

# rundschau

Juli/August 1984



**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>	
Neuaufnahmen	9
In eigener Sache	11
Copilotengruppe bespricht Seniorität	12
Bin ich genügend versichert?	13
ATC- und Pilotenhock	15
Aus dem Vorstand: Henry Lüscher	17
Strahlenbelastung von Flugzeugbesatzungen	21
Safety First	23
Safety – Ein tour d'horizon	27
rund-Schau	29
Startabbruch – beim Space Shuttle	33
Briefe an die <b>rundschau</b>	36
Man sollte . . .	38
From other publications	39

## Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 24. September 1984

### Redaktions-Team:

Felix Rasumowsky (F.R., Vorsitz)  
 Rolf Lengauer (R.L.)  
 Henry Lüscher (H.L.)  
 Jürg Schmid (J.S.)  
 Dieter Schürer (D.S.)

**Auflage: 1500 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

**AEG Zweigang  
Schlagbohrer  
SB2E-1001 RL**

**Byland AG**

- Vollwellenelectronic Powermatic
- Rechts-Linkslauf
- Direktaufnahme für Schrauberklingen
- Vollisolierter Metallgetriebekasten
- 1000 Watt Motor
- Bohr-Ø in Beton 20 mm

netto  
**Fr. 445.-**

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



**AEG**

**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

# Fundament des Vertrauens



Dies ist, in drei Worten, das Ergebnis der Tagung in Merlischachen, wo sich eine hochkarätige Management-Delegation der Swissair mit dem Vorstand der Aeropers traf, um die festgefahrenen Positionen zu analysieren und eine gemeinsame Basis für das weitere Zusammenleben zu erarbeiten.

Es ging nicht darum, einen «one-eighty and backtrack» zu machen, und auch Verhandlungen über einzelne Themen standen nicht auf dem Programm. Anhand einer eingangs zusammengestellten Prioritätenliste wurde sehr offen und konstruktiv über Geschäftspolitik und -ziele, Status des Piloten, Flugzeugbeschaffung, Informationsstrategie und anderes mehr diskutiert. Vor allem zeigte sich, dass in der Vergangenheit die Kommunikation oft nicht richtig klappte: Ein informelles Gespräch im frühen Verhandlungsstadium hätte Klarheit schaffen können, wie der Verhandlungspartner wirklich denkt. Durch emotionelle Informations-taktik wurden zudem Verunsicherungen hervorgerufen. Jede Partei glaubte sich im Recht und baute eine Verteidigung auf, die den Blick für einen gemeinsamen Ausweg versperrte. Eine solche Situation ist natürlich unbefriedigend.

Es muss sich nun zeigen, ob der «Geist von Merlischachen» hält, was er versprochen hat und ob wir gemeinsam auf diesem Fundament des Vertrauens ein Gebilde aufbauen können, das stabil ist auf Jahre hinaus. Erfolge kommen nicht über Nacht, dessen sind sich alle Beteiligten bewusst, aber den Willen zur positiven Mitarbeit hat jeder Teilnehmer bekundet.

Lassen Sie dem Vorstand etwas Zeit, um sich auf die neue Situation einzustellen, und wir hoffen, der Erfolg für alle bleibe nicht aus! H. Lüscher

# Bereit zur Probefahrt!



Kommen Sie jetzt zu uns und sehen Sie sich dieses attraktive und aussergewöhnliche Auto an. Oder lassen Sie sich auf einer Probefahrt von den besonderen Qualitäten des neuen Golf überzeugen.



Wir freuen uns auf Ihren Besuch

Steinackerstrasse 20  
8302 Kloten  
Telefon 01/814 01 61



**Der Golf. Ein Europäer.**

## Liebe Mitglieder

Ich hatte zunächst etwelche Mühe, unter diesem Titel mit Schreiben zu beginnen. Nicht, dass Sie nicht lieb wären, und noch weniger sei Ihre Mitgliedschaft in Frage gestellt. Doch wurde ich beim Aufsetzen dieser Anrede an das Bild eines «weisen Vaters mit weissem Bart» erinnert, der seine Hand gütlich auf den Scheitel seiner Kinder legt und Worte voller Überzeugung spricht, welche er selbst schon nicht mehr in Zweifel zu ziehen vermag.

Dieses Bild eines «überlegenen Vaters» möchte ich daher zuallererst bestimmt und definitiv von mir weisen und festhalten: Meine Stellungnahmen spiegeln nur persönliche Ansichten wider, die hauptsächlich von drei Faktoren geprägt werden: 1. durch den momentanen kulturellen Erkenntnisstand und das situative Umweltgeschehen, 2. durch die Summe der gemachten Erfahrungen und meinem aktuellen Informationsstand, 3. durch die eigene philosophisch-ethische Grundhaltung.

Doch eben diese persönlichen Stellungnahmen unter den vorerst gefühlsmässig abgewehrten Titel zu stellen, ist sinnvoll und mir sehr willkommen, denn diese Anrede definiert klar, an welche Zielgruppe ich mich richte: ein Punkt, der von keinem Leser der **rundschau** ausser acht gelassen werden darf.

Ich spreche Sie an, Piloten der Swissair, wo immer Sie auch im Cockpit tätig sind und ich möchte Ihnen, nachdem ich im letzten Artikel meine Zielvorstellungen der Aeropers dargelegt habe, hier einige **Gedanken zum Berufsverständnis** und zur Stellung des Piloten aufzeigen.

Pilot – eine eigenständige Berufsgruppe – ein Kindertraum – eine harte Realität, zeitweise von Neid und Missgunst verfolgt und mit Vorurteilen überlastet. Was zeichnet ihn aus, was rechtfertigt seine Position?

Dass wir uns in einer Zeit befinden, welche bestehende Strukturen in Frage stellt, die überlieferte, nur beruflich gebundene Autorität herunterholt, ist eine heute zum Allgemeinplatz gewordene Erkenntnis. Sowenig der Pfarrer kraft seiner äusseren Erkennungszeichen zum geachteten Seelsorger wird, sowenig das Stethoskop den Arzt als kompetent ausweist, genausowenig kann sich ein Pilot auf seinen Status kraft seiner Uniform berufen.

Was sind denn nun objektive Kriterien, die uns erlauben, die Stellung des Piloten zu analysieren?

Gehen wir zuerst von den Voraussetzungen aus: Auch wenn Gesundheit nur beschränkt mit einer entsprechenden Lebenshaltung beeinflusst werden kann, so ist sie, wie auch der immer schwerer werdende Schulsack (ca. die Hälfte der heutigen Pilotenschüler blickt auf ein abgeschlossenes Hochschulstudium zurück) eine Grundbedingung um in die Luftverkehrsschule einzutreten. Die dabei zu nehmende Hürde der Selektion steht jedem offen, der gewillt ist, nebst den Sonnen- auch

die Schattenseiten dieses Berufes in Kauf zu nehmen. Die darauf folgende Ausbildung ist aber ohne Erfolgsgarantie. Eine Investition, welche viele der durchschnittlich knapp 27jährigen Anwärter scheuen.

Zweitens wird dann die ganze Pilotenlaufbahn mit halbjährlichen Simulatorprüfungen und jährlichen Streckenprüfungen beladen. Auch die sich periodisch wiederholenden Umschulungen müssen mit diversen Examen bestanden werden. Diesem für das ganze Berufsleben geforderten objektiven Nachweis des Wissens und Könnens steht in der übrigen Berufswelt kaum etwas Aequivalentes gegenüber.

Dazu kommen noch weitere Sachverhalte, die aufzeigen, dass die **Position des Piloten** diesen mit einzigartigen berufsimmanenten Situationen konfrontiert.

So ist denn seine konkrete Aufgabe, ein Flugzeug sicher von A nach B zu bringen, sofern keine aussergewöhnlichen Umstände auftreten, nicht sonderlich kreativ und beinhaltet im Gegenteil sehr viel Routinearbeit, so dass gerade das von ihm geforderte überdurchschnittliche Leistungsprofil nur selten aktualisiert und damit offensichtlich werden kann, beziehungsweise muss, jedoch als potentielle und nicht vorzuzeigende Fähigkeit jederzeit vorhanden sein sollte. Diese quasi «Unterforderung» des Piloten über weite Strecken hin konfrontiert ihn mit der Pflicht einer andauernden harten Arbeitsdisziplin, um ja seine «Alertness» auf dem geforderten hohen und eminent wichtigen Stand zu halten. Dass auch dieses Leistungsverhalten kaum hervorsticht und damit erst noch der positiven Verstärkung durch Anerkennung ermangelt, sei nur «en parenthèses» erwähnt.

Der PiC hat aber auch zur Realisierung seiner Aufgabe immer wieder auf Zeit, für die Dauer jedes Fluges, einem einmal in Schweizerfranken ausgedrückten Unternehmen von 30 bis 170 Mio. vorzustehen, das seiner alleinigen und direkten Führung untersteht, wobei der nicht quantifizierbare «Wert» der ihm zusätzlich anvertrauten Ladung noch gar nicht miteinbezogen ist. Er hat hier, in seiner «fliegenden Fabrik» Entscheidungen zu treffen, die weder nach tagelangen Konferenzen zustande kommen können, noch von einem Verwaltungsrat getragen werden. Seine Verantwortlichkeit kann sich denn auch nicht homöopathisch auflösen, sondern steht klar im Zentrum. Die in der Kaderinformation festgehaltene Devise zur Risikobereitschaft kann denn auch in unserem Beruf praktisch nicht angewendet werden, da hier Fehler auch «wenn sie in guter Absicht und nicht aus Nachlässigkeit gemacht werden» nicht tolerierbar sind.

Und last but not least gilt es bei der Bewertung des Piloten zu berücksichtigen, dass in diesem Kaderberuf bereits mit 55 Jahren (mit einer nur geringfügigen Verlängerungsmöglichkeit) die errungene Position aufzugeben ist und auch kaum Möglichkeiten bestehen, die erlangten Fähigkeiten und Qualifikationen weiterhin in der Berufswelt einzusetzen.

Der Pilot wird somit zu einem Zeitpunkt, da andere Führungskräfte ihre Stellen beziehen und diese noch einige Zeit beanspruchen, zum «Feld räumen» aufgefordert, wiederum von seinem Beruf spezifisch gezeichnet. Diese mit einem frühen Rentenalter verbundene komplexe Problematik stellt ein eigenes Kapitel dar und würde den Rahmen dieses Artikels bei weitem sprengen.

Dies sind kurz gestreift einige Aspekte, die eine Kaderstellung des Piloten ausserhalb der normalen Hierarchien begründen. Die Frage stellt sich aber, ob diese Tatsachen allein genügen, um damit unsere Sonderstellung in der heutigen auf Nivellierung bedachten Umwelt **mit Recht zu behaupten**. – Ich glaube kaum.

Jeder der eine Führungsposition verbunden mit den dazugehörigen Vorteilen beansprucht, muss bereit und gewillt sein, ein adäquates **Führungsverhalten** an den Tag zu legen. Mit diesem zu erbringenden Führungsverhalten habe ich vor allem den PiC angesprochen, ebenso aber auch seinen Stellvertreter in der Kommandohierarchie, den Copiloten. In unserer Gesellschaftsstruktur, die den Gesetzen der freien Marktwirtschaft folgt, lässt sich eine glaubwürdige Position nur durch eine entsprechende Leistung halten, sei sie geistiger, psychischer oder physischer Natur und damit gegen aussen wie auch gegen innen legitimieren.

Untrennbar damit verbunden ist die Wahrung des Gleichgewichtes von Leistung und Leistungshonoration, kurz von Arbeit und Lohn. Dieser Zusammenhang ist nicht an irgend einen Beruf gebunden, sondern gilt als selbstverständlich für alle. Da jedoch eine **Arbeitsplatzbewertung** des Piloten nicht existiert und ich einen willkürlichen Transfer der für andere Berufsstellungen erarbeiteten Bewertungskriterien als ungenügend und vor allem als nicht realitätsgerecht erachte, müssen solche Parallelvergleiche als äusserst fragwürdig angesehen werden.

Unser Beruf ist ohne schon eine Wertung vorzunehmen, nicht in eine «bodengestützte» Hierarchie einzustufen.

Diesem Gesichtspunkt trägt auch die Swissair Rechnung, wenn sie die Piloten nicht in ein vorhandenes Schema zwingt, sondern einzig festhält: «Der PiC gehört zum Kader»

Mit freundlichen Grüssen

Jürg Schmid

# GARAGE ZÜRICH NORD DER NEUE AUTOSALON BEIM HALLENSTADION



ECKE THURGAUER-/BINZMÖHLESTRASSE, 01/301 07 77



Informieren Sie mich über Perma-Plus

Name

Strasse

PLZ

Ort

An NOVIMPORT AG, Steinackerstr. 23, CH-8302 Kloten

Hartes Wasser bringt Verkalkung. Weiches Wasser bringt Korrosion.

Perma-Plus verhindert beides! Perma-Plus ist der Permanent-Wasseraufbereiter mit 7 Vorteilen:

1. Alter Kalk verschwindet.
2. Neuer Kalk wird verhindert.
3. Schützt vor Korrosion.
4. Kein Strombedarf.
5. Energieeinsparung.
6. Naturbelassenes Trinkwasser.
7. Keine Wartung, kein Nachfüllen.

**TÜV**  
geprüft!

Wichtig für alle, die hartes Wasser haben:

**PERMA-PLUS  
SCHÜTZT OHNE  
CHEMIE VOR  
KALK UND  
KORROSION.**



## Neuaufnahmen

**intern**

An den Sitzungen vom Juni und Juli 1984 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



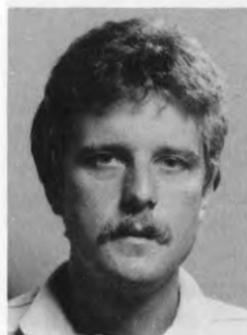
Albert Bargetzi



Reno Gianom



Eduard Kunz



Stephan Künzli



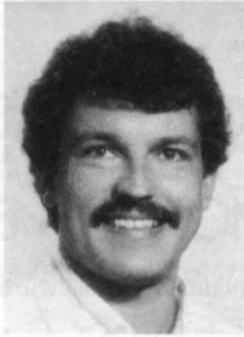
Roger Leu



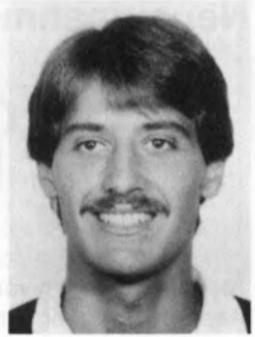
Franz Rothenfluh



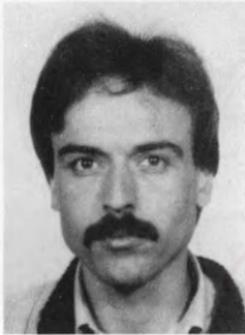
Manuel Schmidt



Walter Steiger



Urs Straumann



Erich Waldvogel



Wir heissen diese neuen Mitglieder herzlich willkommen.

## In eigener Sache

Nichts langweiligeres, als eine Zeitung, die über sich selbst schreibt! Wen interessiert es schon, ob die Redaktoren Vater geworden sind (sie wurden) oder ob sie vom neuen Aeropers-Computer geplagt werden (sie werden). Hauptsache ist, die Zeitung ist lesenswert. Manchmal ist zwar die Geschichte, wie eine Geschichte zustandekommt, ebenso interessant, wie diese selbst. Wir wollen aber Ihnen, liebe Leser, keinen Redaktionsküchenbrei vorsetzen, sondern Ihnen die erfolgten Änderungen in der Redaktion bekanntgeben.

**Beat von Tobel** verliess die Redaktion auf die GV 1984 hin; er war während vier Jahren Redaktor, davon dreieinhalb als Vorsitzender. **Heiner Spörri** wechselte auf die GV 1984 von der Redaktion zurück in den Vorstand; er war seit Januar 1979 Mitglied des **rundschau**-Teams. **Edy Brunner**, der ex officio Redaktionsmitglied war, gab mit dem Präsidium auch das Redaktorenamt ab. Allen dreien sei auch an dieser Stelle für ihre Arbeit und ihr Mitdenken herzlich gedankt.



Das Aeropers-**rundschau**-Team: Henry Lüscher, Dieter Schürer, Rolf Lengauer, Felix Rasumowsky, Jürg Schmid (v. l. n. r.)

Das neue **rundschau**-Team setzt sich vorläufig aus folgenden Mitgliedern zusammen:

**Felix Rasumowsky**, seit Januar 1979, Vorsitzender seit GV 1982, F/O B-747.

**Jürg Schmid**, zwischen der GV 1978 und der GV 1982, seit der GV 1984 als Aeroperspräsident ex officio, PIC DC-9/81.

**Henry Lüscher**, seit der GV 1981, Vorstandsdelegierter für Information, F/O DC-10.

**Rolf Lengauer**, seit der GV 1984, F/O DC-9/81.

**Dieter Schürer**, seit dem Frühjahr 1983, als Aeroperssekretär.

### **Redaktoren gesucht!**

Wir finden die Zusammensetzung der Redaktion deshalb vorläufig, weil noch gut Platz für ein bis zwei Redaktoren vorhanden ist, die unser Team ergänzen können. Wir wenden uns an alle Aeropersmitglieder, die Lust auf eine Tätigkeit für unsere Verbandszeitung haben: Sie brauchen Freude am Text, Informieren und Informiertsein sollte Sie faszinieren, Ihre Muttersprache sollte eine häufige Aeroperssprache sein: Deutsch, Französisch, Englisch. Es erwartet Sie spärliche Entschädigung, viel Papier, die Gelegenheit, ein modernes Computer-Textverarbeitungssystem kennenzulernen, und viel Selbständigkeit in einem guten Team. Fühlen Sie sich angesprochen? Wenden Sie sich an den Aeroperspräsidenten!

F. R.

## **Copilotengruppe bespricht Seniorität**

An der letzten Sitzung der Copilotengruppe, die von über zwanzig Copiloten besucht war, wurde lange über Seniorität für Copiloten gesprochen. Mit Enttäuschung wurde zur Kenntnis genommen, dass wegen der abgebrochenen SysOp-Aktion für die Swissair «nun keine Veranlassung» mehr besteht, das Thema Seniorität für Copiloten weiter zu verfolgen. Die Handhabung der UK-Liste rief Bitterkeit hervor; ich spürte Missmut und Aggressionen als Folge von Umschulungen, die durch Abwesenheiten (Militärdienst, Krankheit), Funktionärstätigkeit und nicht eingehaltene minimale Verweilzeit (auf DC-9-81) ungerecht gesteuert worden seien. Einer der Anwesenden beruhigte die Gemüter und forderte auf, nicht gegenseitig «schmutzige Wäsche» zu waschen, sondern bei Copilotenumschulungen transparente und klare Verhältnisse zu fordern. Die anwesenden Vorstandsmitglieder und der Chef der Copi-Gruppe, Thomas Stefanini (F/O B-747) wurden unterstützt in ihrem Bestreben, ein gerechtes Senioritätssystem für Copiloten auf der Traktandenliste zu behalten.

F. R.

## Bin ich genügend versichert?

*Only few days pass that not one or more pilots ring me up or take the opportunity for a visit in my office regarding to questions to the state of insurances. Every pilot has guaranteed insurances in the general working agreement for health, accident, loss of licence and risk of death, as well as the pension and security for wife and children. In addition Aeropers has its own health insurance as additional security to the insurance guaranteed by the general working agreement.*

Bin ich genügend versichert gegen die Gefahr eines Krankheits-, Unfall-, Loss of Licence- oder Todesfall? Diese Frage beschäftigt offenbar viele Piloten, es geht kaum ein Arbeitstag im Sekretariat vorbei, an dem nicht irgend ein Mitglied eine Frage zum Versicherungswesen stellt oder eine Änderung einer Versicherung beantragt.

### **Grundschutz durch GAV abgedeckt**

Der Gesamtarbeitsvertrag der Aeropers mit der Swissair kann vom Versicherungsstandpunkt (aber nicht nur dort) als sehr gut angesehen werden. Die früheren Vertreter der Gesamtaufwandkommission und Versicherungskommission haben recht gründliche Arbeit geleistet. Jeder Pilot ist aufgrund von GAV Artikel 23 geschützt, dass er im Krankheitsfall während 30 Monaten das volle Salär erhält, dies gilt auch für den Fall, dass das Arbeitsverhältnis innerhalb dieser Zeit aufgelöst wird. Die Prämien für die Mittelstandsversicherung bei Krankheit bei der Schweizerischen Krankenkasse Helvetia werden von der Swissair getragen. Gegen Unfallfolgen sieht GAV Artikel 30 den vollen Schutz innerhalb 30 Monaten vor, wobei auch die Heilungskosten via Suva und Winterthur-Unfall für die Behandlung in der Privatabteilung in einem Spital gedeckt sind. Gegen die wirtschaftlichen Folgen bei Todesfall sichert nicht nur die Mitgliedschaft bei der VEF bzw. OASF oder PAX (Pensionskassen mit Versicherungsschutz für Invalidität und Witwen- und Waisen), sondern auch die Basisversicherung von Fr. 75 000 als Todesfall-Risikokapital bei der La Suisse. Schliesslich ist auch der Fall des Lizenzverlustes abgedeckt, nach GAV Artikel 35 ist der Pilot als First Officer mit Fr. 120 000, als SFO und darüber mit Fr. 180 000 versichert. Diese Dekung nimmt allerdings vom 47. Altersjahr ab und endet mit dem 51. Altersjahr. Zu jenem Zeitpunkt ist dann eine vorzeitige Pensionierung innerhalb der VEF möglich.

### **Zusatzdeckungen via Aeropers möglich**

Der schon sehr gute Grundschutz kann bei Bedarf durch verschiedene Kollektivversicherungs-Möglichkeiten via Aeropers ergänzt werden. Im Krankheitsbereich steht die Mitgliedschaft in der Aeropers Krankenkas-

se (APKK) offen. Für momentan eine monatliche Prämie von Fr. 19.— werden die Spitalbettkosten für ein Privatzimmer ohne Bad im Universitätsspital Zürich, der Kliniken Balgrist und Hirslanden sowie des Rotkreuzspitales Zürich für Kantoneinwohner gedeckt (für nicht im Kanton Zürich wohnhafte Mitglieder und für andere Kliniken gilt der gleiche, vorgängig erwähnte Maximalbetrag), sowie verschiedene andere Zusatzleistungen.

Zur Absicherung von Hypothekarschulden oder bei anderem Bedarf, kann die Todesfallversicherung erhöht werden und mit einem Unfallkapitalzusatz und/oder mit einer privaten Invalidenversicherung, die unabhängig von der VEF gezahlt wird, ergänzt werden.

Auch der Fall des Lizenzverlustes aus medizinischen Gründen kann noch auf privater Basis bei der Aeropers im Kollektivvertrag besser abgedeckt werden.

### **Versicherungsberatung im Sekretariat**

Angesichts solcher Vielfalt von Versicherungsmöglichkeiten ist es kaum vermeidbar, dass der nicht so sehr interessierte Laie die Übersicht etwas verliert. Um Überdeckungen zu vermeiden, Unterdeckungen zu verhüten und nicht Prämien für wenig sinnvolle Deckungen zu zahlen, empfiehlt es sich daher, von Zeit zu Zeit (vielleicht alle 3 bis 5 Jahre) und bei Veränderungen der Lebensführung (Heirat, Kinder, Hausbau) die Versicherungen neu durchzurechnen und dazu dem Aeropers Sekretariat einen kurzen Besuch abzustatten. Wir im Sekretariat verdienen mit den Versicherungen nichts, es liegt daher auch nicht in unserem Interesse, eine Versicherung abzuschliessen. Die Beratung wird rein vom Gesichtspunkt des sinnvollen und individuell angepassten Versicherungsschutzes aus geführt. Dies ist eine Dienstleistung für die Mitglieder, die nicht ausser acht gelassen werden sollte.

Dieter Schürer, lic. iur., Verbandssekretär

Wir verkaufen in Neerach

## **Bauland**

zu Fr. 240.—/m<sup>2</sup> in voll erschlossener Einfamilienhauszone,  
mit herrlicher Aussicht.

Weitere Auskunft erteilt Telefon 01/53 93 35.



# ATC & Piloten. HOCK

Anniversary

Geringfügig weniger Teilnehmer als am ersten Hock trafen sich am schönen, warmen Abend des 26. Juni im «Löwen» in Kloten.

Die **slot times** waren das erste aktuelle Thema. Wir wurden orientiert, dass unsere ELS die ETD oft mit dem Beginn eines slots oder sehr kurz davor festlegt. Dies kann speziell in der «rush hour» dazu führen, dass dieser üblicherweise 15 Minuten lange slot «verloren» geht, wenn die Besatzung selber nicht früh genug mit der ATC koordiniert. Denn über Mittag sind start-up Wartezeiten von 20 Minuten keine Seltenheit! Der «Apron service» ist meist nicht über slot times informiert. Deshalb ist für eine speditivere Behandlung am Boden (falls man sonst in die «Klemme» kommt) eine Mitteilung an Apron unerlässlich.

Da die frühere Handhabung der slot times (Zeit über dem Einflugpunkt) ungenau bis unbefriedigend war, rechnet nun ein Computer in FRA die T/O-Zeiten und damit die Sequenz auf allen betroffenen Flughäfen aus. Daher müssen wir uns heute viel strikter an diese Zeiten halten.

Eine andere Art von **swing-over** als das letzte Mal kam von Seiten der ATC zur Sprache: Es kann vorkommen, dass die ATC einem Flugzeug

die Piste 14 statt 16 offeriert, weil dort eine Maschine auf den Start wartet. Man soll dieser Bitte doch nachkommen, auch wenn der Standplatz bei der Werft sei, im Interesse des ganzen Flugablaufes.

Bei **Departures 16** mit Zielort im Westen sei's auch schon vorgekommen, dass sich zwei gleiche Flugzeuge über dem Platz wieder getroffen haben, obwohl sie mit 2 Minuten Separation gestartet seien. Offenbar seien bank angle und Geschwindigkeit an der oberen und unteren Grenze des Toleranzbandes gewesen. So kann eine speditive Abflugsreihenfolge natürlich auch negativ beeinflusst werden.

Bei der ATC wird ab und zu denjenigen Flugzeugen, die eine **Destination via ZUE** anfliegen, die Piste 16 zugeteilt, auch wenn es gewichtsmässig noch lange für's 28 reicht. Dies soll den Abflugsektor West entlasten und wird nur so gehandhabt, wenn dadurch die Verspätungen während der Spitzenzeit reduziert werden können.

Zum Schluss ermunterten uns die Kollegen von Aerocontrol Switzerland und SATCA, den **Tower, Arrival und die ACC** vermehrt zu **besuchen**. Sie sehen diese Einladung als Entgegnung auf die ihnen zustehenden observer-Flügen bei uns. Optimal wäre natürlich, wenn die «Besuchswilligen» dies ebenfalls während eines halben Arbeitstages machen könnten . . . (Frage an OC!)

Die Anmeldung für solche Besuche (die ruhig eine bis mehrere Stunden dauern dürfen) kann sehr spontan erfolgen und passiert wie folgt:

Für **Tower und Arrival** telefonieren Sie dem Dienstleiter (816 39 03) und holen beim AIS den Schlüssel für den Lift.

Um die **ACC** im braunen Gebäude zu besuchen, wählen Sie 816 39 31 und machen mit dem Dienstleiter einen Treffpunkt ab (Kantine oder so), wo er Sie abholen kann.

H. L.

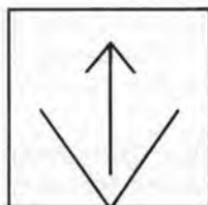


## Toscana und Südfrankreich

600 Bauernhöfe, Landhäuser, Rusticos  
zum Ausbauen.

Anfragen bei **P. Aebersold, A. Digent**,  
Immobilien-Agentur, Walchestrasse 17,  
CH-8023 Zürich, Telefon 01/362 95 05.

## Aus dem Vorstand



## Henry Lüscher

*Da wir die neu in den Vorstand gewählten Kollegen erst einige Monate in ihr Metier einarbeiten lassen wollen, geben wir heute das Wort einem langjährigen Redaktionskollegen, der seit 1982 Vorstandsmitglied ist.*



### **Mein Weg zum Schreiben**

In neun Schuljahren glänzte ich nur ein einziges Mal mit einem Aufsatz, ich durfte diesen sogar vor der Klasse vorlesen. Ansonst schlummerte dieses Talent zu jener Zeit wohl noch . . .

Mit 17 gründete ich die Modellfluggruppe Zofingen und «erfand» dort die Clubmitteilungen, die anfänglich nur sporadisch, aber seit 15 Jahren in 10 Ausgaben pro Jahr mit je 4 – 5 Seiten Umfang erscheinen.

Während des Technikums bestand ich die Vor- und Haupselektion der SLS und widmete mich daher im 6. Semester, mehr als es das Studium offiziell zulies, der Diplomzeitung. Bei diesen Arbeiten konnte ich die

Sparte Humor und Satire in Schrift und Zeichnung voll auskosten. (Trotzdem bestand ich das Technikum mit einer ansprechenden Schlussnote.)

### Über das rundschau-Machen

Die **rundschau** ist das Aushängeschild der Aeropers und wir legen deshalb Wert auf qualitativ hochwertigen Druck und guten Inhalt. Ersteres ist mit Geld leicht zu erreichen, wobei für Letzteres viel Zeit investiert werden muss. Zwei bis fünf Arbeitstage pro Monat sind bei der momentanen Rumpf-Redaktion keine Seltenheit. Ein an der Mitarbeit Interessierter hat mich mal gefragt: «Bekomme ich dann etwa eine Woche Büro pro Monat?» Dies ist leider nur für den «Flight Recorder» reserviert, obwohl die **rundschau** ebenfalls zur Pflichtlektüre auf allen Etagen gehört...

Im Gegensatz zu Gewerkschaftszeitungen oder auch dem «Nebelspalter», können wir nicht – wie unbeteiligte Journalisten – weit entfernte Ziele «aufs Korn» nehmen. Felix Rasumowsky hat in diesem Zusammenhang einmal die «Schere im Kopf» erwähnt, womit die Vorzensur im Kopf jedes Redaktors gemeint ist. Wir wollen ja nicht in Polemik machen oder Gerüchte streuen, sondern wir recherchieren so gewissenhaft, wie es unser Freizeithjournalismus erlaubt.

Die besondere Stellung unserer **rundschau** als Sprachrohr eines Berufsverbandes, dessen Mitglieder alle bei der gleichen Firma angestellt sind, verlangt einen feinfühligem Schreibstil. Es braucht also nicht «Mut», wie viele glauben, um bestimmte Sachen beim Namen zu nennen, sondern die Überzeugung, dass diese wahr und gerecht sind. Natürlich kann man das dann noch mit Satire überzeichnen, das sollte erlaubt sein.

Im übrigen kann und soll die **rundschau** nicht zur Klagemauer werden, dafür sorgen schon die weiteren Artikel, die sich mit Sicherheit, Technik und allgemeinen Themen befassen. Die zweimonatige Erscheinungsweise verlangt auch bei diesen informativen Artikeln eine spezielle, langlebige Themenauswahl.

### Die Flusiko

Meine technische Neugierde auf vielen Gebieten bewog mich, als zweites Ressort die «Flugsicherheitskommission» zu übernehmen. Mit dem Vorsitzenden, Hansjörg Sauter, habe ich eine tüchtige Stütze, vor allem was den Bereich **Security** berührt. In der Zeit der politischen und kriegerischen Wirren auf der ganzen Welt ist ein kompetenter Sachbearbeiter auf unserer Seite von grossem Nutzen, der die Haltung der Swissairstellen analysiert und die Probleme aus unserem Gesichtswinkel anschaut.

In der nächsten Zeit wird sich die Flusiko intensiv mit der **ETOPS** (Extended Twin Operations) beschäftigen, da wir mit der Swissair die Richtlinien dazu erarbeiten möchten, bevor die ersten A310 auf Langstreckenreise gehen.

Wir haben weiter angeregt, dass wir den «Geburtsvorgang» des F-100 ähnlich intensiv mitverfolgen können, wie dies beim A310 der Fall war und damals beiden Seiten viel gebracht hat.

Fast jedes Mitglied der Flusiko hat zudem ein Teilgebiet aus den **IFALPA-Aktivitäten** zu betreuen (sog. study groups) und selbstverständlich sind Piloten aller Flugzeugtypen der Swissair in dieser Kommission vertreten.

### **Copilotengruppe**

Bei der Konstituierung des Vorstandes 1984 durfte ich auch dieses Ressort übernehmen. Mit Thomas Stefanini habe ich einen sehr initiativen Gruppenchef, der mir wirklich viel Arbeit abnimmt. Das gegenwärtige Hauptthema ist natürlich die **Copilotenseniorität**, sie wird vom zuständigen Vorstandsmitglied Cees van Rijn bearbeitet.

### **Randnotizen**

Ich arbeite gerne für die Aeropers im Vorstand mit, die Zusammenarbeit klappt immer hervorragend in diesem guten Team. Dagegen müssen unsere Frauen oft in den «sauren Aeropersapfel» beissen, wenn besonders brisante Themen anstehen. Dann kann es vorkommen, dass nach einer langen Rotation schon am ersten Frei-Tag das Telefon läutet und eine Sitzung oder ein Meeting angekündigt oder eine (Freizeit-) Arbeit verteilt wird. Für das Verständnis, das unsere Frauen diesen Unregelmässigkeiten entgegenbringen (müssen...), danke ich allen ganz herzlich.

Auch Ihnen, liebe Mitglieder, danke ich für den abgetretenen Ferientag, der unseren Einsatz für die Aeropers optimal ermöglicht. Andere Pilotenverbände beneiden uns um diese Lösung!

Die Planungsstellen bemühen sich jeweils auch innig, zwischen den Meetings, Sitzungen, Besprechungen und persönlichen Freiwünschen noch einige vernünftige Rotationen einzuklemmen. Ich bezweifle, ob in Zukunft der Computer dies besser löst, er steht ja schon heute an der Kapazitätsgrenze an und legt sicher nur Wert auf «optimalen Crew-Einsatz», also Produktivität als statistisches Mass aller Dinge.

Wieso auch nicht, die Aeropers hat schliesslich auch ihren Computer, um «effizienter» und «optimaler» arbeiten zu können. . . Henry Lüscher

## **Pit's Segelschule Steckborn**

052 41 13 81

laufend prakt. Ausbildung für Bodenseeschifferpatent (Kat. D).  
Speziell Kleingruppenkurse für Teilnehmer mit unregelmässiger  
Arbeitszeit. Privatunterricht.

20-jährige Erfahrung

Theoriekurse für B- und D-Schein: ab Ende Oktober 1984

**Pit's Segelschule**, die Schule für Kenner

An der Stadtgrenze Winterthur per sofort oder nach Vereinbarung

## **7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-Zimmer-Haus**

(Jahrgang 1981)

zu verkaufen.

Grosszügiger moderner Ausbau mit viel Holz, ca. 900 m<sup>2</sup>.

Anzahlung ca. Fr. 100 000.—. Hypotheken geregelt.

Informationen über Telefon 052/43 27 27.



**Boesch**  
Gartenbau 01 53 04 80

Beratung,  
Projektierung,  
Planung, Ausführung,  
und Pflege von:

- Wohngärten
- Siedlungsgärten
- Öff. Parkanlagen
- Schulhausanlagen
- masch. Erarbeiten
- Sportplatzbauten
- Pergolen + Lauben
- Natursteinarbeiten
- Gartenumgestaltungen
- Muldenservice

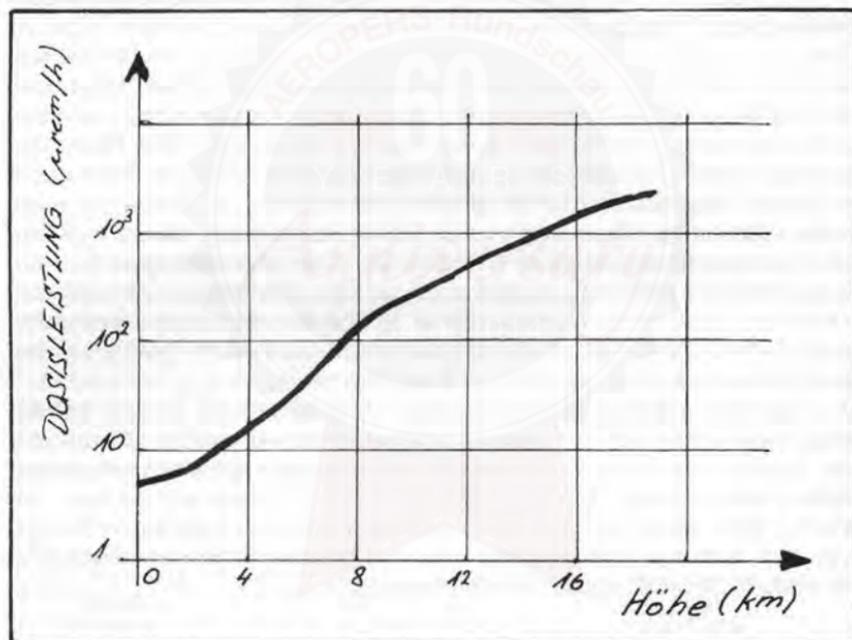
Georges Boesch AG, Eierbrechstr. 16, 8053 Zürich  
Büro: 01 / 53 04 80 / Werkhof Fällanden: 01 / 825 38 36

# Strahlenbelastung von Flugzeugbesatzungen

Roman Spiess, Leiter der Schule für Strahlenschutz am Eidg. Institut für Reaktorforschung in Würenlingen hielt im Jahre 1979 vor dem Council of Europe einen Vortrag über die Strahlenbelastung der Menschen. Hier einige Auszüge aus diesem Vortrag, die unsere tägliche Operation betreffen. Vorgängig ist zu sagen, dass das gegenwärtige Wissen bezüglich der verschiedenen Parameter (Höhe, Breite usw.) immer noch lückenhaft ist.

## Externe Strahlenbelastung bei Flügen

Entsprechend dem Höhenprofil und der Breitenabhängigkeit der kosmischen Strahlendosisleistung sind die bei Flügen resultierenden Strahlenbelastungen recht unterschiedlich.



Höhenprofil der kosmischen Strahlendosisleistung

Bei einer Höhe von etwa 10 km beträgt der Unterschied der Dosisleistung durch die kosmische Strahlung zwischen Solar minimum und Solar maximum etwa 30% und bei einer Höhe von 18 km (Concorde-Flughöhe) etwa 60%.

Unterhalb 10 km nimmt dieser Unterschied sehr rasch ab und spielt keine nennenswerte Rolle.

Solar-Maximum ist gleichbedeutend mit einer Sonneneruption, was zur Folge hat, dass eine maximale Anzahl von Protonen ausgeschleudert werden, die dann auf die Erdatmosphäre aufprallen. Die Dosisleistung der kosmischen Strahlung kann bei solaren Eruptionen (Ultrastrahlungsausbruch) wegen der bis um einen Faktor 300 höheren Zahl energiereicher Teilchen, dies über ca. 24 Stunden, kurzzeitig sehr hohe Werte annehmen.

Die Federal Aviation Administration in den USA hat geschätzt, dass der Durchschnittspassagier etwa 4 Millirem (mrem) pro Jahr akkumuliert. Flugzeugbesatzungen akkumulieren unter der Annahme eines durchschnittlichen Aufenthaltes von 480 Stunden pro Jahr in der fraglichen Höhe immerhin etwa 500 mrem pro Jahr, dies aber ohne Ultrastrahlungsausbruch.

### **Gefahren der Strahlung**

Wie allgemein bekannt ist, ist ein Übermass an Bestrahlung schädlich. Doch was sind die auftretenden Schäden, und was ist ein Übermass an Bestrahlung? Heute bekannte Schädigungen sind Krebs, Leukämie und Erbschäden, doch sind diese nicht vorhersagbar. Bei Personen, die täglich mit radioaktiven Substanzen arbeiten, rechnet man heute mit einer Wahrscheinlichkeit der Erkrankung von 1:10 000, falls sie 1 rem Strahlung akkumulieren. Die Praxis zeigt aber, dass die Werte noch besser sind, nämlich 1:1 000 000. Die Atomindustrie hat ein Schutzziel für beruflich exponierte Personen festgelegt, welches bei 5 rem liegt. Liegen die Werte darunter, gelten alle Berufe im Zusammenhang mit nuklearen Materien als sichere Berufe. Zum Vergleich: bei den Bombenabwürfen über Japan fielen 100 rem aus!

Die durchschnittliche Bestrahlung der Menschen am Boden beträgt pro Jahr ca. 300–400 rem, davon entfallen allein ungefähr 150 rem auf die Medizin (Röntgendiagnostik/Nuklearmedizin). Somit wäre festzuhalten, dass unsere Berufsgruppe jährlich ca. 1 rem akkumuliert. Mit diesem Wert liegen wir noch weit unter der maximal zulässigen Menge, was den Schluss zulässt, dass wir kein grösseres Erkrankungsrisiko als andere Berufsgruppen zu tragen haben.

R. L.

# Safety First

*Despite the many questions and problems that arose in the recent past on Aeropers - Swissair relations and consequently filled our pages, Flight Safety remains our prime concern! In the next few issues the **rundschau** staff will publish a series of articles to the topic with facts and thoughts. Your comments etc. are invited.*

Das Augenmerk der letzten Jahre war in der Fliegerei auf Wirtschaftlichkeit gerichtet – es ging um exorbitante Petrolpreise, wirtschaftliches Überleben (bei uns kam's nicht soweit), neue Konkurrenten und neue, teurere Flugzeuge, um einen schrumpfenden Markt in Europa. Während es der Swissair grundsätzlich gut geht, enorme Rückstellungen aus fetten Jahren mutig in die Zukunft blicken lassen, mussten sich alle Airlines auf wirtschaftlichem Gebiet enorm anstrengen. Die frühere technische Herausforderung «Höher, grösser, schneller» ist vorbei; marktgerecht, effizient, flexibel sind die neuen Glaubenssätze. Und die Flugsicherheit?

Das reisende Publikum nimmt immer noch zu recht an, ein Flug sei die sicherste Art zu reisen. Weder Unkenrufe noch böse Schlagzeilen vermögen an der Flugsicherheit zu rütteln, so tragisch einzelne Vorkommnisse auch sind. Auch für die **rundschau** bestand kein Grund, sich dem Thema speziell zu widmen, bis Anfang Januar im Aviation Week ein Artikel erschien, in dem die Transportministerin der USA von «Safety under Deregulation» sprach (Aviation Week & Space Technology, 20. Februar 1984, Seite 36). Auf Europa übertragen müsste das Thema heissen: Sicherheit bei schärferer Konkurrenz.

Die erste Frage muss lauten, ob diese Thematik überhaupt existiert. Die Antwort dazu gab ein in der **rundschau** widergegebener Zeitungsartikel: Die bei Scandinavian Airlines durch die «Dynamisierung» entstandene Situation beschwor die Kritik der betreffenden Luftämter herauf (**rundschau** März/April 1984, Seite 38).

## Sicherheit auf allen Ebenen



## 1. Produkte und Konzepte

Der einzelne Pilot hat auf **Produkte und Konzepte** keinen Einfluss. Den Pilotenverbänden geht es hier etwas besser: Obzwar die Verbände bei den Auseinandersetzungen um Zwei- oder Dreimanncockpits mit ihren Ansichten nicht durchgedrungen sind, sahen sich die Hersteller des A310 und des B-767 veranlasst, bei der Konstruktion dieser neuen Flugzeuge einer aufmerksam gewordenen Öffentlichkeit vermehrt Rechenschaft über die zumutbare Arbeitsbelastung der zwei Piloten abzulegen. Man kann sagen, dass der Druck der Piloten (über ihre Berufsorganisationen) beigetragen hat, aus der Situation das Bestmögliche zu machen. Das ist im vorliegenden Beispiel nur ein kleiner Trost, aber besser als nichts.

Als der Präsident der USA nach Hearings die Zweimanncockpits als flugsicher bezeichnete, war die Entwicklungsrichtung bestimmt. Man muss aber festhalten, dass es bei den erwähnten Gesprächen nicht darum ging, das sicherere Konzept zu wählen, sondern um die Frage, ob die so viel wirtschaftlicheren Zweimannflugzeuge auch genügen. Sie tun es, sagte Reagan.

Ein ähnlicher Schritt auf derselben Ebene ist die Reduktion der Motorenzahl, speziell bei Mittel- und Langstreckenflugzeugen (von DC-8 zu A310, B-727 zu B-767 usw.).

**First non-stop transatlantic flight** by a Boeing 767 in commercial service – and the longest 767 flight to date – was a 5,800-mi. (9,332-km.) journey from Montreal to Tel Aviv Mar. 27 by El Al Israel Airlines. The aircraft was the extended range version (767ER) with optional gross weight of 335,000 lb. The flight was operated within Federal Air Regulations that require a passenger-carrying two-engine transport to operate within 60 min. of a suitable airport at single-engine speed – about 460 stat. mi. for a jet transport.  
AW + ST 9. April 1984, Seite 27

Wie zu erfahren war, soll der im Kästchen erwähnte Service ab Herbst 1984 flugplanmässig durchgeführt werden. Unproblematisch? Wir rufen Ihnen, liebe Mitglieder die OC-Cockpit Info 1/84 vom 9. März in Erinnerung: «Electrical Failure etc. on a DC-9» und 2/84 vom 18. Juni: «Uncontained Engine Failure in Take-Off».

«Mit besonderer Dankbarkeit und Genugtuung stelle ich bei dieser Gelegenheit fest, dass wir im wichtigsten Sektor der Luftfahrt – nämlich in der Flugsicherheit – im abgelaufenen Jahr keine Unfälle und keine nennenswerten Vorkommnisse zu verzeichnen hatten.»  
«Staubli würdigt Personal» (anlässlich der Bilanzpressekonferenz 1984, aus: Swissair News 4/84.)

Auch bei kleinen Dingen ist der Druck auf die Kosten spürbar. Ein Beispiel vom B-747: Die mit automatischen Rutschen versehenen Türen müssen vom Kabinenpersonal von «manual» auf «automatisch» oder umgekehrt umgestellt werden. Im Cockpit leuchtet eine Globalanzeige (Serienschaltung) auf, wenn alle zwölf Türen auf «manual» stehen. Somit kann zwar beim Andocken sichergestellt werden, dass keine Rutsche unabsichtlich ausgelöst wird, was vor allem **teuer** wäre. Ob aber beim Wegrollen mehr als eine Türe auf «automatic» umgestellt wird, kann im Cockpit nicht überprüft werden. Die vorhandene Warnung ist also vielleicht\*) kostensparend, trägt aber nichts zur Flugsicherheit bei.

Bei den **Flughäfen** beginnt die Sicherheit (oder deren Mangel) bereits beim Bau und ist ein Dauerthema für die Ifalpa. Dabei sind nicht nur offensichtliche Schwachstellen anvisiert, wie Gräben am Pistenende (Athen, Oslo) oder Meeranstoss (zahllose Flugplätze in allen Kontinenten), sondern bauliche Trends, die zur Vorsicht mahnen. Es ist auffallend, dass besonders bei Ausbauten ein ursprünglich ausgereiftes Konzept sicherheitsmässig strapaziert wird. Zum Beispiel Zürich: 1975 wurde die V-Piste eröffnet und gleichzeitig eine Kreuzung kreiert, die es in sich hat. Jedesmal, wenn einer nach der Landung auf Piste 14 vor der Piste 28 Befehl zum warten hat, finde ich den Start besonders spannend. Ein bisschen zu Recht: Es hat einer auch schon nicht gehalten und ich kann einen (wenn auch unkritischen) Startabbruch verbuchen. Neuerdings will mir auch nicht gefallen, wie **nahe** der Tarmac an die Piste 10/28 heranwächst. Ein simpler run-off könnte besonders von der Piste 10 her böse Folgen haben.

F. R.

Fortsetzung folgt

\*) vielleicht: aus den «monthly review of incidents», March 1984: Zurich: slide raft door 24 inadvertently deployed as door was left in automatic mode...

Selbstinszeniert verkauft in **Marthalen**, Zürcher Weinland,  
gut erhaltener

## **5<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-Zimmer-Bungalow**

Freistehend, mit Swimmingpool, an ruhiger, sonniger Wohn-  
lage, 1014 m<sup>2</sup> Land, ca. 300 m von Bahnstation entfernt.  
Nähere Anfragen und Besichtigung unter Telefon 052/43 17 01

## **Ober-Illnau**

Repräsentatives, geschmackvolles und grosszügiges

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

mit allem Komfort und viel Cachet. Sonnige und ruhige Lage  
Nähe Naturschutzgebiet und Schulen.

Beste Bauqualität. Schöner Garten. Doppelgarage.  
Bezug nach Vereinbarung.

Festpreis Fr. 785 000.—. Finanzierung geregelt.

Ernsthafte Interessenten erhalten gerne weitere Auskunft bei  
Fam. R. A. Killer, Wingertstrasse 38, 8308 Illnau,  
Telefon 052/44 17 80



## **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**

## SAFETY - Ein tour d'horizon

Wussten Sie, dass im Jahr 1983 **fünfunddreissig Flugzeugentführungen** (zehn davon nach Kuba) durchgeführt wurden? Die Tendenz geht mehr in Richtung politischer statt reiner Gelderpressung. Auch die Taktik wurde in einigen Fällen geändert: brennbare Flüssigkeit wird verspritzt und damit gedroht, diese in Brand zu setzen.

Seit der Einführung der 60 NM-Separation über dem Nordatlantik im Jahr 1980 war das vergangene Jahr das schlechteste, was die Abweichungen von der zugewiesenen Route betraf. Von **87 gemeldeten Abweichungen** geschahen 38 ausserhalb der MNPS- (Minimum Navigation Performance System) Zone. Die anderen 49 wurden analysiert und es zeigte sich, dass 11 Abweichungen im 30 NM-Bereich, 9 im 50–70 NM-Bereich sowie weitere 8 ohne Distanzangabe auf «equipment control error including waypoint insertion error» zurückzuführen waren. (Weitere Angaben: ATC System loop error: 8; Aircraft not certified for MNPS operation: 6; other errors including equipment failure: 7.)

In Tripolis wurde als «Gegenmassnahme» zur befohlenen Schliessung der lybischen Botschaft in London der Station Manager der British Caledonian mehrere Tage inhaftiert.

Eine DC-10 derselben Gesellschaft musste nach Lagos umkehren und wurde dort festgehalten, weil die Entführung des ehemaligen nigerianischen Transportministers Dikko in London aufgedeckt wurde.

Eine DC-10 der Sabena wurde in Kinshasa aufgehalten, da eine B-707 der Air Zaire in Brüssel nicht wegfliegen durfte, bis Kerosen- und Gebührenrechnungen bezahlt waren.

Der F/E, der vor 14 Jahren bereits bei der Entführung nach Zarqa dabei war, wurde kürzlich in Lagos inhaftiert, weil er angeblich verbotene Landeswährung auf sich trug (ca. Fr. 20.—, gewechselt bei der SBG!). Solchen **willkürlichen Aktionen** sind wir meist total ausgeliefert und mit sachlichen Argumenten ist den Verantwortlichen kaum beizukommen.

Unsere **Flugsicherheit** (Safety) hängt vielfach von der **Sicherheit am Boden** (Security) ab. Das weitreichende Gebiet der Security wird in der Aeropers seit Jahren sehr kompetent von Hansjörg Sauter bearbeitet. Viele Informationen und Verhandlungen sind natürlich vertraulicher Art und werden deshalb nicht an die «grosse Glocke» gehängt. Gegenwärtig untersucht er die für uns unbefriedigende Situation mit den «LMC-Minus» auf unseren **load-sheets**, die bei einer neuen Ausgabe jeweils «verschwinden» können, obwohl nicht abgeklärt wurde, wo dieser Passagier verblieben ist.

Eine neue Beurteilung der **Krisen- und Kriegsgebiete** drängt sich ebenfalls auf. Die Präsidenten der drei Verbände, H. Sauter und die Swissairstellen werden sich demnächst zusammensetzen, damit die Grundlagen für Crew-Einsätze und Übernachtungen überarbeitet werden können.

Die AIDS-Auswertungen über **unstabilisierte Endanflüge** werfen zum Teil ein besorgniserregendes Licht auf ca. 0,7% aller Anflüge. Ist die go-around Hemmschwelle so hoch, dass um den Preis der fliegerischen Ehre «ums verrecke» gelandet werden muss? Wir sind nach wie vor der Ansicht, dass nur unser Vertrauensmann bei der Swissair (Peter Baumann) die Namen der fraglichen Besatzung kennen und mit den Kapitänen reden soll. Denn Fehlinterpretationen einzelner Parameter sind sehr leicht möglich, wenn die Praxis sowie die Auswertung aller für diesen Vorfall relevanten Daten nicht vorhanden ist.

Swissair und Aeropers ziehen auf dem Gebiet der Safety am gleichen Strick. Es ist auch **unser** Bestreben, die Fliegerei nicht nur 99% sicher zu machen, sondern das verbleibende Prozent noch zu halbieren, zu vierteln . . . Auf vielen Gebieten leistet die Aeropers hinter den Kulissen wesentliche Arbeit, auf dem fliegerischen Gebiet liegt es an jedem Einzelnen von uns, die Sicherheit der täglichen Operation auf 100% zu bringen!

Henry Lüscher

Zu verkaufen in **Lommis-Wetzikon**, 40 Autominuten östlich von Zürich, oberhalb Sportflugplatz Lommis, an einmalig schöner, sonniger, ruhiger Hanglage, freistehendes

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

mit grosser Terrasse, Garage, gedeckter Autoabstellplatz, Cheminée, Elek.-Kachelofen, Hallenbad, Sauna, Carnozet-Keller, sep. Blockhaus usw.

Diese Liegenschaft mit 5262 m<sup>2</sup> Umschwung, z. T. Wald, an schönster Aussichtslage mit unverbaubarer Fernsicht wurde bis heute als Ferienresidenz genutzt.

Kaufpreis nach Vereinbarung.

Anfragen sind erbeten unter Ciffre 0135 an

Wettlin Druck, Postfach, 8037 Zürich

## rund-Schau



### Kadercopiloten

Seit jüngstens die Kaderinformation einer ausgewählten Anzahl Copiloten ins Fach geschickt wird, erübrigt sich der Aufruf an die Kapitäne, das beige Blatt doch bitte nicht nach dem Lesen in den Papierkorb zu werfen, ungelesen schon gar nicht. Damit können sich auch die unausgewählten First Officers nach einem verstohlenen Griff in den Papierkorb auf kadermässigen Wissensstand bringen. F. R.

### Cockpitbesuch

Finden Sie, lieber Pilot auch, Ihre Tätigkeit sei gezeichnet von Verantwortung, Anspannung, Anforderung an Wissen und Können? Daher auch Anerkennung und Prestige dieses Berufs? Dann spielt sich ein Passagierbesuch in Ihrem Cockpit sicherlich nicht so ab: Flight Engineer (falls vorhanden): Trinkt Kaffee, neben sich drei leere Tassen/Untertassen kunstvoll aufgetürmt, mit Maître X reminiszierend, weist Du noch, anno in Rio . . . Der Copilot liest, je nach Gemütslage, Penthouse oder Aeropers **rundschau**, der Captain verspeist einen Kuchen. Kaum ist der Passagier eingetreten, wird er jovial informiert, es laufe ja alles vollautomatisch, nichts zu tun. «Wir drücken nur noch aufs Knöpfchen, jaja, der Computer, selbst landen kann sie automatisch, diese Wundermaschine, wenn Sie bedenken, früher . . .». Der nachdenkliche Passagier verlässt das Cockpit, sich wundernd.

Auch der Presse- und Public Relations-Dienst der Swissair müsste ja zweifeln ob solcher Vorstellung. Die entsprechende Besatzung hätte an der Aeropers-Generalversammlung eine Motion vermutlich vehement unterstützt, die die Stärkung der Kommandantenstellung innerhalb und ausserhalb fordert (der PiC gehört zum Kader). F. R.

### Salonfähiger Airbus A310 (Zitate aus dem A310-Bulletin)

Der «Sprössling aus edlem Geblüt», der «Superflugi» aus dem Stall OCP, bei dem mindestens bis im Dezember letzten Jahres «kein einziges negatives Incident» behandelt werden musste, ist nun zu aller Freude auch noch in der technischen Zuverlässigkeit «salonfähig» geworden. Wir gratulieren den beteiligten Besatzungen zu diesem Erfolg. D. S.

## Arbeit fürs Fokker-Team . . .!



Da Holland auch unter unseren Piloten eine starke Lobby hat, verwundert die Wahl des Fokker 100 gar nicht . . . Erfreut stellen wir fest, dass auch weiterhin drei Typen das Europeanetz befliegen werden. Vielleicht liest man dereinst wieder ähnliches in den «Kaderinformationen» wie heute schon, dass «die Produktivität weiter abgenommen» habe . . . H. L.

### Heisse Himmel im September

Seit der kurzen Ankündigung dieses Romanes in der letzten **rundschau** habe ich das Buch innert weniger Tage gelesen und möchte noch einige Worte darüber verlieren: Die Enttäuschung, dass die DC-8 nach wenigen Seiten bereits in Zarqa gelandet ist, wird in einem späteren Kapitel wieder gutgemacht, denn dort erfährt der Leser aus unserer Berufsgruppe, was im Cockpit alles passierte während des Fluges SR 100 in jenem September 1970. Der Copilot scheint auch nach 14 Jahren noch nicht rehabilitiert zu sein, «erscheint» er doch auf Seite 41 erstmals und gleich negativ, was ich sporadisch durch den ganzen Roman hinzieht. Diese erfrischende Offenheit der Beta Steinegger macht aber nicht bei der Besatzung halt, sie ergießt sich auf die Passagiere, Terroristen und Hilfsorganisationen. Vor allem die Botschaften und das Rote Kreuz kamen nicht sehr gut weg, sie schienen sich nur um die «potenten» Passagiere zu kümmern. (Eine mir bekannte Botschafts-

angestellte zeigte sich gar nicht erstaunt darüber . . .) Ohne Fehler in den technischen Details suchen zu wollen, fiel mir doch auf, dass die Autorin mehrmals von der «dreistrahligen VC-10» berichtet. Leider fliegen diese heute fast nur noch bei der RAF, sonst hätte sie die Motoren nochmals zählen können . . . Aber bitte, bewerten Sie dieses Detail nicht zu sehr, der Roman ist empfehlenswert und gibt Ihnen vielleicht wieder Gelegenheit, sich in eine solche Situation zu versetzen und zu überlegen, wie Sie wohl reagiert hätten!

H. L.

Beta Steinegger: «Heisse Himmel im September», Zytglogge-Verlag Bern

### Liebe Swissair-News

In der Ausgabe Nr. 5/84 steht zum Thema «Der Papst fliegt mit Swissair» zu lesen:

... wird der Chefpilot DC-9-81, Hansjörg Grotzer, zusammen mit Pilot Urs Koller das Kommando führen . . .

Diese Bemerkung animierte mich zu der Glosse «Chefcopilot gesucht» auf Seite 30 der **rundschau** 3/84. Verschwiegen wurde jedoch, obwohl zwei Monate vor dem erwähnten Flug bekannt, dass Rolf Suter als Copilot während des ganzen Fluges geplant war. OCN bestätigte, dass auf dem DC-9-81 Büro der Grundsatz gelte, wonach ein Flug nur mit der «richtigen Besetzung» (links PiC, rechts Copi) die grösste operationelle Sicherheit gewähre. Bravo und äxgüsi!

H. L.

### Immer auf die Copis

Im DC-10 Bulletin 8/84 steht, dass ab 1. Juli 1984 «um unsere planerische Flexibilität zu erhöhen» der Route-check für Copiloten auf jeder beliebigen Rotation geplant werden könne. Es liege dabei im Ermessen des Check-Piloten, die «kritischen Tage» zu bezeichnen. Hoffen wir, dass auf einer 14tägigen Rotation die ersten und nicht die letzten drei Tage zum Check gehören und dann die Sache abgeschlossen ist, was sicher auch im Interesse der Checker ist!

H. L.

#### Oetwil am See

Sonnige, ländliche Lage im Grünen. Erstvermietung ab sofort oder nach Vereinbarung in 4-Familienhaus

### 2 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-Zimmerwohnungen

(112/120 m<sup>2</sup>) ab Fr. 1545.— inkl. Nebenkosten.

Grosszügiger Ausbau, Cheminée, grosse Einbauschränke, Eichenparkettböden, luxuriöse Küchen, grosse Balkone, Keller und Estrichabteile. Grosse Einzelgaragen Fr. 110.— und 125.—

Vermietung und Verwaltung: **Liguster Treuhand**

Venusstrasse 23, 8050 Zürich, Besichtigung: Tel. 01 - 929 11 34



## Startabbruch - beim Space Shuttle

*Der erste Start des «Discovery» wäre der neuste Weltraumflug im Rahmen des Space Shuttle-Programms der NASA gewesen, das bisher erstaunlich reibungslos, fast störungsfrei und sehr perfekt verlief, wenn auch um Jahre hinter der ursprünglichen Planung. Der erste Countdown am 25. Juni wurde bei T-9 Min. abgebrochen, weil ein «backup flight computer» nicht ordnungsgemäss arbeitete. Der zweite Startversuch endete am*

### **26. Juni, bei T-6,6 sec.**

Bis zu diesem Zeitpunkt war der Countdown normal. 6,6 Sekunden vor dem lift-off werden normalerweise die Shuttle-Triebwerke in der Reihenfolge 3 (rechts), 2 (links) und 1 (Center) automatisch gezündet. Für jedes Triebwerkventil sind 2 Kontroll- und Steuerkanäle zum Computer vorhanden. Bei 6% und 10% Ventilöffnung wird eine vorprogrammierte Öffnungsgeschwindigkeit verlangt. Der Startvorgang für den ersten Motor (Nr. 3) begann normal. Bei 10% setzte jedoch ein Kanal aus, der der Controller schaltete manuell auf den Reservekanal um und dies öffnete das Ventil weiter. Doch der Computer befahl bereits den «cut off», weil die Redundanz nicht mehr vorhanden war.

Bei T-6,48 wurde jedoch auch noch der Startprozess am Triebwerk 2 eingeleitet. Etwa 20% des Startschubes waren bereits aufgebaut, als auch dieses Triebwerk automatisch abgeschaltet wurde.

Das Triebwerk 1 wurde nie gestartet, doch Fehlinformationen liessen die Controller glauben, dass es auf Vollschub arbeite und zudem nicht abzustellen wäre. Erst nach 45 Sekunden war die Gewissheit vorhanden, dass es tatsächlich nie gestartet wurde.

(Die Feststoff-Boosterraketen werden jeweils erst gezündet, wenn alle Shuttletriebwerke 100% Schub abgeben.)

Ein Auszug des Tonbandes von der Kontrollstelle (Kennedy launch control center) stammt aus «Aviation Week» vom 2. Juli:

The countdown was normal until T-6,6 sec. in the count when the engine start sequence was started and engine No. 3 malfunctioned initiating the abort.

Ground launch sequence controller Lavinka then radioed the launch team, «We have a cutoff.» That initiated the following transmissions referenced to when they occurred after the engine cutoff command:

**2 sec.** — «We have an RSLS abort,» DeLuna, the key Lockheed representative on the launch integration console, radioed NASA test director Merlino.

**6 sec.** — «Ground launch sequencer safing in progress,» Thomas said.

**12 sec.** — «Verify engine ignition is safe,» Lockheed test director Weinberg told Hands, the EPD electrical power distribution controller.

**15 sec.** — «EPD can verify that,» Hands replied.

**17 sec.** — DeLuna sees an indication that engine No. 1 has started but not shut down and interrupts the conversation by transmitting, «Break-break, break-break – ground launch sequencer shows engine one not shut down.» Since this could have created an extremely hazardous situation, Thomas began receiving assessments on engine No. 1 from a separate Kennedy firing room filled with support personnel monitoring the vehicle status.

**20 sec.** — Weinberg then radioed Mission Pilot Navy Cdr. Michael L. Coats to alert the crew. The astronaut asked, «Do you want me to (manually) shut down engine one?»

**24 sec.** — «We do not show engine start on No. 1,» a controller on the shuttle main engine console interjected.

**27 sec.** — «Can you verify a purge shutdown on engine 1?» another engine controller asked.

**35 sec.** — «We show (only) a start prep on engine No. 1,» another controller replied. At the same time, lead ascent flight director Gary Coen in Houston asked his booster controller Jenny Howard if she had any indication No. 1 is running. Howard said no. She also said the failure code on her engine parameter display indicated a fuel valve malfunction in engine No. 3.

**42 sec.** — «Are all engines shut down, can you verify that?» Weinberg asked. «Seems to me I can verify that,» an engine flight controller replied.

**45 sec.** — «All engines are shut down,» Weinberg said.

**49 sec.** — «We have red light on engines two and three in the cockpit, not on one,» Hartsfield transmitted from Discovery, further verifying that No. 1 was safe and never ignited.

**53 sec.** — Controllers affirm Discovery's main propulsion system is safely configured for Coats to shut down the orbiter auxiliary power units, and the mission pilot is told to shut down the APUs according to the checklist.

\*

**5 min.** — Thomas is told, «Everything looks good, the safing is complete.» Between 5 min. and 9 min., routine checklist items are completed.

\*

**11 min. 50 sec.** — Fire sensors in the main engine area go off, indicating the presence of fire in that area. This forced Kennedy controllers to request the mobile launcher platform water nozzles that point up into the main engines be activated to extinguish the fire. Both DeLuna and Thomas make such requests.

\*

**20 min.** — A controller reported that a television camera picture showed what appeared to be heat waves and possible invisible fire around the main engines.

The fire indications gradually tapered off and became less of a concern about 20 min. into the abort situation. The astronaut crew was removed from the orbiter about 40 min. after the abort.

Die Besatzung (zwei Piloten, vier Missionsspezialisten, darunter eine Frau) evakuierte über den normalen Weg via Gangway und Lift. Im Fall einer emergency evacuation würden sie in eine «Seilbahn» steigen, die sie zu gepanzerten Fahrzeugen weg vom Startplatz bringen würde.

Die Automatik, die bei den vorgängigen Starts so einwandfrei gearbeitet hat, konnte diesen Startabbruch ebensogut handhaben, wenn auch eine Fehlinformation die Situation schwerwiegender erscheinen liess, als sie war. Der Controller, der auf das standby-System schaltete, hätte den Start so weitergeführt. Aber für den Computer war die «minimum requirement list» in einem Punkt nicht mehr erfüllt, also Abbruch.

Zusätzlich zur aufwendigen Automatik stehen der Zweimanncrew im Shuttle etwa 10 «front line» Techniker und eine ganze Anzahl weiterer Controller zur Verfügung, die über den sicheren Start, Flug und die anschliessende Landung des Space Shuttle wachen.

H. L.

Eine sinnvolle Investition für Individualisten.

Farmen aller Grössen in der

## ***Dominikanischen Republik***

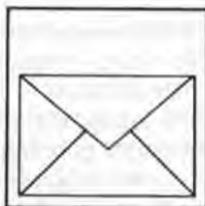
als Kapitalanlage, für Freizeit/Hobby und die Zeit nach der Pensionierung.

Günstige Preise.

INVEST-COSULT AG, Via Pretorio 20, 6901 Lugano  
Telefon 091 - 23 99 25

Ihr Berater für alle Fragen im Zusammenhang mit Investitionen.

## Briefe an die rundschau



Die Jahresversammlung ist vorbei. Das alte Präsidium wurde verabschiedet, ein neues eingesetzt. Es wurde diskutiert, es wurden starke Worte gebraucht, es wurde viel gedankt. Man ist geneigt zu sagen: wie üblich. Inzwischen ist grauer Alltag eingekehrt. Jetzt heisst es: An die Arbeit, die Geheimdiplomatie kommt wieder zum Zuge, die Wogen glätten sich – Zeit zur Nachlese.

Für mich persönlich war die Versammlung eine Enttäuschung, nicht so stark, dass ich jetzt frustriert schmolle, aber ich muss feststellen, dass gewisse Erwartungen nicht erfüllt wurden. Mein Ärgernis – nach wie vor die Salärverhandlungen, aber inzwischen aus einer anderen Perspektive. Sie bewegten sich bekanntlich in eine unerwartete Richtung und endeten in einer Sackgasse. Man konnte aus den Informationen des Aeropers-Vorstandes (**rundschau** und Bulletin) deutlich Enttäuschung und Entrüstung spüren. Hier wurde schliesslich ein abgegebenes Versprechen nicht eingehalten. Auch ich hielt ein derartiges Vorgehen für völlig undiskutabel, fand es ermutigend, dass das Gewissen der Aeropers intakt war und sich weigerte, auf diese Methoden einzugehen. Das musste mit deutlicher Solidarität belohnt werden! Wider Erwarten kam es bei der Versammlung nicht zu einer allgemeinen Entrüstung bzw. Verurteilung, mehr noch, der Vorstand schien gar nicht mehr sonderlich interessiert an diesem Thema. «Sit down, boys, false alarm! Wir haben zwar versucht, Euch zu mobilisieren, aber es war nicht so gemeint. Wir haben inzwischen wieder zusammen getrunken, everything's gonna be alright.» Wie gesagt, ich bin rat- und orientierungslos. Möglicherweise stosse ich hier an die Grenzen einer anderen Mentalität, in der zum Schluss immer der bewährte Ausgleich siegt. Dagegen ist nichts einzuwenden, ganz im Gegenteil. Aber in jedem Fall, um jeden Preis? Auch in diesem Fall, wo die Atmosphäre nicht nur getrübt, sondern vergiftet worden ist? Ich bin nun keineswegs auf Konfrontation aus (auch hier: ganz im Gegenteil), aber ich frage mich, wie man in diesem Nebel noch den Kompromiss finden kann, wenn nicht entgiftet, sprich entschuldigt wird.

Wenn diese und andere taktische Marschrouten für die Menge unübersichtlich oder gar unbegreiflich werden, dann steht einer aus dem Rat der Alten auf und verkündet mit der ganzen Kraft seiner Erfahrung: das hat es schon immer gegeben! Die Jugend schweigt in Ehrfurcht. Ja,

wenn das so ist . . . also kein Grund zur Aufregung. Ja, es stimmt, das hat es schon immer gegeben. Aber soll das heissen, dass es damit geheiligt ist? Nur weil man fragwürdige Methoden häufig anwendet, werden sie salonfähig? Was spricht aus dieser Einstellung? Resignation? Das wäre verständlich und ein ganz bedenkliches Zeichen, an dem auch die Swissair keine Freude haben dürfte. Oder sind wir moralisch bereits so abgestumpft und verwildert, dass wir zu einer echten Ent-rüstung gar nicht mehr imstande sind?

Der Abschuss des Korean Airline Jumbos bleibt – hoffentlich – unvergessen. Wir erinnern uns aber bald vielleicht nicht mehr daran, dass noch viel zu viele Staaten, Organisationen, Parteien usw. nicht imstande, nicht willens waren, diesen Piratenakt, diesen hundertfachen Mord zu verurteilen. In diesem Fall als einem extremen Beispiel muss man sich einfach entrüsten, notfalls künstlich, um moralisch ein Zeichen zu setzen und die professionellen Ruhebewahrer wenigstens vorübergehend zum Schweigen zu bringen. Das ganze nur unter einem rational politischen Standpunkt zu werten, hiesse nicht nur potentielle Nachahmer zu ermutigen, sondern auch moralischen Kahlschlag zu betreiben. Warum ich dieses Beispiel zitiere? Ich möchte hier auf keinen Fall missverstanden werden. Von der Dimension passt es überhaupt nicht hierher. Ich wollte nur den desolaten moralischen Zustand auf der Welt illustrieren.

Zurück zum Verhältnis Aeropers-Swissair. Warum hier so rasch reagiert wurde, ist mir nicht ganz klar. Möglicherweise werden in der Dunkelheit bereits feine Fäden gesponnen, die im grellen Licht der Öffentlichkeit schmelzen würden. Möglicherweise auch musste eine umfassende Information der Geheimdiplomatie geopfert werden. Im Klartext: gewisse Informationen, die vielleicht Aufschluss geben könnten, müssen als vertraulich zurückbehalten werden.

Ich versuche zu ergründen und mich zu orientieren. Die Ratlosigkeit bleibt, und zwar doppelt. Einmal wegen der Verhandlungstaktik der Swissair und zweitens wegen des Verhaltens der Aeropers. Hier meldet sich neues Misstrauen. Ist das vielleicht die Absicht der Swissair, einen Keil zu treiben zwischen den Vorstand und das Fussvolk? Das wurde ja vom Vorstand angetönt. Also muss man hier auch auf der Hut sein. Ich erwähnte an anderer Stelle, wie wichtig Vertrauen als Basis der Kooperation und der Loyalität ist. Hier nur spüre ich, wie schädlich Misstrauen sein kann. Ich fühle mich im jetzigen Klima nicht wohl. Mein persönlicher Eindruck ist, dass ja alles eigentlich gar nicht nötig gewesen wäre. Hier wurde völlig unnötigerweise Porzellan zerschlagen. Warum dann die Loyalität erst so fest auf die Probe stellen, dass sie zu zerplatzen droht, um sie dann womöglich zu erzwingen? Man kann sie doch viel einfacher haben, ohne Zwang, ohne Widerstand.

B. Klesser

## China-Reisen

In diesem Frühjahr war es mir vergönnt, unter der Leitung von Herrn Dionigi Kerényi grosse Teile dieses Riesenreiches kennenzulernen. Die in jeder Beziehung kompetente Führung durch diesen Swissair-Kollegen hat mich sehr beeindruckt. Obschon er jährlich 1–2 Reisen durchführt, sind die vorhandenen Plätze jeweils rasch vergeben. Viele der Teilnehmer sind mehrmals dabei, werden doch immer wieder neue Gebiete und Routen erforscht.

Die Swissairgruppe besammelt sich jeweils in Hongkong (Ticket selber besorgen) und verlässt China via Peking.

Hier die Adresse: Dionigi Kerényi, CM, Büro 1401, privat: Riethofstr. 17, 8152 Glattbrugg.

Er führt die Reisen privat in seinen Ferien durch und kann deshalb preisgünstig offerieren.

Falls in den künftigen Gruppen auch etwa ein begeisterter Cockpitler zu finden ist, hat diese Briefnotiz ihren Zweck erreicht.

Eugen Heusser, Box 362

---

## Man sollte . . .

- alle Cockpittüren der Swissairflugzeuge mit automatischen Türschliessern ausrüsten, damit unsere gestressten Chefpiloten nicht noch weitere Bulletins über die Notwendigkeit des Türschliessens verfassen müssen.

R. L.

Zu vermieten per sofort in Bäretswil, sehr ruhige exklusive

### **2<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-Zimmer-Dachwohnung**

(Erstvermietung)

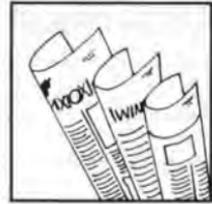
Bergsicht, Solarium, Küche mit Geschirrspüler und Frühstückbar. Teilweise abgeschrägte Holzdecken.

Über dem Wohnraum, 32 m<sup>2</sup>, mit Holz ausgekleideter Bastelraum, Estrich, Keller und Waschküche.

Miete Fr. 1540.— inkl. Nebenkosten, ohne Garage

Auskunft Telefon 01/939 19 01

## From other publications



*Nicht nur, dass unsere Flugzeuge Lärm und Abgase verursachen, NEIN, jetzt treiben wir, die Swissair, die Passagiere auch noch in den Alkohollismus! Ein Leserbrief aus dem Winterthurer Landboten vom 20. Juli 1984.*

### **Gedankenlose Alkoholabgabe**

Dass der Alkoholismus heute verheerende Ausmasse angenommen hat und man ihm tunlichst entgegenwirken soll, ist wohl jedem verantwortungsbewussten Menschen klar. Um so mehr hat es mich bestürzt, dass in einem Airbus der Swissair auf einem Flug von London nach Zürich dem Lunch ein Fläschchen Döle beigegeben war. Ich empfand das als reichlich abwegig. Wie mancher hätte bestimmt auf den Wein verzichtet, wenn er ihm nicht unaufgefordert serviert worden wäre. Auch das mit Birnenschnaps durchtränkte Kuchenstück war fehl am Platz. Muss denn wirklich selbst in den Flugzeugen der Alkoholgenuss gefördert werden? Weiss man zuständigerseits nichts von dem weltweiten Unheil, welches der Alkohol anrichtet? Gibt es für die Swissair keine Abstinente, und weiss man nicht, dass ein einziges Glas Wein oder ein alkoholdurchtränktes Stück Kuchen einen geheilten Trinker in die alte Sucht zurückwerfen kann?

Wenn überhaupt, dann sollte Alkohol doch nur auf ausdrücklichen Wunsch serviert werden. Aber es scheint, die Alkoholindustrie erobert sich immer neue Absatzplätze. Im Flugzeug der BA wurde lediglich Fruchtsaft serviert, auch die hässliche Konservenmusik beim Start und Landen fehlte glücklicherweise. Das Alkohol anbieten der Swissair ist kein Fortschritt, sondern ein Zurückfallen in eine alte, längst als verhängnisvoll und unsozial erkannte Unsitte.

Willy Hess, Winterthur

# Organisation des Vorstandes

---

<b>Präsident:</b>	J. Schmid	Fach 1335	<b>Mitglieder:</b>	M. Egger	Fach 204
				H. Kok	Fach 1170
<b>Vizepräsidenten:</b>	H. Spörri	Fach 402		H. Lüscher	Fach 189
	C. van Rijn	Fach 219		R. Mérier	Fach GVA

---

<b>Kommission</b>	<b>Delegierter des Vorstandes</b>	<b>Vorsitz</b>	<b>SR-Fach</b>
Versicherungen	H. M. Kok	D. Schürer	Aeropers
Salär-/Gesamtaufwand	R. Mérier	D. Brägger	89
GAV mit Anhängen			
AIDS	J. Schmid	H. Spörri	402
Seniorität	C. van Rijn	P. Bircher	274
Flight Duty Regulations	M. Egger		
Finanzen	J. Schmid	G. Schwing	1486
Einsatz	M. Egger		
Schulung und Check	H. Spörri	H. P. Buchmann	22
Flugsicherheit	H. Lüscher	H. J. Sauter	1448
Security	H. Lüscher	H. J. Sauter	1448
info/ <b>rundschau</b>	H. Lüscher	F. Rasumowsky	1165
IFALPA/EUROPILOTE	C. van Rijn		
Copilotengruppe	H. Lüscher	Th. Stefanini	296
Ausländer	H. M. Kok	J. van Dierendonck	1414
Romands	R. Mérier	J. J. Stähli	1317
Personierte	M. Egger	R. Schilliger	95
Dachverband	H. M. Kok und H. Spörri		

---

## **Sekretariat**

Dieter Schürer, lic. iur.  
Cristina Curi  
Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten  
Telefon 814 15 15, SR-Fach «Aeropers»

## **Öffnungszeiten**

**Montag bis Freitag, 9–12 und 13–17 Uhr**

## **APKK-Verwaltung**

Max Riolo  
Chasernweg 38, 8302 Kloten  
Telefon 814 11 77

---

## Wir sind Spezialisten auf kleinen Werkzeugmaschinen

In Dübendorf finden Sie das Geschäft mit der **persönlichen und fachmännischen Beratung**.

Ein Geschäft mit **30 000** Artikeln für Do-it-yourself.

2 Schreiner, 1 Maler und 4 Eisenwaren-Fachleute stehen zu Ihrer Verfügung.

**Holz nach Mass**, über 70 Sorten und mehr als 400 Holzprofile.

Plexiglas nach Mass, auch reflexfreies Plexiglas.

Messing-, Kupfer-, Eisen- und Alubleche. Über 400 verschiedene Profile.

**Parkplatz (35 P)** direkt vor den Geschäften Hobbyrama und Samen-Küderli. Nur 200 m vom Bahnhof und 10 Autominuten von Kloten.

### Tisch-Fräsmaschine

mit und ohne autom. Vorschub, auch CNC-gesteuert. Aufnahme MK II oder W 12 Spannzangen. Stufenlose Geschwindigkeitsregulierung.



### Neuheit

Diese neue Super-Präzisions-Kleindrehbank, hergestellt von einer Kamerafabrik, haben wir für Sie am Lager zum **sensationellen Preis von nur Fr. 796.—**. Bohr- und Fräseinrichtung dazu kostet nur Fr. 495.—.

### Im Grundzubehör inbegriffen sind bei der Drehbank:

- Vorschubgetriebe für autom. Vorschub
- Präzisions-Dreibackenfutter Ø 75 mm
- Stahlhalter für Stähle 8x8 mm
- Kugelgelagerte Mitlaufkörnerspitze MK 1
- Antriebsmotor 220 Volt, Bedienungsanleitung und Werkzeuge

### Wieder lieferbar:

Gewindeschneidesatz mit Filieren M 3 bis M 12 statt Fr. 250.— nur Fr. 98.—.



# hobbyrama

do it yourself

8600 Dübendorf

Bettlistrasse 41 Telefon 01/8219747