

rundschau

September/Oktober 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
I N T E R N	
Neuaufnahmen	7
Wie schreibe ich mein Testament richtig	9
Die Regelung des gesetzlichen Erbrechts	10
Teheran-Nightstop!?	13
Aus dem Vorstand: Heiner Spörri	17
Safety first	21
Koordinationschwierigkeiten	23
ETOPS	25
Bird Strike!	29
rund-Schau	31
Man sollte	35
Farnborough-Nachlese	37
Passagiere mit auffälligem Handgepäck	41
Delays: Airlines Seek Solutions	45
Die Steinadler schlagen wieder zu!	49
Briefe an die rundschau	53
Hobby-Ecke	55
From other publications	57

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 24. November 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, 021/2018 11

Eulen auf Eis



Wir setzen voraus, dass die **rundschau**-Leser die Tageszeitungen gelesen haben. Setzen wir weiter voraus, dass jeder Swissairpilot, also Sie und ich, den Fall Athen einigermaßen kennen (ein Rückblick über die Geschehnisse seit dem 7. Oktober 1979, der Unfallnacht, erscheint in unserer nächsten Ausgabe). Was gibt es also noch zu sagen, welche Fragen müssen gestellt werden?

Im Pressecommuniqué anerkannte die Aeropers den grossen Einsatz und das vehemente Engagement der Swissairvertreter: Dr. Andreas Hodel, Chef des Rechtsdienstes der Swissair, und Hugo Muser, Verantwortlicher für Flight Safety, liessen nichts unversucht, und nur wer dabei war, kann den totalen Einsatz für eine schliesslich nach unserer Beurteilung doch noch verlorene Sache ermessen.

Jeder von uns ist betroffen

Wir schrieben im besagten Communiqué aber auch: «Wir, die Vertreter des Pilotenverbandes, sind uns der grossen Tragik und des Leids der Verunfallten und deren Angehörigen voll bewusst.» Damit war angesprochen, was **nicht verdrängt** werden darf: Der Unfall von Athen ist nicht ein weit zurückliegendes Malheur, das sich in einem fernen Land ereignete. Eine **Swissair**-Maschine, gesteuert von **Aeropers**-Mitgliedern, verunglückte auf einem Flugplatz, den wir täglich mehrmals anfliegen.

Jeder mit sich selbst ehrliche Pilot muss sich eingestehen, dass er selbst, also **Sie** und ich, in Athen hätten im Cockpit sitzen können. Ich finde, dass jeder, der dies nicht wahrhaben will, bereits einem ersten Irrtum erliegt, dass er die Verantwortlichkeit unseres Berufes falsch einschätzt und sich in einer Sicherheit wiegt, die eigentlich eine erste Gefährdung darstellt. Mit Sicherheit meine ich nicht nur die Flugsicherheit, sondern auch die Sicherheit des Arbeitsplatzes und die Sicherheit, als freier Mensch leben zu können, mit anständigem Selbstwertgefühl und mit Zukunft.

Natürlich kommen einem als Betroffene des Unfalls zuerst die Opfer, die Verletzten, die Angehörigen in den Sinn. Dann die jetzt verurteilte

Besatzung. Wer denkt an die restliche Besatzung, an die unverletzt Davongekommenen, an Gattinnen und Kinder aller Beteiligten?

Das Ausmass der Betroffenheit über den Unfall lässt sich höchstens an Beispielen ermessen. Ein höherer Angestellter der Swissair in Athen, den wir um eine Dienstleistung baten, sprudelte plötzlich seinen fünf Jahre zurückgehaltenen Schrecken hervor, wie er, die Namen der Opfer wissend, eine ihren Gatten suchende Passagierin zu beruhigen hatte, derweil er eine andere Person konstatieren hörte, wie hoch die zu erwartende Lebensversicherungssumme sei . . .

Ein Tag nach der Urteilsverkündung ist es zu früh, an dieser Stelle Konsequenzen aus dem Urteil zu ziehen. Es steht lediglich fest, dass uns Athen noch lange beschäftigen muss und wird. Für mich wird es noch eine Weile dauern, bis Athen kein Begriff mehr ist, sondern nur noch die Hauptstadt eines Landes. Andern wird es nie mehr gelingen.

Mit freundlichen Grüssen

Ihr Felix Rasumowsky



Oberhalb Flugplatz Schänis, auf ca. 700 m ü.M., liegt dieses

6¹/₂-Zimmer-Einfamilienhaus

in sehr ruhiger, idyllischer Umgebung mit einzigartiger Aussicht auf die Linthebene und den Zürichsee; ca. 40 Autominuten von Zürich.

Das Haus ist sehr luxuriös und grosszügig ausgebaut. Grosses Wohn-/Esszimmer mit Galerie, Warmluftcheminée, Küche mit allem Komfort, grosse Zimmer mit Einbauschränken, 2 Badezimmer/WC (Clos-o-mat), 1 Dusche/WC, grosse Terrasse, Doppelgarage.

Grundstück 1244 m². Verkaufspreis Fr. 680 000.—. Sehr hohe Finanzierung möglich.

Weitere Auskünfte erteilt gerne Telefon 01/55 14 44

Liebe Mitglieder

Das Urteil in Athen ist gesprochen, die umgewandelte Strafe bezahlt, und es mag für manchen von uns die Versuchung nahe liegen, zur Tagesordnung überzugehen.

Der Frage: Was bedeutet Athen für mich? sollte jedoch keiner von uns ausweichen. Man mag die Inkompetenz des Gerichtes in fliegerisch-technischen Bereichen noch so in Frage stellen, man mag das Urteil so oder so als jenseits von jedem vernünftigen Mass bezeichnen, man mag den Begriff der Fahrlässigkeit hin und her diskutieren – all dies ändert kein Jota am Urteilsspruch und damit direkt verbunden an der Situation der betroffenen Piloten.

Betroffen durch das Urteil müssen jedoch wir alle sein, betroffen allein durch die Tatsache, dass morgen einer von uns der Nächste sein könnte, verwickelt in ein Geschehnis in irgend einer Gegend der Welt, in einem Land mit irgend einer exotischen Rechtsprechung. Vergessen wir auch nicht, dass am bitteren Ende Piloten vor den Schranken des Gerichts stehen – nur Piloten!

Ich möchte an dieser Stelle all jenen danken, die mit dem ganzen Einsatz ihrer Kräfte und Möglichkeiten versucht haben, das Beste für unsere Kollegen zu tun. Bemerkenswert ist auch, wie der Wille zur guten Zusammenarbeit zwischen Swissair- und Verbandsdelegierten realisiert werden konnte und wie eine optimale Koordination bestand.

Felix Rasumowsky, welcher den Verhandlungen in Athen folgte, wird seine Eindrücke kompetenter darlegen. Seine Aufgabe war es auch, den Kontakt zur Presse aufrecht zu erhalten, ein Gebiet, welches uns schon seit einiger Zeit zunehmend Schwierigkeiten bereitet. Damit seien gewisse Zeitungsartikel angesprochen, in welchen unser Pilotenberuf als dankbare Zielscheibe für negative Projektionen gebraucht wird. Unser Berufsstand scheint geeignet für griffige Artikel, welche das «Herz» der potentiellen Leser ansprechen und bewegen können. Da in unserem merkantilen System alles was mit Geld und dem damit verbundenen Status zu tun hat, eine zentrale Position einnimmt, wird unsere Tätigkeit manchmal bedenkenlos mit billigen Klischees und Vorurteilen überlastet, wie hoher Lohn, wenig Arbeit, viel Ferien usw. So waren in der jüngeren Vergangenheit zwei Artikel in der Weltwoche zu finden, worin einerseits die Piloten als «Sorgenkinder der Swissair» hingestellt wurden, andererseits verdrehte ein zweiter Autor anlässlich eines Interviews mit Moritz Suter, Direktor der Crossair, die Tatsachen solchermassen, dass daraus eindeutig falsche Behauptungen resultierten. Ich persönlich würde mich äusserst glücklich schätzen, nur die journalistisch festgehaltenen zehn bis vierzehn Arbeitstage leisten zu müssen! Der Artikel war derart reisserisch aufgemacht, dass ich ver-

sucht war, nachzusehen ob die blaue Zeitschriftenbezeichnung auf der Frontseite nicht schon rot geworden wäre.

Ich hatte dann die Gelegenheit, mit den Interviewten der zwei Artikel ein Gespräch zu führen und beide konnten mir glaubhaft darlegen, dass die tendenziösen und falschen Aussagen nicht von ihnen stammten, sondern reine Eigenleistungen der Artikelschreiber waren.

Kommt man aber mit den Redaktoren ins Gespräch, lautet die Auskunft: «Alles sauber und gründlich recherchiert!» Um eine Klar- und Richtigstellung scheint sich niemand grundsätzlich zu bemühen, und so blieb bei mir ein mulmiges Gefühl zurück. Mulmig, weil ich annehmen muss, dass die Sorgfaltspflicht der Medienschaffenden auch in anderen Gebieten zu wünschen übrig lässt und, ich gebe es offen zu, mulmig auch bezüglich den Aussagen der Interviewten, trotz allen Beteuerungen.

Ich hatte die «Ehre», von der grössten schweizerischen Tageszeitung um Auskünfte gebeten zu werden. Dabei wurde auch die Frage nach einem eventuellen Boykott des Athener Flughafens gestellt. Ich versuchte die Rolle der internationalen Verbände IFALPA und Europilote darzulegen und erklärte deren Möglichkeit, eine Boykottempfehlung an die angeschlossenen Mitglieder zu beantragen. Ich legte auch klar dar, dass unsererseits keine derartige Empfehlung abgegeben wurde und sich beide Gremien noch nicht zu diesem Thema geäussert haben. Die Journalistin versprach, mich am folgenden Tag bezüglich des Beschlusses der IFALPA wieder zu kontaktieren. Dieses Telefon erübrigte sich jedoch, da schon am Morgen auf der ersten und zweiten Seite jenes Blattes zu lesen war: Swissair-Piloten fordern Boykott von Athen!

Dass aus diesen eher bitteren Erfahrungen ein leicht gestörtes Verhältnis zur Presse resultiert, wird wohl niemanden verwundern. Der Vorstand hat nun beschlossen, sich selbst im Umgang mit Medienleuten weiterzubilden und wird noch diesen Monat in Zusammenarbeit mit bekannten Journalisten ein Presse-Seminar veranstalten. Verbunden damit ist auch die Hoffnung, dass es gelingen wird, unsererseits ein medienspezifisches Know-how aufzubauen und presseseits eventuell vorhandene Vorurteile einzudämmen.

Mit freundlichen Grüssen

Jürg Schmid

Neuaufnahmen

intern

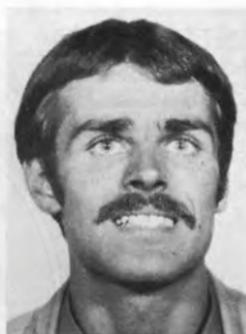
An den Sitzungen vom August und September 1984 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



Alois Buchegger



Jean-Luc Hautier



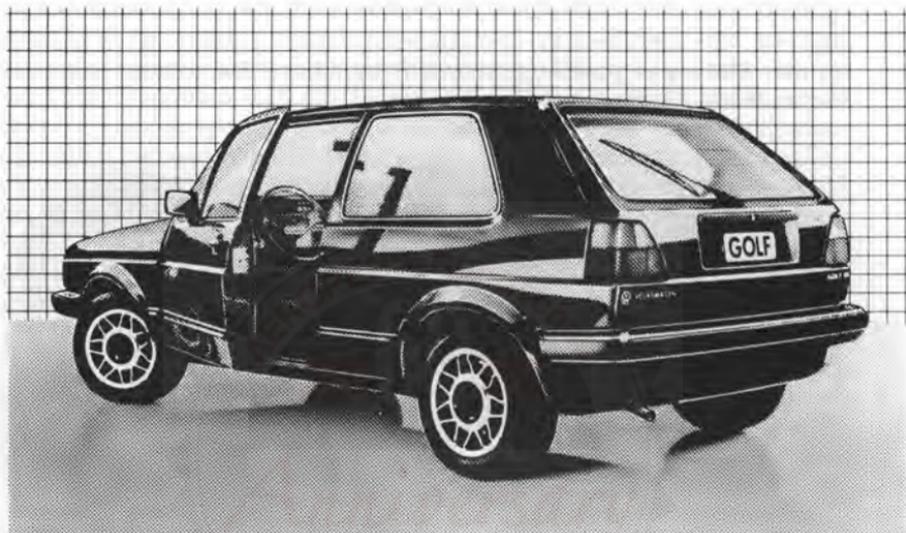
Benno Hayoz



Hans Reich

Wir heissen diese Mitglieder herzlich willkommen.

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.

Wie schreibe ich mein Testament richtig?

As soon as one owns a house, is married and parent of one or more children a question arises: How may it be achieved that the surviving partner may stay in the house without leaving a child to ask for the money blocked in it, thus forcing the sale of the house? One way is writing a will. Here are a few principles which must be observed to get a valid testament.

Um den Nachlass, der gerade bei den Piloten oft auch ein Haus beinhaltet, so regeln zu können, dass der überlebende Ehegatte auch weiterhin ungestört und ohne bedeutende Einbusse weiterleben kann, ist oft die Abfassung eines Testaments wertvoll. Es sei auch gerade hier angefügt, dass auch der Weg über einen Erbvertrag zum Ziel führen kann. Für dessen Ausfertigung sollte jedoch der Weg zum Anwalt oder Notar nicht gescheut werden. Zu dessen Gültigkeit ist auf jeden Fall eine öffentliche Beurkundung nötig. Zudem ist zu beachten, dass der Erbvertrag ein Vertrag ist, und damit zu seiner allfälligen späteren Abänderung wiederum der gleichen Form und der Zustimmung beider Ehegatten bedarf. Ein Testament kann im Gegensatz dazu jederzeit vom Erblasser allein abgeändert oder ergänzt werden.

Die Formen der Testamente

In der Schweiz kennen wir vom Recht her drei Formen des Testaments, die in den Artikeln 498 bis 511 des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (ZGB) dargestellt sind. Im Rahmen dieses Artikels möchte ich auf die mündliche Verfügung, das sogenannte Nottestament, nicht eingehen, da es als Sonderfall für die hier angestrebten Ziele nicht in Frage kommt. Es bleiben somit das Testament in der Form der öffentlichen Verfügung und das eigenhändige Testament. Die öffentliche Verfügung wird bei einem Notar erstellt, mit dessen Zusammenarbeit und dem Beizug von zwei Zeugen. Auch diese Art muss nicht besonders besprochen werden, wird sie doch vom Notar automatisch richtig erstellt. Der Vorteil dieser Art ist darin zu sehen, dass das Testament öffentlich erfasst und registriert wird.

Das eigenhändige Testament

Die einfachste und auch vertraulichste Art der Testamentserrichtung besteht in der Ausfertigung eines eigenhändigen Testaments. Dazu soll Artikel 505 des ZGB zitiert werden: «Die eigenhändige letztwillige Verfügung ist vom Erblasser von Anfang bis zu Ende mit Einschluss der Angabe von Ort, Jahr Monat und Tag der Errichtung von Hand niederzuschreiben, sowie mit seiner Unterschrift zu versehen. Die Kantone

haben dafür zu sorgen, dass solche Verfügungen offen oder verschlossen einer Amtsstelle zur Aufbewahrung übergeben werden können.»

In diesem Artikel sind alle wichtigen Elemente enthalten. Sie müssen alle sorgsam beachtet werden. Das ganze Testament ist von Hand zu schreiben, Vordrucke oder mit der Schreibmaschine geschriebene Teile machen das ganze Testament ungültig. Dies gilt für alle Teile, so auch für den Ort und das Datum. Gerade hier passieren die meisten Fehler, indem persönliches Briefpapier mit Ortsvordruck verwendet wird. Das Testament muss sodann unterschrieben werden, auch dies ist genau zu nehmen, die Unterschrift muss wirklich unter dem Text stehen und diesen abschliessen. Was nach der Unterschrift steht, gehört nicht mehr zum Inhalt des Testaments. Schliesslich muss zwingend auch das Datum und der Ort dem effektiven Errichtungszeitpunkt und -ort entsprechen, auch hier machen Fehler oder unrichtige Angaben das ganze Testament sofort ungültig.

Schlussbemerkungen

Schliesslich ist auf die Möglichkeit der Hinterlegung auf einem Amt hinzuweisen. Erkundigen Sie sich am besten bei Ihrer Wohngemeinde, welches Amt hierfür zuständig ist. Im weiteren muss selbstverständlich das zwingende Erbrecht der Pflichtteile berücksichtigt werden. Ausführungen darüber sind in einem separaten Artikel ersichtlich.

Dieter Schürer, lic. iur., Verbandssekretär

Die Regelung des gesetzlichen Erbrechts

The swiss laws regulate inheritance as long as no individual precaution has been taken. Every individual testament is, however, bound to some minimum lines, the inalienable portions of inheritance. The following lines show the way of inheritance applicable in Switzerland.

In der Schweiz kann jedermann, der das achtzehnte Altersjahr zurückgelegt hat und urteilsfähig ist, Verfügungen von Todes wegen (Testamente) errichten. Auf diese Weise kann den individuellen Gegebenheiten bezüglich Familie und Vermögen weitgehend Rechnung getragen werden. Schranken bestehen jedoch im Pflichtteilsrecht und im weitgehenden Schutz gegen Enterbungen.

Die Erbmasse

Vor der Teilung der Erbmasse muss diese bestimmt werden. Diesen Schritt vergessen viele bei ihrer persönlichen Erbplanung. Unter dem

üblichen Ehegüterstand der Güterverbindung geschieht die Güterteilung ungefähr nach folgendem Schema. Zum Frauengut gehören: in die Ehe eingebrachte Güter der Frau, deren während der Ehe erworbenes Sondergut (externer Verdienst der Ehefrau) und ein Drittel des während der Ehe erworbenen Vermögens. Zum Mannesgut gehören ebenfalls die eingebrachten Güter, dazu noch die restlichen zwei Drittel des Vorschlages. Je nachdem, ob nun der Mann oder die Frau stirbt, wird das entsprechende Gut zur Erbmasse.

Die gesetzliche Erbfolge

Wird kein Testament oder Erbvertrag errichtet, so wird die Erbmasse aufgrund der Regeln der gesetzlichen Erbfolge des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (ZGB) geteilt. Die folgende Zusammenstellung kann selbstverständlich nicht alle Einzelheiten berücksichtigen, soll aber eine Übersicht über das System vermitteln. Genauere Auskunft wird im Sekretariat gerne erteilt.

Generell gilt, dass in erster Linie die Nachkommen und ein überlebender Ehegatte als Erben auftreten. Nur wenn Nachkommen fehlen, kommen noch die Eltern oder sollten diese schon verstorben sein, die Geschwister in den Genuss. Gehen wir davon aus, dass Nachkommen vorhanden sind, so erben diese die Erbmasse zu drei Vierteln. Das vierte Viertel erbt der überlebende Ehegatte zu Eigentum. Er kann aber auch wählen, dass er anstatt des Viertels die Hälfte zur Nutzniessung möchte. Dies wird insbesondere von Vorteil sein, wenn der überlebende Teil noch jüngeren Alters ist, sind doch dann die Zinsen und unentgeltliche Wohnrechte auf die Jahre hinaus sicher mehr Wert als der Viertel zu Eigentum.

Der Pflichtteil

Wie bereits erwähnt, kann nun durch individuelles Testament die Erbfolge verändert werden. Geschützt sind jedoch die Pflichtteile der Erben. So sind drei Viertel der Erbteile der Nachkommen geschützt, aber auch der ganze Anspruch des Ehegatten, wenn neben ihm noch andere Erben vorhanden sind. Ein Beispiel: Herr Meier hinterlässt eine Frau und zwei Kinder und seine Erbmasse (das Mannesgut) beträgt 100 000 Franken. Nach gesetzlicher Folge ohne Testament erbt nun die Ehefrau 25 000 Franken zu Eigentum oder 50 000 zur Nutzniessung, die Kinder je 37 500 Franken zu freiem Eigentum oder 50 000 Franken zu Eigentum, wovon jedoch 25 000 Franken zugunsten der Nutzniessung gesperrt sind.

Möchte Herr Meier seine Gattin möglichst weitgehend begünstigen, so setzt er seine Kinder auf den Pflichtteil. Diese erhalten also noch drei Viertel ihres gesetzlichen Teiles, das heisst hier je 25 000 Franken zu Eigentum, die restlichen 50 000 Franken gehen ins Eigentum der Ehe-

frau über. Anstelle dieser Eigentumsbegünstigung kann Herr Meier aber auch die Nutzniessung an der gesamten Erbmasse der Ehefrau zuschreiben. Sie verliert damit jedoch den gesamten Eigentumsanspruch.

Andere Möglichkeiten

Zusätzlich zu der Veränderung der Höhe des Erbanspruchs kann der Erblasser auch die Art der Vermögenszuweisung steuern. Er kann zum Beispiel verfügen, dass die Ehefrau das Haus erhalten solle und die übrigen Erben von ihr in bar oder via das restliche Vermögen zufriedengestellt werden.

D. S.



Die Aeropers-**rundschau** sucht zur Verstärkung ihres Teams einen

Redaktor

Wir suchen ein Aeropers-Aktivmitglied, das die **rundschau** mitgestalten möchte, eine anregende Tätigkeit in gutem Team. Wir sind auf freiwillige Nachfolger angewiesen – wären nicht **Sie** unser Mann?

Redaktor Felix Rasumowsky, Fach 1165, freut sich auf Ihre Anfrage.

Teheran-Nightstop!?

Die Swissair war bei den letzten Gesellschaften, die nach Kriegsbeginn die Bedienung Teherans aufgaben und war wieder bei den ersten, die den Betrieb dorthin neu begannen, als sich die Lage etwas entspannte. Die Verbände gaben ihr Einverständnis zu dieser Operation, die (wie diejenige nach Bagdad) ein Einsatz in Kriegsgebiet ist. Den sehr lukrativen Flügen war ein Handicap gegeben: der iranische night-ban von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang. Dieser zwingt jede europäische Gesellschaft, irgendwo zwischenzulanden, um die Zeit des Einfluges abzuwarten und die Crews auszuwechseln.

Mit Zwischenhalt in Ankara konnte für uns eine einigermaßen FDR-konforme Lösung gefunden werden. Allerdings zeigte die Erfahrung, dass in der Regel 1½ Stunden Verspätung in Teheran auftraten, da drei Flugzeuge zur gleichen Zeit landen. Eine Erhöhung der Anzahl Zollbeamten brachte keine wesentliche Erholung. Zudem ist Ankara im Winter nicht über alle Zweifel erhaben, was die Einsatzkommission bewog, den Flug mit zweimaliger Landung in Istanbul zu verlangen. Die Swissairstellen stimmten dem zu, aber sie setzten dahinter: «vorbehältlich der Zustimmung der Geschäftsleitung». Und diese wollte dann nicht. Mit nicht sehr löblichen Worten wurden wir darauf aufmerksam gemacht, dass diese Lösung etwa 2,5 Millionen kosten und ob es uns überhaupt noch gehe?

Besuch in Teheran

Also wurde eine Reise nach Teheran angeordnet, die zuerst zweimal verschoben werden musste, da die Flugzeuge und die Hotels voll waren wegen der Teheraner Industriemesse. Am 25. September war's dann soweit. Die Herren W. Kuhn (Stv. Chefpilot DC-10), J. Besson (Sicherheitsdienst) und ich (als Stellvertreter des Sicherheitsbeauftragten des Dachverbandes, H. Sauter) testeten zugleich eine mögliche Variante der Crew-Positionierung. Abflug in Zürich um 18 Uhr 45 mit Alitalia nach Rom, dort fast sechs Stunden Wartezeit, bis wir in der Economy-Klasse des A300 Platz nehmen konnten (die Sitze buchten wir bereits in Zürich fest). Zu allem Überfluss landete das Flugzeug dann noch in Istanbul, wo die Besatzung gewechselt wurde (die dann IST-THR-FCO arbeitete).

Um etwa zehn Uhr stellten wir uns in die Schlange vor dem iranischen Zoll in Teheran an. Wir hatten keine Visa in den Pässen, nur ein Telex, der besagte, dass die Einwanderung o.k. sei! Aber nach ein paar Minuten bahnte sich der DM Teheran, P. Uhler, begleitet vom iranischen SR-Angestellten Heschmat, durch die Wartenden zu uns. Problemlos wurden wir durch Pass- und Devisenkontrollen geführt und mussten dann

noch etwa 30 Minuten aufs Gepäck warten. Darauf kam das vorgeschriebene Öffnen und blitzartige Wiederverschliessen der Koffer; dieser Check war auch vorbei und wir standen schon auf der Strasse.

Gespräch mit dem Luftfahrtsminister

Statt gleich ins Hotel zu fahren, begleiteten wir Herrn Uhler und seinen Nachfolger, Herrn J. C. Page (bis jetzt DM in Zagreb), zu einem aufschlussreichen Gespräch mit Herrn Rafatjou, dem Präsidenten des CAO (Civil Aviation Organisation), der zugleich auch die Iran Air unter sich hat. Mit dabei war auch der Flughafendirektor, Herr Montazi.

Das Problem mit der Nachtflugsperrung sei schon lange pendent, doch weigere sich die Vereinigte Leitung von Air Force und Air Defence, diese aufzuheben, und dies aus zwei Gründen: 1. Sie haben zuwenig Nacht-Aufklärungsflugzeuge und 2. könnten sie diese Flugzeuge nicht vor eventuellen «Angriffen feindlicher Flugzeuge schützen». Die Iran Air fliegt allerdings nachts. Ob sich die Situation bessert, wenn die neuen Radaranlagen entlang der nördlichen Luftstrassen installiert sind, bleibt abzuwarten. Deshalb bleibt der Vorbehalt bestehen, wonach die Sicherheit bei Überflügen (z. B. KHI-ZRH) nicht vom Staat garantiert werden kann. Die Sicherheit am Boden bei Tag und Nacht sei jedenfalls garantiert.

Die Behandlung der Crew kann nach übereinstimmender Haltung der beiden Herren durchaus dem Standard anderer Länder angepasst werden, sie haben uns schriftliche Zusicherungen in Aussicht gestellt. Dann dürfte die Aus- und Einreise noch je ca. 30 Minuten dauern, wobei die Crews von einem Swissair-Angestellten eskortiert würden.

Wegen einem Brand ist der Terminal 1 vorläufig unbenutzbar. Deshalb wird zur Entlastung der Hadij-Terminal für gewisse Flüge eingesetzt. In etwa neun Monaten soll der Terminal 1 wieder bezugsbereit sein, was für die Passagierabfertigung einiges bringen werde. Heute muss ein Passagier etwa 3–5 Stunden vor dem Abflug draussen anstehen, um alle Kontrollen innert dieser Zeit über sich ergehen zu lassen! Die Swissair prüft gegenwärtig die Möglichkeit, dass das Gepäck bereits am Vortag eingeecheckt werden kann.

Im Hyatt-Hotel

Die Fahrt ins Hotel verlief zügig, und auch an einem vermeintlichen Autounfall ca. 300 Meter vor dem Hyatt ging's problemlos vorbei. (Am Tag darauf erfuhren wir, dass dies vermutlich eine Autobombe gewesen sei, die der Trafostation gegolten hätte, aber ausser den kaputten Autos keinen Schaden angerichtet hatte. Dies war der erste solche Anschlag seit der Bombenexplosion im Hauptbahnhof Ende August.)

Trotzdem – vom Hotelzimmer aus genoss ich den Blick über Teheran, das von 4,5 Millionen Einwohnern vor der Revolution nun auf das Dop-

pelte angestiegen ist. Staub liegt auf allen Bäumen, blauer Himmel, trockene Luft und eine Smog-Glocke über Downtown – eine friedlich daliegende Stadt mit Mobag-Ruinen im Vordergrund, deren Wohnungsgrundrisse scheinbar dem islamischen Gesetz nicht genügen. Die andere Hotelseite hat freie Sicht auf das grosse Gefängnis, dessen Nähe bei Sicherheitsbetrachtungen über ein Crew-Hotel in Betracht zu ziehen ist.

Wir kamen mit gemischt-negativen Gefühlen hierher und waren überrascht von der Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft der Iraner, keine Spur von Ausländerfeindlichkeit. Auch von Amerika wird sehr positiv geredet, trotzdem am Flughafen und in den Hotels der schockierende und erniedrigende Spruch «Down with the USA» steht. Dies ist offenbar die gleiche Schattenboxerei des Regimes wie die Verteufelung des Zionismus, obwohl die Ersatzteile für die iranische Armee aus Israel kommen. Theorie und Praxis der Revolution!

Bei Nacht ist Teheran hell erleuchtet, und weil gerade die 4-Jahresfeier des Krieges stattfand, gab's Feuerwerk und Demonstrationsschüsse, verbunden mit einer «Kilbi».

Ausländer im Iran

Wir besuchten auch noch den Schweizer Botschafter, Herrn Salvi, sowie die Nummer 2 der Deutschen Botschaft, Herrn Schlegel, um die Beurteilung der Sicherheit von Ausländern in Teheran aus verschiedenen Blickwinkeln kennenzulernen. Es sind u. a. ca. 500 Deutsche und über 2000 Italiener in Iran und bis heute seien keinerlei Repressalien oder Willkürakte gegen sie bekannt. Sie können sich frei bewegen, Autofahren, ihren Beruf ausüben usw. Es scheint, dass die langwierige Behandlung am Zoll für sie die einzige Schikane ist. Jedenfalls ist uns die Unterstützung in jeglicher Beziehung durch unsere Botschaft und Herrn Schlegel zugesichert worden.

Frauen und Islam

Es ist eine verdammte Gemeinheit, wenn das Regime willkürlich den Wert einer Frau auf die Hälfte des Mannes reduziert und Verhüllung anordnet, auch für Andersgläubige! In allen öffentlich zugänglichen Räumen und im Freien ist Vorschrift, ein Kopftuch zu tragen und einen Umhang, der «die weiblichen Formen» verhüllt. Auch schminken oder die Fingernägel lackieren darf man nicht, obwohl ich hier schon sehr viele «SünderInnen» gesehen habe. Auch ist die Farbe des Chadors nicht mehr nur schwarz, alle Farben sind «in» und als Umhang kann sogar ein «Karachi-Fahnen» dienen. Beine in Strümpfen sind auch schon wieder zu sehen. Es dürften sich weitere Erleichterungen einstellen, da vor allem die Mädchen etwas «leichter» bekleidet werden, um

eine Änderung über diese «Unschuldigen» in die Wege zu leiten. Dass eine Frau raucht oder Auto fährt, ist hingegen selbstverständlich.

Nightstop ja oder nein?

Ich habe mir lange überlegt, ob ich die Zustimmung geben kann, dass Woche für Woche 14 Männer (jedenfalls vorläufig) hier übernachten müssen oder können. Da wären die «Operation in Kriegsgebiete» und die Restriktion zu einer Männerbesatzung, denen wir nur zustimmen können, wenn sie nicht als Präjudiz für ähnlich gelagerte Fälle akzeptiert werden. (Schliesslich ermahnt uns die Swissair auch immer wieder, dass das bisherige Bonussystem zu keinerlei Gewohnheitsansprüchen Anlass gebe.)

Weiter wäre die Haftung der Versicherungen abzuklären, da wir uns in einem Land aufhalten würden, das sich im erklärten Kriegszustand befindet. Der politisch-religiöse Zustand hat sich etwas beruhigt, aber sollte der Krieg tatsächlich bald zu Ende sein, könnten die Rückwanderer zu einem Problemhaufen werden und eventuell Reformen verlangen. Deshalb die genaue Weiterbeobachtung dieses Landes, das übrigens eine sehr gesunde Finanzlage aufweisen soll; praktisch keine Auslandverschuldung!

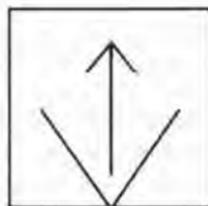
Nach reiflichem Abwägen bin ich zum Schluss gekommen, dass wir unter gewissen Vorbehalten einem Nightstop zustimmen können. Ich machte den Vorschlag für einen «Einnächter» d. h., das Flugzeug bleibt in Teheran am Boden. Somit wäre die Swissair als erste Fluggesellschaft in der Lage, einen Tagesflug nach Teheran anzubieten, die Erfüllung der Wünsche vieler Passagiere! Vielleicht wird's dann knapp mit einigen Anschlüssen, aber dem Verkaufsdepartement wird schon etwas einfallen.

Eine Positionierung müsste auf angenehmerem Weg erfolgen, als wir es mit der Alitalia-Variante erlebten. Tage und Nächte in Teheran waren angenehm und ruhig; ich habe ein gutes Gefühl, dass ein zeitlich begrenzter Versuchsbetrieb mehr Informationen liefern wird. Es ist möglich, dass bald andere Fluggesellschaften nachziehen werden.

Jedenfalls bin ich überzeugt, dass alle Stellen in Teheran bemüht sind, uns einen angenehmen Aufenthalt zu ermöglichen und ich danke allen beteiligten Personen in Teheran für ihren guten Willen und die positive Zusammenarbeit. Für die Besatzungen sollen sogar Ausflüge, Besichtigungen und andere Aktivitäten organisiert werden, um den Aufenthalt so angenehm wie möglich zu gestalten. Wenn es irgendwie geht, werde ich bei der ersten Crew dabei sein, die den Teheran Nightstop nach drei Jahren wieder einführt!

H. L.

Aus dem Vorstand



Heiner Spörri

Away from the editors team of the rundschau for only a few months, I am asked to report «aus dem Vorstand». I very much like to do this. Let me emphasize on my understanding of the rundschau and on the reasons why I engage myself in working for Aeropers.

Während meiner Redaktionszeit habe ich erkannt, wie kritisch unsere Artikel von den Mitgliedern, aber auch von verschiedenen anderen Stellen innerhalb und ausserhalb der Swissair gelesen werden. Einerseits ist es erfreulich zu wissen, dass das Geschriebene nicht auf taube Ohren stösst, andererseits bedeutet dieses Wissen um positive und negative Reaktionen auch Verpflichtung zu Genauigkeit und Wahrheitstreue, was die Aufgabe der Redaktion und der anderen Mitschreiber beträchtlich erschwert. Ein «Blick»-Redaktor hat es in dieser Beziehung bestimmt einfacher. Tendenziöse Berichterstattung ist bei uns nicht gefragt, Humor ist mit Vorsicht anzuwenden, andererseits führen sogenannte «ausgewogene», das heisst nirgends Anstoss erregende Beiträge zu einer Verflachung und zu einer gewissen Interesselosigkeit des Lesers.

Die Fachzeitschrift unseres Verbandes soll doch auch ein Diskussionsforum für alle sein. Diskussion kommt aber oft nur zustande, wenn auch einmal eine provokative Meinungsäusserung im Raum steht, die den Widerspruch anderer Leser hervorruft. Kritische Bemerkungen sollten nicht gleich als ketzerisch und betriebsschädigend empfunden werden. Im Grossbetrieb braucht der Einzelne die Möglichkeit, sich zu äussern. Der Verbandszeitschrift fällt eine gewisse Ventilfunktion zu, hier soll auch der Überdruck einmal entweichen können. Wohl soll normalerweise der Dienstweg eingehalten werden, der Vorgesetzte wird sich jedoch um die Glättung der Wogen bemühen, dessen nächster Chef erhält dann nur noch gefilterte Meinungsäusserungen aus der brodelnden Menge, für ihn ist die Suppe weit weniger heiss, als sie gekocht wurde. Das führt wohl zu Ruhe und Ordnung im Betrieb, aber auch zu einer gewissen Trägheit, wenn Neuerungen wirklich erforderlich wären. Die Pressefreiheit unseres Staates muss auch in der Unternehmung gewährleistet sein, solange nicht grundlegende Anstandsregeln verletzt werden.

Piloten sind als Folge ihrer Ausbildung und ihrer Stellung in unserer Firma oft kritischer in ihrer Haltung als andere Angestellte; das will aber noch lange nicht heissen, dass sie gegen die Swissair als Ganzes eingenommen wären. Gewisse schwer verständliche Entscheide können mit der nötigen, klaren und nichts beschönigenden Erklärung auch einem kritischen Publikum näher gebracht werden. Gegenüber dem mitdenkenden Mitarbeiter lassen sich Beschlüsse nicht militärisch widerspruchlos durchsetzen, der Betroffene muss den Entscheidungsvorgang nachvollziehen können.



Mancher von Ihnen wird sich fragen, weshalb ich ein zweites Mal für den Aeropers-Vorstand kandidierte, nachdem ich schon von 1978 bis 1982 diesem Gremium angehörte, dann aber wegen der Beanspruchung durch das Upgrading, aber auch wegen einer gewissen «schöpferischen Flaute» zurücktrat. Ich bin der Meinung, dass wir Piloten in Zukunft vor allem unsere Stellung in der Gesellschaft verteidigen müssen. Die Schweiz wird nicht verschont von Strömungen zur Versozialisierung des Staates, was zwangsmässig eine Tendenz zur allgemeinen Gleichschaltung miteinbezieht. Auch in der Swissair bestehen Neigungen zur Nivellierung, wobei als erster Ansatzpunkt meistens der Lohn ins Schussfeld

gerät. Unser Anspruch auf eine bevorzugte Stellung wird innerhalb und ausserhalb der Firma angezweifelt. Ich bin bereit, für diesen Anspruch einzustehen, und da ich überzeugt bin, mit dieser Einstellung die Interessen aller Piloten zu vertreten, lag es auf der Hand, diese Zielsetzung im Rahmen des Vorstandes unserer Vereinigung mit über 900 Mitgliedern zu verfolgen.

Kürzlich stand ich einem Journalisten in einem telefonischen Interview Red' und Antwort (einige Gesprächsfetzen fanden in einem grösseren Artikel einer Zeitung Unterschlupf). Der Grossteil der Fragen kreiste um die zentrale Problematik der Stellung des Piloten heute. Sind wir durch den Einsatz der Elektronik zu Fachidioten degradiert worden? Ist der Traum von der Romantik des Fliegens dadurch verlorengegangen? Ist bei der Selektion in erster Linie die Veranlagung zum System-Manager gefragt, die Abklärung der fliegerischen Begabung dadurch ins Hintertreffen geraten? Leiden wir in unserem Beruf unter Monotonie? Führt die frühe Pensionierung zu Problemen? Ist unser Beruf dem Familienleben abträglich? Haben wir nicht das Gefühl, überbezahlt zu sein? Am Schluss ist der Befrager über meine positive Bestandaufnahme erstaunt. Er und seine Leser erwarten scheinbar etwas anderes, ein angekratztes Image, einen abbröckelnden Berufsstolz beispielsweise. Ebenso gut könnte man Ärzte, Rechtsanwälte, Boutiquebesitzer, Autohändler, Oberstkorpskommandanten oder auch Mehrfach-Verwaltungsräte auf ihr soziales Gewissen überprüfen. Sie sind wie wir, Spezialisten auf ihrem Gebiet. Natürliche, spezifische Begabung, zielgerichtete Ausbildung, Fleiss und Selbstvertrauen haben sie in diese Stellung gebracht, diese wird von der Gesellschaft anerkannt und mit Ansehen honoriert. Der Pilot ist offenbar dazu verdammt, immer wieder über die Bücher zu gehen, nicht nur über AOM und FOM, auch über sein Leben soll er Rechenschaft ablegen. Neid oder Bewunderung könnten Gründe für dieses übersteigerte Interesse der Öffentlichkeit sein.

Meine Gedanken mögen etwas weit hergeholt scheinen, wenn man die Realität der Vorstandsarbeit näher ansieht. Hier wird viel Detailarbeit geleistet, um scheinbare Kleinigkeiten verhandelt, Interessen von einigen Sonderfällen wahrgenommen, wir sollten uns aber bewusst sein, dass wir letztlich das Wohlergehen eines nach wie vor einmaligen Berufsstandes zu gewährleisten haben. Wir haben als Aeropers die Aufgabe, die berufliche Welt des Piloten seinen Bedürfnissen anzupassen, wir konzentrieren uns dabei auf den Menschen. Für den Piloten-Funktionär in der Swissair-Hierarchie sind wir dagegen das Element, das so gut wie möglich im Rahmen des Grossbetriebes unterzubringen ist. Diese Aufgabe ist von der unsrigen oft verschieden, beide Exponenten sind notwendig, um einen für alle akzeptablen Konsens zu finden.

Ich betreue im Vorstand das Ressort «Schule und Check». Ich bin froh, dass ich gleichzeitig kleiner Funktionär in der Gestalt eines Simulator-Instruktors und RCP sein kann. Dadurch ist mir die Problematik von beiden Seiten her bekannt. Die Gefahr einer Interessenkollision oder eines Zielkonfliktes ist dabei viel kleiner als der Vorteil, bei Verhandlungen und Diskussionen mit gleichen Voraussetzungen als Partner zusammensitzen zu können. Gerade bei meinem Ressort ist die Zusammenarbeit zwischen Swissair und Aeropers sehr erfreulich. In den letzten Jahren hielt eine Humanisierung Einzug, die Konfliktsituationen meist gar nicht erst entstehen lässt.

Ich empfinde meine Tätigkeit im Vorstand anstrengend und nicht immer dankbar, dennoch aber lehrreich, und dank guter Zusammenarbeit als menschliche Bereicherung. Oft beschäftigen mich die Probleme auch während der Freizeit. Das führt aber nicht so weit, dass ich andere Liebhabereien wie das Begutachten von Wein, das Rühren im heissen Brei (auch Kochen genannt), die Bückler-Fliegerei oder Sport in allen



Variationen vernachlässigen müsste. Zu meinen geliebtesten Tätigkeiten gehört selbstverständlich nach wie vor das Führen eines Swissair-Flugzeuges. Diese ganze Diversifizierung führt leider dazu, dass die Tage, Monate und Jahre viel zu schnell vergehen. Heiner Spörri

Safety first

In the Juli/August issue H. L. wrote a «Tour d'Horizon» on safety and security. F. R. divided safety into three levels (see table below) and spent a few thoughts on products and concepts. Today we should like to look at our «Betriebsorganisation».

Sicherheit auf allen Ebenen

Produkte, Konzepte ↓ Flugzeugbau Flughäfen Luftraumaufteilung inklusive SIDs	Betriebs- organisation ↓ Flight Procedures FOM, AHM, Route Manual Maintenance Training für Flug- und Bodenpersonal	Täglicher Flugbetrieb ↓ Wir, SIE!
--	--	---

Wie bereits in der letzten **rundschau** festgestellt werden musste, können Piloten auf Produkte und Konzepte der Linienfliegerei wenig Einfluss nehmen. Auch der Einfluss der Fluggesellschaften bleibt normalerweise auf Cockpit-Layouts und Kabineneinrichtungen beschränkt, wenn wir einmal von Launching Carriers absehen. Anders dagegen bei der Organisation des Flugbetriebes: Hier lastet auf den Zuständigen die grosse Verantwortung, eine Infrastruktur zur Verfügung zu stellen, die es den Beteiligten ermöglicht, Flüge sicher zu planen und durchzuführen. Dabei wurde bereits erwähnt, und es sei hier wiederholt, dass ein wirtschaftliches, soziales und ökologisches Umfeld besteht, das den Rahmen bildet, der wohl die Aufgabe erschwert, ideale Voraussetzungen für einen sicheren Flugbetrieb zu schaffen, das jedoch niemand ernsthaft in seiner Gesamtheit wegwünschen kann.

Westeuropa: Piloten an der Mutterbrust

Den bekannten Fluggesellschaften, und damit natürlich auch der Swissair, kann attestiert werden, dass die Infrastruktur stimmt. Ein grosser Apparat, der den Piloten oft grösser als nötig vorkommt, sorgt für Flugverfahren, Handbücher, Vorschriften aller Arten und betreibt aufwendige rückwärtige Dienste, die einen Mann unserer Hierarchie einmal ausrufen liessen, wir (also sie!) betrieben ja «pilot nursing».

Sicherer dank mehr Vorschriften?

Über das Mass notwendiger Vorschriften kann man in guten Treuen verschiedener Meinung sein. Die Flut von Vorschriften erfüllt nur

dann ihren Zweck, wenn realistisch sichergestellt werden kann, dass ein Pilot sie kennt und anwenden kann. Einerseits darf von einem Piloten, sicherlich von einem Kommandanten, grosse Verständnisinnigkeit erwartet werden und Fleiss beim Erarbeiten der nötigen Kenntnisse. Andererseits entspringen viele Vorschriften nicht dem Erfordernis der Sicherheit, sondern dem Wunsch nach Steuerung und Kontrolle des Flugbetriebes durch den Hauptsitz. Hier ist es nur natürlich, wenn die Kritik des Piloten einsetzt – manchen Piloten erscheinen die Vorschriften nicht nur als Sicherheitsnetz, als das sie auch gedacht sind, sondern als Einschränkung der Bewegungsfreiheit und Kompetenz. Relevant bleibt nur, ob die Vorschriften nicht dazu verleiten, sich primär legal verhalten zu wollen- und der Blick für die Sicherheit verlorengelht. Auch fallengelassene Vorschriften können einem wundern. Im neuen FOM 6.2, Artikel 720 hiess es bis zur letzten Revision: «Frequent practicing in quick-fitting the oxygen mask (5 seconds or less) is highly recommended.» Weshalb wurde diese Vorschrift gestrichen? Die Swissairstelle OF meint dazu: «Weil die Sauerstoffmasken beim B-747/300 und beim A310 nicht sauber versorgt werden können, besonders im Flug nicht, wurde auf Antrag des B-747 Flottenchefs diese Vorschrift, die aus den Anfängen der Jetfliegerei stammt, gestrichen.» Der Sorge um sauber versorgte Masken muss die Sorge um Beherrschen eines Verfahrens entgegengehalten werden. Machen Sie auf den entsprechenden Flugzeugtypen eine Probe aufs Exempel: Versuchen Sie, an der aufgesetzten Maske den Drehknopf auf «emergency oxygen» zu drehen; Sie werden froh sein, dass eine fallengelassene Vorschrift noch kein Verbot bedeutet.

F. R.

Pit's Segelschule Steckborn

052 41 13 81

Navigationskurs für Hochsee (B-Schein): in W'thur; 29. 10. 84
(14 Doppellektionen, abends) in Zürich; 25. 10. 84

NEU! Privatnavigationskurs für 3-5 Pers. zu vereinbarten Zeiten
für Teilnehmer mit unregelmässiger Arbeitszeit.

Praktische Ausbildung für Bodenseeschifferpatent:
bis 20. November 1984.

Pit's Segelschule, die Schule für Kenner.

Koordinationschwierigkeiten?

September 1984, ein Monat wie jeder andere? Für viele von Ihnen lautet die Antwort «JA». Einzig die DC-9 Piloten müssen hier mit einem «NEIN» antworten. Weshalb?

Kaum waren die Einsätze für den Monat September verteilt, machte sich eine Hektik im Crew Control und bei den Disponenten bemerkbar. Einsatzänderungen wurden zuerst in den Computer eingegeben, ausgedruckt und zum Schluss an die betroffenen Besatzungen, Piloten wie auch Flight Attendants, verteilt. Die Zahl der Änderungen: 450!

Die Swissair-Stelle KVK stellte kurzfristig SR 921 sowie SR 796/5 vom DC-9-51 auf den DC-9-81 um. Dies ohne Koordination mit OPRR, scheinbar ohne sich der Konsequenzen bewusst zu sein. Herr M. Schneider, Chef OPC, bestätigte uns die stattliche Zahl von 450 Einsatzänderungen, welche unsere Lebensqualität beeinträchtigen, und daneben auch dem Crew Control ein gewaltiges Mehr an Arbeit bescheren. Dies, weil alle diese Änderungen aus der Disposition abgedeckt werden mussten.

Betrachtet man die Gründe von KVK für diese Massnahme, muss man mit leichtem Erstaunen reagieren: NEBEL, diese Erscheinung des Wetters ist uns allen bekannt; auch, dass es bereits im Monat September zu Nebelsituationen kommen kann.

Man sollte also glauben, dass solche Flugzeugänderungen bereits in einem früheren Stadium zu planen wären, was Hektik und Unzufriedenheit verhindern oder zumindest mindern würde. Weit schwerwiegender an der ganzen Sache ist aber die Tatsache, dass die Produktivität der DC-9-81 Flotte sinkt, wie auch die Stabilität der Einsätze der Besatzungen. Ein weiteres Negativum, die DH-Reiserei wächst und wächst, dies mit vorgängig bis zu 4½ Stunden Wartezeit in Genf.

Ein Beispiel: In den Monaten Juli und August dieses Jahres mussten nur 14 Freitage pro Monat verbraucht werden, dies bei einem Bestand von 220 Piloten. Ein sehr guter Wert, wie ich glaube.

Es bleibt zu hoffen, dass die Gründe für die gesunkene Produktivität der Kurzstreckenpiloten die betreffenden Stellen zu mehr Koordination und Vorausplanung anregen.

R. L.



In Hochfelden bei Bülach, an der Grabenstrasse (liegt nur ca. 15 Minuten auf der Autobahn vom Flughafen Kloten entfernt)

Ab sofort neue komfortable

Einfamilienhäuser

à 5½ bis 6½ Zimmer

zu verkaufen (evtl. mieten – später kaufen)

Ausstattung:

Grosszügige Wohn- und Schlafräume, mit Teppich belegt. Heissluftcheminée im Wohnzimmer. Schlafräume im Obergeschoss. Zusätzlicher, geheizter Estrichraum im Dachgeschoss. Bastelraum und Waschküche im Keller. Überdeckter Gartensitzplatz.

Kaufpreis VB ab Fr. 530 000.— zuzüglich Nebenkosten.

Auskünfte und Unterlagen erhalten Sie bei:

Vetropack AG, Liegenschaften-Verwaltung, 8180 Bülach
Telefon 01 - 860 06 11, intern 241

ETOPS

Mit dem beabsichtigten Kauf eines A310-300 durch die Balair drängt auch für uns die Zeit, um für die Langstreckenoperation zweimotoriger Flugzeuge verbindliche Richtlinien zu erhalten. Nachdem im Frühling eine Arbeitsgruppe der ICAO ein Papier vorgestellt hatte, das die Richtlinien für die «Extended Twin Operations» (ETOPS) festlegen soll, sind die Diskussionen erst recht in Gang gekommen. Wir möchten Ihnen hier den aktuellen Stand und einige für unsere zukünftigen Langstreckenoperationen wichtige Punkte präsentieren.

Geschichtlicher Abriss

1926 wurde in den «US Air Commerce Regulations» Regeln aufgestellt, die für Flugzeuge, die über «large bodies of water» fliegen bestimmt sind. Doch darin waren nur die navigatorischen und wettermässigen Minimalanforderungen festgehalten. Erst gegen Ende der 40-er Jahre begannen die Arbeiten an einer ICAO-Empfehlung, die auch die zeitliche Distanz zu Ausweichflughäfen einschliessen sollte. 1953 wurden diese heute umstrittenen «90-Minuten-Richtlinien» aufgestellt. Die USA waren damals noch restriktiver und setzten diese Zahl auf 60 Minuten an, und zwar sollte der Flughafen in einer Stunde «at one-engine out speed» erreicht werden, wogegen die ICAO-90-Minuten-Regel von der «all engine cruise speed» ausgeht. Anfänglich – d. h. bis 1964 – galten die USA-Bestimmungen sogar auch für dreimotorige Typen, bis die Zuverlässigkeit der (notabene amerikanischen) Boeing B-727 als genügend hoch eingestuft wurde.

Unbestritten haben sich seither viele Fortschritte auf allen Gebieten, die die Fliegerei betreffen, eingestellt. Die Triebwerke sind zweifellos besser geworden, vergleicht man die 28-Zylinder-Sternmotoren einer DC-7 mit den Bläsertriebwerken des Jumbo. Die Wettervorhersagen sind ebenfalls viel genauer als vor 30 Jahren, dasselbe gilt für die Bord- und Bodennavigation. Auch die Sprechfunkverbindungen haben wesentliche Verbesserungen erfahren – man denke nur an den Selcal. Mit der grösseren Geschwindigkeit hat man heute auch nicht mehr die langen Flugzeiten von damals, und selbst mit einem ausgefallenen Motor kann höher geflogen werden als die Propellerflugzeuge mit allen zusammen je fähig waren.

Da zu jener Zeit die Strahltriebwerke brandneu waren (nur die «Comet 1» flogen 1953 kommerziell, aber nicht lange), umriss die ICAO die Situation folgendermassen:

... there is not yet sufficient data observed in the operation of civil turbine aircraft, to permit reaching any definite conclusions regarding power-unit failure rate on turbines. Therefore, the only

reasonable assumption which can be made at this time is that the turbine engine failure rates are the same as the failure rates of reciprocating engines. (...) The assumptions made will need reexamination in the light of future statistics (...).

Wie es die Hersteller sehen

Eine Broschüre von Boeing basiert auf den im vorangehenden Abschnitt erwähnten historischen Gegebenheiten, um ein Umdenken bezüglich der 60/90-Minuten-Regel anzuregen. Bis vor dem Erstflug des A300 im Jahre 1972 habe es noch nie Flugzeuge mit Triebwerken gegeben, die soviel Schub entwickeln, um einem zweimotorigen Flugzeug interkontinentale Reichweite zu ermöglichen. Deshalb habe diese ICAO-Empfehlung ein «Schattendasein» geführt. Höchste Zeit also, diese von den meisten staatlichen Luftämtern übernommene Empfehlung zu überarbeiten!

Boeing beweist, dass seit 1958 kein Unfall aufgrund eines Mehrfachausfalls von Triebwerken aus **verschiedenen Ursachen** vorgekommen sei (allerdings werden alle jene Vorfälle auch erwähnt, wo wegen Treibstoffmangel, Vulkanasche oder falscher Wartung alle Triebwerke abstellten). Die in-flight-shut-down-rates heutiger Jets sei bedeutend kleiner als damals mit den Kolbenmotoren. Allerdings werden nur die cruise-shut-downs zur Berechnung beigezogen, weil diejenigen bei Start und Landung für einen Überwasserflug unerheblich seien, da dann die Reise schon vorbei sei oder gar nicht angetreten werde.

Airbus hat natürlich genauso wie Boeing ein Interesse daran, die Langstreckenversionen der modernen Twins unbeschränkt operieren zu können. Boeing möchte die Langstreckenversion gemäss «ETOPS»-Richtlinien ausrüsten und anbieten können, während Airbus dahin tendiert, alle zweimotorigen Flugzeuge generell auf einen entsprechenden Standard auszurichten. Dies dürfte natürlich nicht auf die Gegenliebe der B-737- und DC-9-Produzenten stossen. Boeing hat die «Flucht nach vorne» angetreten und wird die B-767 ER bereits mit zuverlässigeren Systemen anbieten, die nach Meinung des Herstellers alle Kriterien einer zukünftigen ETOPS-Operation erfüllen werden.

Auch die Hersteller anerkennen, dass nicht mehr nur von der Wahrscheinlichkeit des zweiten engine failure ausgegangen werden kann. Im übrigen sind die shut-down-rates der A310 und B-767 noch zu hoch (0,1 für P&W-, resp. 0,2 für GE-Triebwerke pro 1000 Flugstunden. Basis für ETOPS sollte ein Faktor von 0,05 werden!).

ICAO und FAA

Der Bericht der ICAO-study group über diese ETOPS ist nicht überall mit Begeisterung aufgenommen worden. An der technischen Seite wurde allerdings weniger kritisiert als an den operationellen Vorschlä-

gen, die vielen Gesellschaften entscheidend zu weit gehen (Swissair: «Schießt weit über's Ziel hinaus»). Tatsächlich müsste jeder Operator selber beweisen können, dass seine ganze Infrastruktur diesen Kriterien nach System- und Triebwerkzuverlässigkeit genügen würde. Das entsprechende Luftamt müsste dies überprüfen können, was z. B. hier in der Schweiz unmöglich wäre, weil für eine Gesellschaft allein kein solcher Apparat auf die Beine gestellt werden könnte. Ausserdem sind im ICAO-Bericht Alternate-Minimum, Fuelreserven und weitere Details festgelegt, die an anderer Stelle geregelt werden müssten, falls eine Änderung gewünscht wird.

Die amerikanische FAA ist generell bereit, die Limite von 60 Minuten auf 120 Minuten anzuheben, wenn (mehr oder weniger gemäss Vorschlag Boeing) die Flugzeuge ETOPS-zertifiziert werden könnten.

Diesen Herbst können von allen interessierten Staaten und Organisationen (z. B. IFALPA) Kommentare zu diesem Papier gemacht werden. Dann wird ein Kompromissvorschlag offeriert, der frühestens im Herbst 1985 von der Jahreskonferenz gutgeheissen werden könnte. Die Hersteller sind daher «in der Zwickmühle», was sie den Kunden offerieren sollen, die bereits nächstes Jahr die Langstreckenflugzeuge erhalten werden.

Die Swissair und der A310-320

Die FLUSIKO der Aeropers hat sich vor einiger Zeit bei der Swissair gemeldet, um über die vorgesehene Operation unserer Langstreckenairbusse ins Bild gesetzt zu werden.

Die Herren H. Suter und W. Stierli orientierten uns sehr bereitwillig über die Vorstellungen der Swissair. Im Prinzip favorisieren sie ebenfalls das «Boeing-Modell» eines entsprechend zertifizierten Flugzeuges. Die Systeme des Airbus, wie er heute auf dem Streckennetz fliegt, seien analysiert worden und im Hinblick auf die Balairoperation habe man die Zuverlässigkeitswünsche entsprechend formuliert. (Es ist natürlich klar, dass nicht nur die vorgesehene Überwasseroperation der Balair bestimmend sein kann, denn auch Saharastrecken der Swissair bergen ETOPS-verdächtige Details.) Vor allem soll die APU viel zuverlässiger arbeiten als dies mit heutigen Installationen möglich sei (Start bis auf cruise level, volle Leistungsabgabe). Auch die Brandunterdrückung im Frachtraum soll von zwei auf drei Stunden erhöht werden, die Zuverlässigkeit von Treibstoffversorgung und crossfeed muss bestätigt werden, ein zweiter HF soll eingebaut werden und die Genauigkeit der Navigation muss gewährleistet sein. Ferner wird ein vierter elektrischer Generator gewünscht (bei Boeing wird dieser vom Hydrauliksystem angetrieben).

Ein Besuch beim Luftamt

Jedes Jahr hat die Aeropers ein informelles Gespräch in Bern mit einigen Herren des BAZL (Bundesamt für Zivilluftfahrt). Ende August wurde die zum Anlass genommen, auch die Gedanken dieser Amtsstelle zum Thema ETOPS zu erfahren.

Da wir in der Schweiz keine Grossflugzeugindustrie haben, ist unsere Behörde in dieser Beziehung auf die Herstellerländer angewiesen und übernimmt Zertifikationen in der Regel ohne grosse Änderungen. Sollte nun aber vorgeschrieben werden, dass jedes Luftamt die ETOPS-Flugzeuge der nationalen Luftfahrtsgesellschaft überprüfen und zulassen muss, sieht sich das BAZL ausserstande, dies innert nützlicher Frist zu erledigen.

Falls bis zur Einführung der Balair-A310 keine verbindlichen internationalen Regelungen eingeführt seien, hiesse die Antwort: Zweimotorige Operation gemäss gültiger 90-Minuten-Regel! Das würde heissen, dass eine Nordatlantiküberquerung hoch oben zu erfolgen hätte, was den wirtschaftlichen Überlegungen wahrscheinlich etwas zuwiderlaufen dürfte.

Die Gespräche sind also auf allen Ebenen voll im Gang und wir sind gespannt, wann ein neues Arbeitspapier von der ICAO erscheint und wie es aussieht. Es dürfte so oder so der rein technischen Zuverlässigkeit der zweimotorigen Jets einen weiteren Auftrieb verleihen, denn es ist zu erwarten, dass auch nicht-ETOPS-Flugzeuge davon profitieren werden.

Auch wir gehen einig mit den Worten von Bob Tweedy, Präsident der IFALPA, der an der Jahresversammlung zu diesem Thema gesagt hat: «IFALPA is looking for twins which are as safe as today's four-engined aircraft».

H. L.

7 Autominuten vom Flughafen Kloten oder 5 Gehminuten vom Bahnhof Oerlikon vermieten wir in unserem neuen Mehrfamilienhaus mit schöner Parkanlage **eine grosszügige**

2¹/₂-Zimmer-Wohnung im 4. Stock

Die Lage ist ruhig, Morgensonne im Schlafzimmer, Abendsonne auf dem Balkon. Komf. Ausbau, optimale Schall- und Wärmeisolation, grosse Wohnküche, Rediffusion, Lift und Tiefgarage vorhanden. Bezug sofort möglich. Fr. 1075.— plus Fr. 87.— Nebenkosten.

Auskunft erteilt Frau S. Herrmann, Telefon 01/302 34 53

Bird Strike!

Seit meinem letzten Report in der Aeropers-rundschau über dieses Thema vor ca. drei Jahren haben sich meine damals aufgestellten Hypothesen durch Auswertung von Fachliteratur, in vielen Gesprächen mit Kollegen aus unserem Pilotenkreis und eigene Erfahrung bestätigt. Nämlich, dass jeder Vogel durch zwei auseinander liegende Lichtquellen besse Richtungsinformationen erhält, die Annäherungsgeschwindigkeit leichter abschätzen kann und die Aufmerksamkeit (Vorwarnzeit) erheblich erhöht wird. Sollte der Fluchtweg jedoch zu weit sein, wird jeder Vogel versuchen, durch die grelle Lichtquelle zu entkommen, da kontinuierlich brennende, helle Scheinwerfer einen unendlichen, hindernisfreien Raum darstellen. Ich nenne dieses den Sonneneffekt.

Es empfiehlt sich folglich: Scheinwerfer in Triebwerknähe oder Bugrad nicht einzuschalten. Mir flog kürzlich eine Schwalbe auf etwa 300 feet nach ihrem Ausweichmanöver direkt in den linken Flügellandescheinwerfer (DC-9), der zwar total zertrümmert wurde, aber für Flugzeug und Mensch keine Gefahr bedeutete. (Übrigens mein erster Bird Strike in etwa 10 Jahren, seitdem ich nur die Wing landing lights (DC-9) bei Start und Landung einschalte.)

Wie schwerwiegend dieses Problem in Wirklichkeit ist, zeigt die ICAO Bird Strike Statistik von 1982.

ICAO has published statistics of bird strikes on civil aircraft recorded worldwide in calendar 1982. There were 3.159 strikes resulting in one aircraft being destroyed, 76 substantially damaged, 249 slightly damaged and the rest unharmed. There were 67 aborted takeoffs, 102 precautionary landings, 27 engines shut-down and 10 windshields penetrated due to these strikes.

Not surprisingly, most of the bird strikes occurred between ground level and 100 ft on takeoff, initial climb and during approach and landing roll.

Nun, wie kann man Flugzeuge gegen Vogelschlag sicherer machen, bei denen die Scheinwerfer in Cockpit- oder Triebwerknähe (z.B. Jumbo, DC-10, Airbus etc.) liegen? Die einfachste und billigste Lösung wäre ein Auf- und Ablenden dieser Lampen, gekoppelt mit einem Timer, welcher die Frequenz verändert. Blinkende Lampen mit zunehmender Frequenz erhöhen die Aufmerksamkeit um das fast 200-fache, simulieren Geschwindigkeit und eliminieren den Sonneneffekt. Denn wer die Aufmerksamkeit auf sich lenkt, Richtung und Geschwindigkeit anzeigen kann, der wird nie mit einem Vogel kollidieren. Diese drei Faktoren sind das Geheimnis des Vogelschlages.

Es gibt, wie erwähnt, Möglichkeiten, unsere Flugzeuge gegen Vögel sicherer zu machen. Es fehlt jedoch an Initiativen, besonders wenn Neuland beschriftet werden muss.

Eine optimale Lösung ist bereits in der Entwicklung und wird in Form von zwei lichtstarken, pulsierenden Blitzlampen für die Flügelmontage angeboten. Diese einmalige Investition würde erheblich kostensparender sein, als die Instandsetzung eines zerstörten Triebwerkes oder der Verlust eines Flugzeuges. (Siehe Jumbo bird strike September 1984.) Ausserdem würden zwei nach vorn gerichtete Blitzlampen ein Flugzeug auch am Tag weithin sichtbar machen und das Kollisionsrisiko in unseren überfüllten Lufträumen erheblich vermindern. Captain R. Steffen



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



Lufthansa

Beim Luftfahrtunternehmen hat sich der Aufwärtstrend im 1. Halbjahr 1984 verstärkt. Gegenüber der Vergleichsperiode des Vorjahres kletterten die gesamten Verkehrserlöse um 16,9% auf 4,17 Mia. DM. Die Hauptposten entfielen mit 3,1 Mia. DM (+14,1%) auf den Passagierverkehr und mit 956 Mio. DM (+28,2%) auf die Frachterlöse. Der Sitzladefaktor konnte auf 59,7 (57,4)% und der Nutzladefaktor auf 65,1 (60,6)% verbessert werden. Die Personalausgaben stiegen um 9,2% auf 1,3 Mia. DM. Im Berichtszeitraum wurden 400 Mio. DM im wesentlichen für Flugzeuge und Triebwerke investiert. Nach Abschluss des Schiedsgerichtsverfahrens in Sachen Fluglotsen-Go-Slow von 1983 hat der Bund die fällige Restsumme von 113 Mio. DM überwiesen. Dagegen geht die Zivilklage des Liquidators der Laker Airways weiter, was nach Angaben der Lufthansa einen «beträchtlichen Aufwand für die Rechtsverteidigung» erfordert. (aus NZZ, 9. 9. 1984)

Flottenerneuerung bei SAS?

Nach einer Information, die ich der September-Ausgabe der Interavia entnahm, macht man sich bei unserem nördlichen KSSU-Partner Gedanken über die Nachfolge der heutigen Kurzstreckenflotte.

Scandinavian Airline Systems unterzeichnete eine Absichtserklärung für den Kauf von sechs DC-9-81, Liefertermin September bis Dezember 1985, welche noch vor Ende September 1984 in einen Festauftrag umgewandelt werden könnte.

Beginnen damit auch Zeiten von grösseren Investitionen und kleineren Gewinnen bei SAS?

R. L.

B-727 Eine Legende wird nicht mehr produziert

Sie läuft seit gut 20 Jahren vom Band, sie ist der meistverkaufte Verkehrsjet der Welt. Die Boeing 727, Ende August wurde die letzte von insgesamt 1831 Boeing 727 ausgeliefert. Seit 1964 transportierten diese Flugzeuge mehr als 2,2 Milliarden Passagiere. Der Verkaufswert der Flugzeuge summiert sich insgesamt auf die stolze Summe von 20 Milliarden \$.

In der Verkaufsliste folgen auf die B-727 die Mc Donnell-Douglas DC-9 mit 1300 verkauften Maschinen.

Von den 1831 gelieferten B-727 fliegen nur 44 Maschinen nicht mehr, der Rest verteilt sich auf 133 Luftverkehrsgesellschaften sowie Privatfirmen und die Armee.

Ab den Jahren 1972/73 wurde bei Boeing ein Nachfolgemodell studiert, heutiges Resultat, uns allen bereits wohlbekannt, die B-757/B-767. Bleibt für Boeing nur zu hoffen, dass diese Maschinen ähnlich gute Resultate und Verkaufszahlen erreichen.

R. L.

Der Absturz findet später statt . . .

Wegen Problemen mit der Fernsteuerung der Boeing 720 wird die für Juli geplante Bruchlandung auf der Edwards Air Force Base (siehe **rundschau** 4/84 «crash for safety») frühestens Ende September stattfinden.

«Oben und ganz Oben»

Vor einiger Zeit suchte ich um längeren unbezahlten Urlaub nach, der nicht gewährt wurde. Soweit so gut. Etwa dreiviertel Jahre später musste ich mir in diesem Zusammenhang von einem Chef die unheilvolle Frage gefallen lassen, ob ich denn bei der Swissair überhaupt am richtigen Ort sei. Im Gegensatz dazu lese ich in einer beachtenswerten Rede des Generaldirektors Krähenbühl: «durch die Anwendung neuer Formen der Zusammenarbeit sind Kreativität und Arbeitszufriedenheit zu fördern. Dazu zählen Teilzeitarbeit, Jobsharing, Jobrotation, unbezahlter Urlaub, Sabbatical Leave, gleitende Arbeitszeit usw.» Jetzt kann ich nur noch hoffen, dass die fortschrittlichen Einstellungen aus höheren Sphären in unseren Alltag dringen.

Märlischachen?

Es war einmal ein Ort in der Innerschweiz, in jener Gegend also, in der bekanntlich Sagen und Märchen besonders gut gedeihen, weil die Gegend durch ihre hohen Berge von der übrigen Umwelt gut abgeschirmt ist. Dort trug sich zu, dass sie sich trafen: Der Direktor, der Vizedirektor, der Personalchef, der andere Chef, der Stellvertreter und der Präsident, die Vizepräsidenten und die Beisitzer. Sie gelobten sich Verständigung, Aufmerksamkeit und Geschick im Verkehr miteinander. Und sie kamen wieder herunter in den Strudel des modernen Alltags und wir stellen fest: And The Beat Goes on.

F. R.

Neues vom Marktwert der Piloten

Das Reservoir an amerikanischen Linienpiloten scheint langsam auszutrocknen. Hatte die durch den Konkurs-Coup bekanntgewordene «Continental Airlines» zu Beginn mit Niedrigkostpiloten à 15 000 Dollar die «teureren» Airlines ausgestochen, wirbt sie in jüngster Zeit wieder um die Gunst der Piloten. Diesmal sind die Angebote allerdings we-

sentlich höher. So offeriert Continental heute für einen DC-9- oder B-727-Copiloten 30 000 Dollar Anfangslohn . . . H.L.

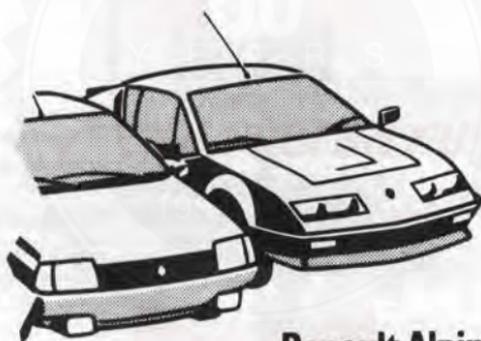
Arbeitgeber und Gewerkschafter in einem!

In der «Weltwoche» vom 9. August 1984 nimmt Moritz Suter in einem Artikel wie folgt Stellung zum Wunsch einer Pilotendelegation der Crossair, die einen «Hausverband nach dem Muster der Aeropers» gründen möchte:

«Solange ich hier im Hause bin (. . .) brauchen wir das nicht.» Er (Suter) betrachtet sich heute nicht nur als Patron sondern auch als Gewerkschafter.

Dem Vernehmen nach soll sich trotzdem bereits ein Teil der Piloten beim VPOD gemeldet haben. Wir wünschen der «Crossaeropers» einen guten Start! H.L.

An alle Airbus-Fans!



Renault Fuego Turbo Injection

1500-cm³-Turbomotor.
110 DIN-PS. Bordcomputer.
Fr. 23 700.-.

Renault Alpine A310

2 Modelle. 2664-cm³-
V6-Zylinder. 150 DIN-PS.
Ab Fr. 38 300.-.

Endlich ist es soweit, dass die eingefleischten Fans unseres «Superflugis» auch nach dem Einsatz nicht mehr auf ihren A310 verzichten müssen! Vielleicht könnte man Renault noch bewegen, die Abkürzung «OCP» (für Overhead Cam Power) hintenanzustellen . . . H.L.

Willkommen im Ops-Center!



«... Moment, das ist die Karte fürs Parkhaus, hier kommt die Swissair-ID, da haben wir den Geldbezug, ... VISA, ... Macy's, ... gopf ... wo ist jetzt die Eintrittskarte, ich muss doch in 2 Minuten einchecken ...!»

H.L.

Von der Swissair über Swisshôtel zu Swissconcert?

Im «Tagi» vom 22. September steht zu lesen, dass sich die Swissair neben Migros und den drei Grossbanken an der «Betriebsgesellschaft Kongresshaus Zürich AG» beteiligt. Diese soll mit zusätzlich 25 Millionen Franken den Umbau des Zürcher Kongresshauses termingerecht fertigstellen, nachdem dieser von der drohenden Pleite der bisherigen Umbauer bedroht war. Das Kongresshaus soll nachher sogar rentieren! Die Swissair-Treuhand AG hat jetzt den Auftrag, das Debakel um die Kostenüberschreitungen zu untersuchen. Sie soll sich (nach Informationen des «Tagi») bereits auch um den Revisionsauftrag für die Betriebsgesellschaft interessiert haben, an der ja auch wieder die Swissair teilhat.

H.L.

Nicht nur schwarz, sondern dunkelschwarz

... so soll das Flugergebnis sein, um von einem positiven solchen reden zu können. Die Gefahr besteht, dass dies schon 1984 und nicht erst 1985 oder noch später erreicht wird, also können die Erwartungen ruhig noch höher geschraubt werden! Eine Anfrage brachte Details: Ein um «eine Million oder so» positives Ergebnis müsse bei unserem Milliardenumsatz als reiner Zufall betrachtet werden, und so sei der Begriff «positives Flugbetriebsergebnis» umschrieben worden als mindestens 1% des Umsatzes im Plus.

Also: Ärmel hochkrempeln . . . zupacken! Es ist doch ein schönes Gefühl, wenn wir endlich unsere Schulden beim Balsberg abzahlen können!
H. L.

Man sollte . . .

– sich eine Minute Zeit nehmen . . . und folgendes Missverhältnis über-
DENKEN: 85 cm! wertvolles Printerpapier verschwendet für die umwerfende Information:

ACREG NOT YET AVAILABLE, PLS REQUEST YOUR TAILOR AGAIN
WITH ACREG (TOI vom 16. August 1984, 13:03:33Z) W. Waeschle

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

Wichtig für alle, die hartes Wasser haben:

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

TÜV
geprüft!

PERMA-PLUS®

Strasse
PLZ
Ort
An NOVIMFORT AG, Steinackerstr. 23, CH-8302 Kloten

Falera

CRAP SOGN GION
(Flims/Laax)

2- bis 4-Zimmerwohnungen Fr. 190 000.— bis Fr. 390 000.—
mit allem Komfort

direkt beim Sessellift

Musterwohnung Samstag von 15.00 bis 18.00 Uhr
zur Besichtigung offen.

Oder nach Vereinbarung:
Bauring Sonnegg AG, Chur, Telefon 081 - 27 11 63

Von Privat zu verkaufen

An schönster, sonniger und ruhiger Hanglage (Landhauszone)
mit Blick auf Dorfkern Elgg können Sie sich noch eine

BAUPARZELLE

reservieren lassen.

Das Land ist voll erschlossen. Parzellengrösse ca. 1700 m²,
A. Z. 0.25, Preis Fr. 270.— per m².

Nähere Auskunft unter Chiffre 0136
Wettlin Druck, Postfach, 8037 Zürich

Farnborough-Nachlese

Die grossen Air-Shows sind nicht mehr die Marktplätze von früher, wo Bestellungen bekanntgegeben und geheimnisumwitterte Projekte endlich ans Licht der Welt gebracht werden. Showtimes sind vorüber, aber doch ergeben sich neue oder klarer definierte Produktplanungen einzelner Firmen. Fokker hat ja nach «marktpolitischen Grundsätzen» seine neuen Muster schon vor einiger Zeit bekannt gemacht, während British Aerospace erst in Farnborough die definitive Bauabsicht für eine gestreckte BAe 146-300 offenbarte.

Boeing rundet ihr Angebot ab

Von Boeing erwartet man immer noch die Antwort, was dem Airbus A320 entgegengehalten werden soll. Letztes Jahr wurde das Stillschweigen mit dem Fehlen des geeigneten Triebwerkes begründet, doch seit 1984 ist dieses Argument mit dem go-ahead für das «internationale Triebwerk» V2500 ausgeräumt. Boeing möchte aber auch die Propfan-Entwicklung abwarten, die 1986 mit der Erprobung der getriebelosen, mit gegenläufig rotierenden Druckpropellern ausgerüsteten General Electric Turbine an einer B-727-100 in die praktische Phase treten wird. Der erfreuliche Bestelleingang für die B-737-300 (165 feste Bestellungen und 79 Optionen) lässt Boeing eine um nochmals 2.5 m gestreckte Version studieren, die dieselben Flügel und Triebwerke aufweisen soll. Allerdings wird dementiert, dass es sich hier bereits um die 737-400 handeln soll, ein Flugzeug für den 150-plätzig Markt und Konkurrent des A-320. Für die «abgespeckte» Variante der 737-200, genannt «Boeing 737 Lite» wird eigentlich nur noch eine Erstbestellung abgewartet, bevor die Bauaufnahme bekannt gegeben werden kann. Dieses Flugzeug soll die Lärmvorschriften gemäss Stufe 3 erfüllen und zwar mit Modifikationen am Triebwerk JT8D, das zur Version -17Q (für quiet) wird. Die «Lite» wäre für ca. 100 Passagiere eingerichtet.

Für die 747 bestehen Pläne, diese ab ca. 1988 mit den modernen Triebwerken CF-6-80-C2 oder PW 4000 auszurüsten, durch vermehrte Anwendung von Plastik und Aluminium-Lithium-Leichtmetall fünf Tonnen Gewicht einzusparen sowie das Cockpit mit Bildschirmen und fortschrittlichen System auszurüsten. Doch wird immer noch ein Dreimanncockpit als selbstverständlich angeschaut!

Der nicht den Erwartungen entsprechende Verkauf von 767 und – vor allem – 757 lässt nicht auf einen baldigen Entschluss zum Bau eines ganz neuen Flugzeuges schliessen, das als 7-7 in verschiedenen Varianten studiert wird (entweder als 150-Plätzer oder als Langstreckenflugzeug für etwa 250 Passagiere). Hingegen ist 1987 als Ablieferungsjahr für die Langstreckenversion 767-300 mit 6300 nm (über 10 000 km!) Reichweite vorgesehen.

Optimismus bei Douglas

Das DC-9-80 Programm, heute MD 80 genannt, übertrifft die ursprüngliche Erwartung von 300 verkauften Flugzeugen bei weitem. So stehen heute 461 feste Bestellungen und Optionen im Auftragsbuch, wovon allerdings ein Drittel auf die Riesenbestellung von American Airlines entfällt.

Neben dem gegenwärtig produzierten MD 81, 82 und 83 soll demnächst die MD 87 in die Familie aufgenommen werden. Douglas wartet nur noch auf etwa ein Dutzend Festbestellungen, bevor dieses 100-plätzig Flugzeug gebaut wird. Um die Baureihe nach oben abzurunden, steht die MD 88 mit 2 V2500-Triebwerken auf dem Reissbrett, die über ca. 150 Plätze und eine Reichweite von 3800 km verfügen würde.

Die MD 80 würde sich für einen Antrieb mit Propfans eignen, da im Moment hauptsächlich der Lärm der Propeller in der Kabine als ein grosses Problem erkannt wird, und bei der MD 80 wären diese hinter dem Druckteil der Kabine angebracht. Douglas vertritt die Meinung, dass ab 1992 der Bedarf für ein Propfan-Flugzeug in der Grössenordnung der MD 80 vorhanden sei und auch die technischen Probleme bis dahin gelöst seien. Jedenfalls sei man offen für alle Entwicklungen und arbeite intensiv daran.

Die Bestellung von Federal Express über 6 DC-10 und ein möglicher Anschlussauftrag hat auch diesem Programm wieder Auftrieb gegeben. Über MD-100 und MD-XXX ist man zur momentan aktuellen Bezeichnung MD-11X gelangt, wobei eine überarbeitete DC-10 mit neuen Triebwerken (PW 4000 oder CF 6-80C2), Bildschirmdarstellungsgeräten im Cockpit, tieferem Leergewicht, aber nun wieder ohne Flügelohren zu verstehen ist. Eine gestreckte Variante (+6,8 m) soll wenige Monate nach der Grundversion erhältlich sein, die 1988 ausgeliefert werden könnte. Interessant ist, dass auch Douglas wieder am Dreimanncockpit festhält. Sie sagen, dass der Verzicht auf vollautomatische Systeme «Hunderte von Millionen Dollar» bei der Entwicklung und Zertifizierung spart. Vielleicht werden Flight Engineers doch noch nicht arbeitslos?

Champagner bei Airbus Industries

Wenige Tage nach Abschluss der Farnborough-Show kam die Nachricht, die auf beiden Seiten des Atlantiks einschlug (ich hörte sie bei 10^o West von BBC ...): PanAm deckt sich bei Airbus für eine Milliarde Dollar ein!

Die 44 bestellten Flugzeuge verteilen sich wie folgt: 12 A310, 16 A320, ferner 12 A300 sowie 4 A310, die von Airbus Industries ab 1985 gemietet werden, bis die bestellten Flugzeuge ab Band laufen. Im weiteren sind Optionen für 13 A310 und 34 A320 plaziert worden. Damit ist Airbus geholfen, indem ein grosser Teil der unverkauften A300 ausgeliefert wer-

den kann, und PanAm erhält eine sofortige und wahrscheinlich sehr günstige Flottenverjüngung. Der Entscheid zugunsten des A320 dürfte vor allem Boeing zu denken zu geben, denn PanAm wäre ein willkommener Erstkunde für ein brandneues 150-plätziges Flugzeug gewesen. Damit steht der Bau des A320 mit einem Auftragsbestand von 67 festen Bestellungen und über 60 Optionen sehr gut da und der Bauentschluss hat sich als richtig erwiesen. Hingegen konnte beim A300/A310 die ursprünglich vorgesehene Produktionsrate von 8 Maschinen pro Monat im Jahr 1984 nicht erreicht werden, sie hat sich bei ca. 40 Flugzeugen pro Jahr eingependelt.

British Airways und Lufthansa könnten als Erstbesteller für die A330 auftreten, falls die Entwicklungsfinanzierung dieser vierstrahligen Langstreckenversion des A300 gelöst wird. Jedenfalls hat Airbus Industries intern grünes Licht gegeben. Ein A310- oder A300-Rumpf würde mit einem neuen Flügel verbunden, der über ein variables Profil (!) verfügen würde, um voll von den aerodynamischen Möglichkeiten profitieren zu können. Zusammen mit den vier CFM 56- oder V2500-Triebwerken würden die Sitzmeilenkosten des B747-200 erreicht. British Aerospace, die bisher alle Airbus-Flügel herstellten, arbeiten bereits daran, wie das Profil für die jeweiligen Phasen des Fluges optimiert werden könnte. Ablieferungsjahr für die A330 wäre etwa 1989.

Eine Rumpfstreckung des A300 ist ebenfalls absehbar, um so etwa 350 Passagieren (Economy Class) Platz zu bieten. Mit entsprechender Rumpf- und Flügelkombination wäre Airbus Industries dann anfangs der 90er-Jahre in der Lage, den Bereich über der MD 80 und unterhalb des B-747 abzudecken. Über Propfanantrieb denkt man weniger nach, denn ein 150-Plätzer wäre anfänglich wohl eher am oberen Ende des Anwendungsbereiches.

H. L.

Bio-Häuser in Flaach

Nach internationalen Bio-Normen, vorwiegend durch das lokale Gewerbe erstellt, garantieren diese Häuser ein optimales Wohnklima zu vernünftigen Preisen.

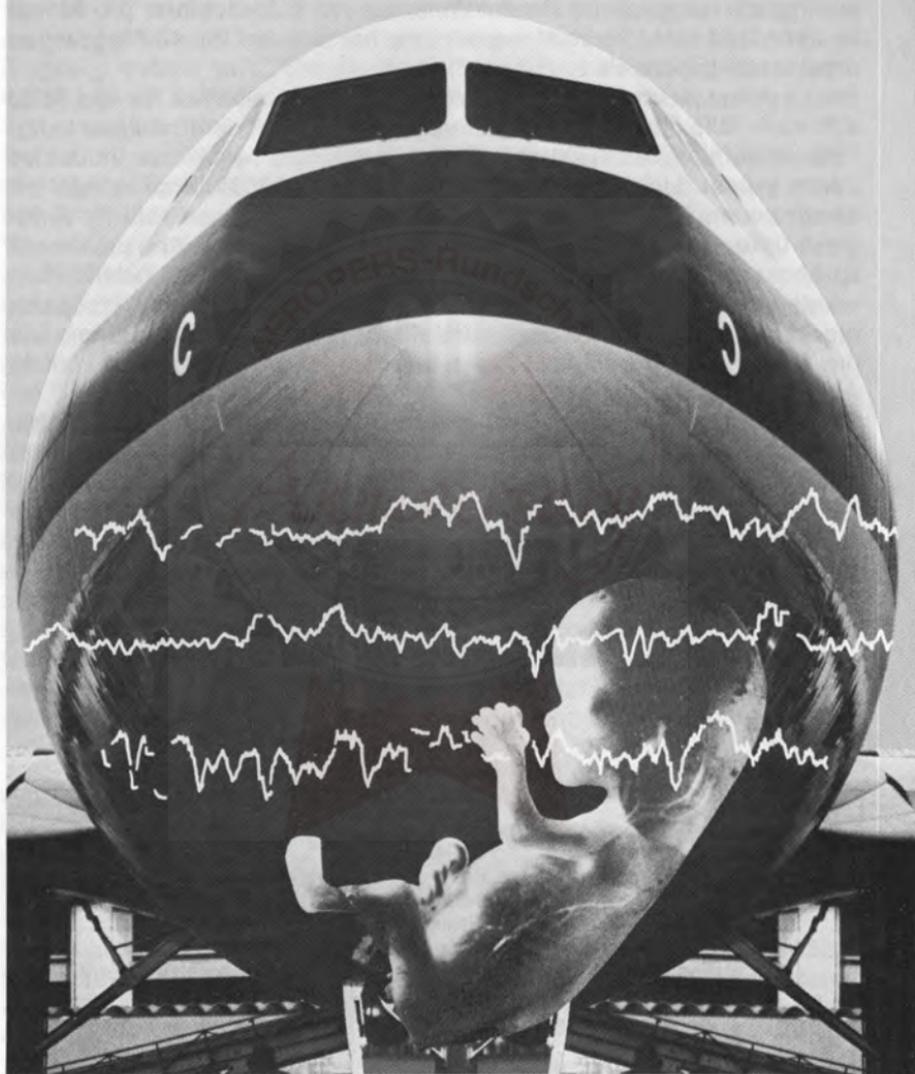
Größen: 4 Eckhäuser 5½ und 6½; 2 Mittelhäuser 4½

Festpreise bis Bauvollendung inkl. zwei Abstellplätze in zentraler Unterflurgarage, Fr. 391 500.— bis 477 000.—.

Nähere Auskunft und Unterlagen durch Gewerbliche Baugenossenschaft Tuech, 8416 Flaach, Telefon (052) 42 15 07.

unizürich

Mitteilungsblatt des Rektorates Nr. 2/3/1984



Passagiere mit auffälligem Handgepäck

An der Ausgabe 2/1984 des «uni zürich» war das Titelblatt so auffallend, dass wir es unseren Lesern nicht vorenthalten wollen. Eigentlich interessierte uns aber der Text, den wir gekürzt und mit der freundlichen Genehmigung des «Wissenschaftlichen Informationsdienstes» der Universität Zürich wiedergeben.

F.R.

«Darf ich während der Schwangerschaft eine Flugreise unternehmen, oder könnte dies dem Kind schaden?» Auf diese oft gestellte Frage konnten die Ärzte bis heute keine genaue Auskunft geben. Denn über die Physiologie des ungeborenen Kindes weiss man noch wenig. Und so fehlen bis jetzt auch Untersuchungen darüber, wie sich das Fliegen in einem modernen Düsenjet auf die schwangere Frau und das ungeborene Kind auswirkt.

Ein Forscherteam des perinatophysiologischen Labors an der Frauenklinik des Zürcher Universitätsspitals hat sich im Rahmen breitangelegter Untersuchungen über die körperliche Belastbarkeit während der Schwangerschaft kürzlich auch dieser Frage angenommen. Sich freiwillig zur Verfügung stellende Schwangere, ein Arzt und ein Techniker, die der Swissair Crew als Passagiere mit auffälligem Handgepäck angekündigt wurden, starteten zwanzigmal mit einem Kurzstreckenjet zu einem Europaflug. Die dabei durchgeführten Messungen verliefen problemlos und führten zu einem erfreulichen Ergebnis: Es scheint, dass das Fliegen bei gesunden Schwangeren keine Risiken mit sich bringt. Wie die Resultate des sogenannten Flugprojektes gewonnen wurden, schildern im folgenden Mitglieder des Forschungsteams: Frau Professor Renate Huch, Dr. Karl Theo Schneider, Dr. Hans Baumann und der für die Technik verantwortliche Physiker Falk Fallenstein.

Mount Everest in utero

Viel wurde bisher spekuliert über die möglichen Risiken für die schwangere Frau und besonders für den Feten bei Höhengaufenthalt oder Aufstieg. Die sehr anschauliche (mit Einschränkungen richtige) Charakterisierung der Situation des Fetus mit Mount Everest in utero beschreibt einfacher als eine detaillierte Zusammenstellung der bekannten physiologischen Fakten beim Fetus den Hintergrund, auf dem die Bedenken für einen «weiteren» Höhengaufstieg zu sehen sind.

Beim Fliegen in modernen Düsenjets entspricht der künstlich eingestellte Kabinendruck Höhen zwischen 2000 und 2500 m. Bei einem Druck, der einer Höhe von 2640 m entspricht, kommen zum Beispiel bei der Swissair Sauerstoffmasken automatisch zur Anwendung (persönliche Mitteilung Dr. Holdener, Swissair). Diese Höhe ist also theoretisch

bei normalem Flugbetrieb als Maximalhöhe zu diskutieren. Bekanntlich sinkt mit abnehmendem Gesamtdruck in der Höhe auch der Partialdruck für Sauerstoff, resultierend in einer Abnahme des Partialdruckes im arteriellen Blut.

Mögliche Bedenken

Dieser relative Sauerstoffmangel, der beim Gesunden gerade an der Schwelle zwischen indifferentem und kompensatorischem Verhalten des Organismus liegt, wird theoretisch aufgrund der marginalen Sauerstoffversorgungssituation des Fetus beim Fliegen der Frau in der Schwangerschaft gefürchtet. Hinzu gesellen sich Bedenken wegen der Beschleunigung und der emotionalen Belastung, die besonders bei Start und Landung auch von zahlreichen Vielfliegern erlebt wird. Bei der besonderen vegetativen Labilität der Frau in der Schwangerschaft könnten diese emotionalen Stress-Situationen grösser sein als beim Normalpassagier und unter Umständen zu kompensatorischen, für den Fetus nachteiligen Kreislaufreaktionen führen.

Höhe ü. M. (m)	Luft- druck (mm Hg)	O ₂ -Gehalt entspr. Meeres- höhe (Vol-% O ₂)	insp. O ₂ - Partial- druck feucht (mm Hg)	alveo- lärer O ₂ - Partial- druck (mm Hg)	Barometerdruck, O ₂ -Gehalt und P _{O₂} in der Atemluft und in den Alveolen in Abhängigkeit von der Höhe über Meer in Metern.
0	760	20,95	149	105	
2000	596	16,4	115	76	
3000	526	14,5	100	61	
4000	462	12,7	87	50	
5000	405	11,2	75	42	
6000	354	9,8	64	38	
7000	308	8,5	55	35	
8000	267	7,4	46	32	

Bisher nur theoretische Überlegungen

Untersuchungen beim Menschen, bei Mutter und Fetus, existieren weder unter simulierten Flugbedingungen (zum Beispiel Unterdruckkammer) noch unter reellen Gegebenheiten. Arbeiten aus den Anfängen des modernen Düsenflugzeitalters, das heisst in den sechziger Jahren, diskutieren die obigen Argumente rein theoretisch zur Erklärung von beobachteten Fehlgeburten und Missbildungen im Zusammenhang mit Flugreisen zu dieser Thematik relativieren aufgrund der höhenphysiologischen Fakten eine solche Gefährdung und verneinen sie bei einer

ausreichenden Placentafunktion aufgrund theoretischer Überlegungen. Da keine Fakten aus Untersuchungen unter realen Bedingungen vorliegen, ist die Unsicherheit geblieben, wie eine schwangere Frau, die gerne fliegen möchte, sich verhalten soll.

Wir wollten unbedingt wissen, wie die schwangere Frau mit ihrem Herz-Kreislaufsystem, der Atmung und den Blutgasen physiologischerweise auf den Umstand Fliegen reagiert und ob ihr Fetus das Ereignis Fliegen realisiert.

Interessierter Partner

Für die Durchführung unserer Studie unter realen Flugbedingungen waren wir – nicht nur aus finanziellen Gründen – auf die Unterstützung einer Luftfahrtgesellschaft angewiesen. Wir fanden in der Swissair und dem dortigen ärztlichen Dienst (Dr. Holdener) einen sehr interessierten Partner. Wie bei allen Luftfahrtgesellschaften war auch hier die Unsicherheit gross, nicht nur beim schwangeren Passagier, sondern besonders bei der Entscheidung zur Fortführung des Dienstes von schwangeren Hostessen. In naher Zukunft dürfte sich zudem noch dieses Entscheidungsproblem bei der Frühschwangerschaft der Pilotin stellen, nachdem die Swissair das Cockpit auch für Frauen geöffnet hat. Wir benutzen gerne die Gelegenheit, uns bei allen Beteiligten der Swissair für die grossartige Kooperation zu bedanken.

Passagiere mit auffälligem Handgepäck

Die mit der Swissair vereinbarten zehn Hin- und Rückflüge wurden im Dezember 1983 und im Januar/Februar 1984 durchgeführt. Voraussetzung für eine Teilnahme an dieser Untersuchung waren eine problemlos verlaufende Schwangerschaft und ein Gestationsalter zwischen der 32. und der 38. Schwangerschaftswoche. An der Studie beteiligten sich schliesslich sieben Erstgebärende und drei Zweitgebärende mit einem Durchschnittsalter von 28 Jahren. Zum Teil gehörten sie unserem Freundeskreis an, zum Teil waren es Patientinnen aus der geburtshilflichen Poliklinik. Alle Frauen waren zuvor schon in Düsenflugzeugen geflogen. Vor dem Flug wurde jede Frau nochmals geburtshilflich untersucht. Nach gemeinsamer Fahrt zum Flughafen Kloten wurden im Sanitätszimmer der Swissair die letzten Vorbereitungen getroffen. Der Crew wurde die Forschergruppe als «Passagiere mit auffälligem Handgepäck» avisiert.

Die Zeit drängt

Da der Flugplan der Swissair strikte eingehalten werden musste, standen zum Einrichten des ganzen Instrumentariums und Eichen aller

Messgeräte lediglich zwanzig bis dreissig Minuten zur Verfügung, bis die ersten Passagiere eintrafen.

Während der ein- bis eineinhalbstündigen Flüge nahm die Probandin die übliche Mahlzeit ein; der Versuchsablauf sollte ja realen Bedingungen entsprechen. Nach der Landung am Zielort betrug die Aufenthaltsdauer etwa dreissig bis fünfundvierzig Minuten. Diese Zeit stand dem Techniker zur Vorbereitung der Messgeräte für den Rückflug zur Verfügung.



Messwerte und ihre Darstellung

Die während aller Flüge kontinuierlich erhobenen Messdaten müssen wir gezwungenermassen in geraffter Form darstellen. Die Darstellung soll aber eine Antwort geben auf die wesentlichen Fragen, die Ausgangspunkt unseres Flugprojektes waren: Wie reagieren Mutter und Fetus auf die Beschleunigungs- und Gravitationskräfte sowie auf die Hypoxie (Sauerstoffmangel in der Umgebung) während eines Fluges? Von besonderem Interesse sind dabei die Startphase, der Steigflug und die Phase der vollen Flughöhe.

Fortsetzung folgt

Delays: Airlines Seek Solutions

The following article is a summary of a report which was published in the Los Angeles Times, Monday, September 10, 1984.

Die amerikanische Luftverkehrsindustrie verzeichnete in der Rechnungsperiode Juni 1983 bis Juni 1984 auf der Ausgabenseite den Betrag von 1,5 Billionen Dollars. Ein Drittel dieser Summe, oder 500 Millionen Dollars, wurde durch ATC-Slowdowns und ATC-Delays verursacht. Nach Meinung der amerikanischen Airlines sind die Gründe für diese Delays bei der zu kleinen Anzahl von ATC-Controllern zu suchen. Dies, weil seit 1978 die «Deregulation» des Luftverkehrs gilt, was zur Folge hatte, dass sich die Zahl der Flugzeuge in Amerika vervierfacht hat. Die Infrastruktur für eine solch grosse Anzahl von Flugzeugen fehlt.

Am meisten betroffen von dieser Situation sind die sechs folgenden Flugplätze: Chicago's O'Hare, Atlanta, Denver, sowie die drei New Yorker Flugplätze Kennedy, La Guardia und Newark.

In Atlanta sind jeden Morgen zwischen 0800 Uhr und 0830 Uhr 95 Landungen geplant; das bedeutet mehr als drei Flugzeuge pro Minute, die gerne landen würden. In der folgenden halben Stunde sind dann nur noch 10 Anflüge geplant, doch nach 0900 Uhr wächst die Anzahl der Anflüge wieder auf geplante 59 Flugzeuge pro 30 Minuten.

Trotz dieser beängstigenden Zahlen und den logischerweise daraus entstehenden Verlusten zeigt sich niemand bereit, die Flugpläne der veränderten Situation anzupassen.

Bedingt durch diese Situation verlor die Eastern Airlines während des ersten Quartals 1984 allein 15 Millionen Dollars. Die Verantwortlichen von Eastern erwarten einen Gesamtverlust von 50–60 Millionen Dollars, verursacht durch die ATC- und Airport-Situation.

Trans World Airlines ging noch einen Schritt weiter und berechnet die entstehenden Kosten jedes einzelnen Flugzeugtyps. So entstehen bei einer B-747 pro 15 Minuten Wartezeit am Boden Unkosten in der Höhe von 1000 Dollars; für den gleichen Zeitraum in der Warteschlange wurde die Summe von 2000 Dollars berechnet.

Dies ist aber nur eine kleine Spitze des Eisberges, denn durch Verspätungen entstehen ja die berühmten Connection-Probleme. Das Bodenpersonal bekommt Überzeit-Zulagen; die Passagiere müssen auf andere Flüge umgebucht, oder in Hotels untergebracht werden; und zuallerletzt müssen Besatzungen wegen Überschreitens der Duty-Time ausgewechselt werden.

Die Piloten der United fliegen ca. 81 Stunden pro Monat, was ziemlich genau der maximal zulässigen Stundenzahl entspricht. Entstehen nun

Delays können diese nicht mehr mit Reserven abgedeckt werden, was dazu führt, dass Flüge annulliert werden müssen.
Zur besseren Illustration dieses Berichtes die Geschichte eines Eastern Airlines Fluges.

«Itinerary of Eastern Airlines Flight 84/101 on July 16, 1984»

10:30 a.m.

Flight 84, a Boeing 727 with 67 persons bound for La Guardia Airport, New York, leaves gate at West Palm Beach airport on time.

11:17 a.m.

Leaves taxiway after awaiting clearance for 47 minutes.

1:41 p.m.

Lands at La Guardia.

1:59 p.m.

The Boeing 727 is scheduled to depart for Atlanta as Flight 101. But it hasn't even reached the gate, due to airport congestion.

2:07 p.m.

Reaches gate, 67 minutes late.

2:59 p.m.

Flight 101, with 140 passengers, departs gate, one hour behind schedule.

5:50 p.m.

Takes off after sitting on taxiway for 2 hours and 51 minutes. Reason: congestion at La Guardia and at Atlanta. Fuel burned: 434 gallons.

En route to Atlanta

Air traffic control informs Flight 101 that it will be delayed in the air «in excess» of one hour before landing at Atlanta. Low fuel forces unscheduled landing in Greenville, S.C.

In Greenville

After refueling, waits 2 hours and 24 minutes for clearance.

10:44 p.m.

Lands in Atlanta. Ramp congestion causes 40 minutes wait.

11:24 p.m.

Arrives at gate, 7 hours and 19 minutes late.

R.L.



THE COPILOT

I am the copilot, I sit on the right,
It's up to me to be quick and
bright;

I never talk back for I have
regrets,
But I have to remember what the
Captain forgets.

I make out the Flight Plan and
study the weather,
Pull up the gear, stand by to
feather;
Make out the mail forms and do
the reporting,
And fly the old crate while the
Captain is courting.

I take the readings, adjust the
power,
Put on the heaters when we're in a
shower;

Tell him where we are on the
darkest night,
And do all the bookwork without
any light.

I call for my Captain and buy him
cokes;
I always laugh at his corny jokes,
And once in awhile when his
landings are rusty,
I always come through with, "By
gosh it's gusty!"

All in all I'm a general stooge,
As I sit on the right of the man I
call "Scrooge";
I guess you think that is past
understanding,
But maybe some day he will give
me a landing.

(Captain Keith Murray, Eastern Air Lines, retired.)



Zu vermieten per 1. April 1985 in Wettingen, 3 Minuten ab Autobahn in neuumgebautem über dreihundert Jahre altem Bauernriegelhaus gepflegte, grosszügige und originelle

Maisonette-Wohnung mit gedeckter Loggia Wohnfläche über 200 m²

grosses Wohn-Esszimmer doppelgeschossig mit Galerie, alte Holzbalkendecke, vier grosse Schlafzimmer, moderne Küche mit Frühstückstisch, Bad/WC und Dusche/WC mit eigener Waschmaschine und Tumbler.

Loggia 25 m² mit Warmluftcheminée verbunden mit Esszimmer. Estrich- und Kellerabteil, Garage und Autoabstellplatz. Mietzins pro Monat exkl. Nebenkosten Fr. 2650.—.

Auskunft und Besichtigung F. Widmer, Telefon 056 - 26 67 90


Boesch
Gartenbau 01 53 04 80

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

- Wohngärten
- Siedlungsgärten
- Off. 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

Die Steinadler schlugen wieder zu!

Schon zur Tradition geworden sind die Fussballtreffs der Steinadler mit den ehemaligen Kollegen der Luftwaffe, die noch heute aktiv sind. Die Kontakte, die unterbrochen waren, wurden mühelos wieder hergestellt, sind die Kollegen inzwischen in die führenden Positionen der Geschwader aufgerückt. Diesmal also traf es das JG (Jagdgeschwader) 74 «Mölers», stationiert in Neuburg an der Donau, etwa 80 Km nördlich von München.

Am 29. August also fielen die Steinadler mit 14 Mann dort ein. Kaum angekommen, schritt man sofort zur Tat, das heisst, man stärkte sich am Mittagstisch und machte erste zögernde Bekanntschaft mit dem einheimischen Bier. Dieser Test-Run verlief positiv, und man war sich einig, die Bekanntschaft am Abend auszubauen.

Davor aber hatten die Götter den Schweiss gesetzt – das Fussballspiel stieg um 15.00 Uhr. Die äusseren Bedingungen waren gut – trockenes Wetter, nicht zu heiss, guter Platz, und für die nötige Stimmung sorgten uniformierte Zuschauer, die sicher nicht böse waren, dass sie, statt Dienst zu schieben, zum Zuschauen abkommandiert worden waren.

Am Anfang noch wogte der Kampf hin und her, während die Akzente im weiteren Verlauf etwas einseitig gesetzt waren, um es einmal elegant auszudrücken. Es wurde in den Boden gestochen, es wurden Löcher in die Luft getreten, es wurde über den Ball gesäbelt, hin und wieder



Der Austausch von Gastgeschenken. Links R. Steffen, Capt. Steinadler, rechts Oberstlt. Zimprich, Kommandeur Fl. G.

wurde er auch getroffen. Schuld waren natürlich der nervöse Ball und der harte Rasen. Während dies jedoch im Kampfgetümmel unterging, musste unser Goalie mit seinem undankbaren Los leben, immer im Mittelpunkt der Aufmerksamkeit zu stehen. Man sah ihn springend, hechtend, liegend und faustend vor seinem Gehäuse agieren, aber trotz aller Gegenwehr musste er einige Male hinter sich greifen, als ein paar besonders perfide Granaten einschlugen, bei denen auch ein Erich Burgener machtlos gewesen wäre. Einmal allerdings soll er daneben gegriffen haben, was man aber verzeihen muss, da es in den besten Familien vorkommt. Man denke an den unglücklichen Arconada während der EM-Endrunde in Frankreich. Mit dem bayrischen Bier soll es aber nichts zu tun haben.

Über das Ergebnis decken wir den Mantel des Schweigens. Der Chronist beschränkt sich darauf festzustellen, dass es keine Verletzungen gab und dass unser Durchschnittsalter etwa 10–12 Jahre über dem unserer Gegner lag. Sollte sich dennoch jemand für das Ergebnis interessieren, den verweise ich auf die Begriffe «Olympischer Gedanke» und «moralischer Sieger». Im übrigen kann auch während des Spiels der Humor nicht zu kurz.

Am Abend dann gelang es uns, einiges vom verlorenen Terrain wieder zurückzugewinnen, als es darum ging, Standfestigkeit an der Bar zu demonstrieren. Hier konnten unsere Spitzenathleten mit beachtlichen Leistungen aufwarten. Es stellt sich da allerdings die Frage, ob sie nicht besser ihr «Metier» wechseln, zum Beispiel in der Leichtathletik das Gewichtheben oder etwas ähnliches . . .

Die Sonne am nächsten Morgen vertrieb schnell und wirksam Kater und Müdigkeit. Wieder war von unseren Gastgebern ein interessantes Besuchsprogramm zusammengestellt worden, inklusive Simulator und Alarmstart einer Phantom-Rotte. Nicht geplant, aber mit mindestens genau so viel Interesse verfolgt war die Precautionary-Landung einer Tornado, die während eines Übungsfluges plötzlich technische Schwierigkeiten hatte und sich entschloss, auf dem nächsten Platz zu landen. Mit ausgefahrenen Fanghaken nahm sie das Auffangseil am Approachend der Piste auf und kam innerhalb etwa 200 m ruhig zum Stillstand, genau vor unseren Augen.

Dieser Zwischenfall, der zum Glück so undramatisch und fast spielerisch zu einem guten Ende kam, wirkte ernüchternd und rückte die Relationen wieder zurecht.

Bis dahin war für uns alles eher ein unbeschwerter Plausch. Im Simulator durften wir Rollen, Loopings und unfreiwillige Vrillen fliegen, und 6 gs waren überhaupt kein Problem. Von militärischem Ernst und Nato-Auftrag war wenig oder nichts zu spüren. Die Piloten schwärmten von ihrer Phantom, und die Luftkämpfe mit den Kollegen der Nato

waren ein freundschaftliches Kräfteressen, das dem ohnehin schon sportlichen Umgang mit dem Flugzeug nur noch die nötige Wettkampfwürze verlieh.

Die Wirklichkeit sieht doch ein wenig anders aus. Der Militärpilot lebt immer mit einem gewissen Risiko, das nicht zu vergleichen ist mit dem unsrigen oder dem eines Autofahrers. Es ist ja heute bekanntlich nicht nur Aviatiker, sondern auch ein hochspezialisierter System-Operator, der die Rastlosigkeit von Wissenschaft und Forschung besonders deutlich zu spüren bekommt und als erster mit dem allermodernsten Produkt dieser hektischen Erfindungsmanie zu tun hat. Oft genug ist er das Versuchskaninchen, während wir in aller Ruhe darauf warten, bis man die üblichen Mängel und Kinderkrankheiten ausgetrieben hat.

Wir müssen uns auch endgültig im klaren sein, dass für uns jenseits von 30° Bank bereits Kunstflug anfängt und dass sich dabei der schwarze Vorhang ab 2 gs zu senken beginnt. Wir leben von der nostalgisch gefärbten Erkenntnis, dass wir es ja auch mal gekonnt haben und dass unsere zweite berufliche Heimat von ganz anderen Akzenten bestimmt ist.

Davon hoffen wir unseren Gastgeber beim Gegenbesuch einen Eindruck vermitteln zu können, so wie wir es bereits mit unseren Gästen aus Oldenburg getan haben.

Zurück zum Fussball: Wir müssen uns ernsthaft überlegen, ob wir uns beim Gestalten des Resultats vom Rückspiel als grosszügige Gastgeber erweisen sollen, oder ob wir uns für erlittene Schmach revanchieren und eventuell eine harte Gangart anschlagen sollen. Das würde natürlich ein Fiasko für den Gast bedeuten.

B. Klessner

Für die Steinadler spielten:

E. Kegel, R. Steffen, A. Repky, B. Klessner, G. Retsch, U. Lang, V. Schönknecht, H. Kowarik, D. Graf, E. Gröber, M. Bröder, B. Paul, K. H. Radtke und P. Nagl.

Bis zu 50% Rabatt auf SHARP Taschencomputer

Z. B.

PC-1500A Computer mit 16KB ROM/8.5 KB RAM Fr. 410.— statt Fr. 675.—

CE-150 Farbgrafik-Drucker/Kassetteninterface Fr. 289.— statt Fr. 550.—

CE-161 Erweiterungsmodul 16KB für PC-1500 Fr. 289.— statt Fr. 390.—

PC-1401 Wissenschaftl. Computer 4.2KB RAM Fr. 195.— statt Fr. 299.—

Einkauf im Ausland lohnt sich nicht mehr!!!

Bestellungen und weitere Informationen bei

Urs Ribí, Im Melcher 8, 8352 Rätterschen, Tel. 052 36 19 44

Erstvermietung in Steinmaur (20 Min. vom Flughafen)
An idyllischer, sonniger und ruhiger Wohnlage:

6-Zimmer-Attika-Wohnung

mit 60 m² grossem Atelier

Grosse Terrasse sowie sep. Balkon, 2 Cheminées,
WM/Tumbler, Wohnküche, Bad/WC,
Dusche/WC, sehr schöner Ausbau.

Auskunft erteilt Telefon 01/853 19 47



Zu verkaufen bäuerlich-rustikales

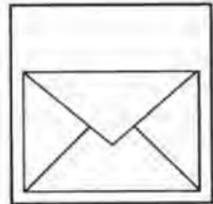
Bauernhaus

ca. 1600 m³, Parzelle 400 m², Kat.-Nr. 84. Südlage, ruhig gelegen im
heimeligen Dorfkern von Stettfurt, im Umbau.
Richtpreis ca. Fr. 500 000.— (Nr. 6 ist im gleichen Stil umgebaut und
kann besichtigt werden.)

Von Zürich: über N1 – Ausfahrt Matzingen – Matzingen – Stettfurt,
ca. 30 Minuten.

Auskunft erteilt gerne

Alfred M. Diemand, dipl. Arch. ETH/SIA, Trottenackerstrasse 6
9507 Stettfurt/TG, Telefon 054 - 53 16 42



Weg von Emotionen

Dies war das Lösungswort eines Bulletins von Paul Frei, in der Zeit der Rechtfertigung eines 2-Mann Cockpits für den Airbus. Dieser Aufruf unseres damaligen Chefs Cockpitcrews belastete mich mit Unbehagen, ich spürte, dass in diesen Worten viel mehr steckt als ich im Moment daraus lesen konnte; sie lösten bei mir eine Emotion aus. Weil ich diese Emotion mit mir herumgetragen habe, sie nicht verdrängte, half sie mir, weitere Erkenntnisse, die sich hinter diesem Aufruf verbergen zu gewinnen. – Paul Frei hat(te) Angst vor Emotionen (Man lese im Flight Recorder Nr.3 vom Mai 1981, welcher nach dem erwähnten Bulletin erschien, ebenfalls von ihm, dass die Frage des Crewcomplements in ihre entscheidende Phase tritt und «insbesondere natürlich die Reaktion der Öffentlichkeit» zu berücksichtigen sei). Manager, Politiker, zum Teil auch Verbandsführer und sogar Piloten verhalten sich heute quasi emotionsfrei, sie glauben sich rein sachbezogen, realistisch. In Wirklichkeit respektieren sie einzig marktwirtschaftliche Spielregeln, wenden diese geschickt an, und haben damit logischerweise wirtschaftlichen Erfolg. Da seit Beginn des Industriezeitalters das Wohlergehen der Wirtschaft das A und O ist, sind sie somit ihrer Pflicht nachgekommen. Die «Realisten» dieser Denkweise gestatten es sich zu übersehen, dass sie nur Ausführende nach festen Spielregeln sind. Sie respektieren die eigene Emotion nicht mehr, die der Grundstein der Weitsicht, Ehrlichkeit und Menschlichkeit wäre, sondern dienen nur noch dem System der «freien» Marktwirtschaft.

Dass die Emotion doch Bestandteil unseres Wesens ist, beweisen sich die besagten Leute darin, dass sie anlässlich eines Theaterbesuchs, eines Films oder dichterischen Werks eine geheime Bewunderung der Schöpfkraft dieser Leute (eben **Künstler**) empfinden. Sie ahnen, wieviel Wahrheit diese Werke der Emotion hervorbringen. Aus Angst, soviel Wahrheit könnte ihr Realitätsempfinden zum Einbruch bringen, wird das Erlebnis verdrängt, die Bewunderung bleibt «geheim». Die Emotion wird somit nicht gelebt, sondern auch diese wird innerhalb des wirtschaftlichen Systems «genossen».

Als Ausdruck dafür, wem die Verherrlichung unserer Zeit gilt, wurde auch bei der Einführung des Dreiklassensystems entsprechend Rück-

sicht genommen. Es entstand keine Reise- oder Komfortklasse, keine Künstler-, Handwerker- oder Philosophenklasse, die Sportsclass stand vielleicht noch im Rennen, aber die Wahl fiel dann ehrlicherweise doch, nach sachlicher, nüchterner Evaluation, frei von Emotionen, auf «Geschäfts-klasse».

Gerhard Zumstein

Henry Lüscher, zu «Heisse Himmel im September», **rundschau** Juli/August 1984.

Zu dumm, dass ich dazumal in Zarqa bei der VC-10 nur bis zu 3 «Düsen» zählte. Die damit hervorgerufenen Emotionen haben mich veranlasst, gründlich umzulernen: der stolze Vogel besitzt tatsächlich ganze 4 Stück davon, und nicht, dass es in der Schule beim Rechnen gehapert hätte . . . Verzeihen Sie, schliesslich bin ich ja nur eine Arbeitsbiene und in technischen Dingen nicht versiert.

Zur allgemeinen Beruhigung, in der revidierten Zweitaufgabe – ab Oktober im Buchhandel – wird die VC-10 ordnungsgemäss 4 Triebwerke aufweisen. Und somit dürfte die Welt auch für technisch Bewanderte wieder in Ordnung sein.

Vielen Dank für das vielseitige Interesse und many happy landings, Ihre Beta Steinegger

Stein am Rhein

- Zu verkaufen evtl. zu vermieten
neues **6 1/2-Zimmer-Einfamilienhaus** mit Garage
Miete Fr. 2000.—, Kaufpreis Fr. 525 000.—
- Zu verkaufen
3 1/2-Zimmer-Eigentumswohnung mit Garage
Preis Fr. 325 000.—
(zur Zeit vermietet, evtl. als Kapitalanlage)
- Diverse Baulandparzellen

Anfragen an Müller Architektur AG,
8260 Stein am Rhein / 8215 Hallau, Telefon 054 - 41 42 21
(Büro seit 1960)

Hobby-Ecke

The Brötli Bomber

Several boat-owning pilots have asked me if I know of suitable bicycles to use as a Bord-Velo. That two products which I know are both English, although I gather that a new German folder is on the market.

The Bickerton «Portable» is of aluminium construction, and it folds up so small that it fits in its own handlebar bag (about the size of a Tokyo bag)! This machine is especially useful for shopping – Jeannot Lanz calls his the Brötli Bomber – but is rather too flexible for longer rides.

The new Moulton with its rigid «Space-frame» construction is more suitable for touring, and is more stable in the hills, and under braking. It only has one folding point, however, thus needing more room to stow. Both these machines have fairly narrow wheels (the Moulton has suspension fore and aft!) which are much better than the energy-sapping balloon tyres fitted to many bicycles of this type. The Bickerton in England costs around £ 200.— for three speed, and £ 230.— for a five-speed version. However at the moment there is an «Aktion» – see advertisement in the Aeroperskasten in the Opscenter. The Moulton is more expensive at £ 400.— and may be bought at all major cycle shops in England, as well as Harrods in London.

There are many cheap folders on the market, which I should avoid, being very heavy and fitted with «balloon»-tyres and mostly only one gear. The folding mechanism also often leaves something to be desired, and the saddle height is often restricted. If you find a cheap folder, therefore, check the points above before you buy.

Gut Schiff und gut Rad

Bill Palmer

Zu verkaufen in Rümikon (Gemeinde Elsau), an erhöhter Lage mit Fernsicht

5¹/₂-Zimmer-Einfamilienhaus

einseitig angebaut, mit Garage; pflegeleichte Umgebung mit schönem Sitzplatz und Aussencheminée; origineller, gut durchdachter Innenausbau für gehobene Ansprüche (Cheminée, Kinderbad/WC, Elternbad mit Dusche/WC, Solarium etc.); Erstellungsjahr 1978; Grundstück 510 m²; Verkaufspreis Fr. 515 000.—.

Weitere Auskünfte erteilt die Töss Immobilien AG, 8406 Winterthur, Telefon 052/23 33 10

GARAGE ZÜRICH NORD DER NEUE AUTOSALON BEIM HALLENSTADION



ECKE THURGAUER-/BINZMÖHLESTRASSE, 01/301 07 77



Zu verkaufen in Rickenbach bei Winterthur, in ländlicher Gegend, freistehendes, gut präsentierendes

7¹/₂-Zimmer-Einfamilienhaus

mit angebaute Garage; schöner, gedeckter Sitzplatz; gepflegter Innenausbau für gehobene Ansprüche (Wohn-/Esszimmer mit Cheminée 38 m², Wohnküche, Galerie, Klinkerböden etc.); Erstellungsjahr 1979; Grundstück 748 m²; Verhandlungspreis Fr. 660 000.—

Weitere Auskünfte erteilt die Töss Immobilien AG, 8406 Winterthur, Telefon 052/23 33 10

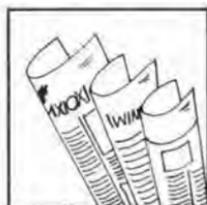


Toscana und Südfrankreich

600 Bauernhöfe, Landhäuser, Rusticos zum Ausbauen.

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

From other publications



Aviation Week & Space Technology, 10. September 1984

Comair Sets Wages for Saab 340 Pilots

Washington – A new 30-month pilot contract with Comair, a Cincinnati-based commuter, has set wage rates for a senior captain flying a Saab-Fairchild 340 at \$29.59 an hour at the end of the contract. The contract compares with a contract wage for a Comair Embraer Bandeirante pilot at \$12.67 an hour with the final raise.

«The contract sets a standard for the 340,» Cynthia Surrisi, contract administrator for the Air Line Pilots Assn., said. «The company has made a commitment to be a real airline.»

In late July Comair accelerated the delivery schedule of 12 Saab-Fairchild 340s to complete the order within a year (AW&ST July 30, p. 34). The contract sets the monthly maximum for flying time for 33-seat Saab-Fairchild pilots at 100 hr. under Part 121 regulations of the Federal Aviation Administration. Other operations under Part 135 (commuter) also will have flying maximums. Average monthly flying hours, including vacations, will be 110 hr., according to the union.

Surrisi said Comair's pilots were granted an immediate 7% across-the-board pay increase during negotiations that raised their scales closer to standards at other commuter carriers. A 3-3,5% increase is scheduled next year and a 5,5% increase in May, 1986.

The contract also established an Employee Stock Savings Plan and a profit-sharing program under a company formula.

Comair secured a management rights clause, which permits the company to take actions in areas not covered by the contract, and an open shop. Comair employs 150 pilots, and at least 120 of them are union members.

Aviation Week & Space Technology, 10. September 1984

Weltwoche, 16. August 1984 (Auszug)

Der Break-Even zum Greifen nah

... Dem Swissair-Chefbetriebswirtschaftler (Werner Fuchs, Red.) kommen keine Tränen, wenn er an die zahlreichen teuren Neuanschaffungen

denkt. Fuchs: «Wir haben unsere Flotte schliesslich nicht allein des geringen Treibstoffverbrauchs wegen erneuert. Die moderne Technik brachte uns auch Produktivitätszuwächse, die wir angesichts der unaufhaltsam steigenden unüberwältzbaren Kosten dringend benötigen.» Etwa leistungsfähigere Triebwerke, deren Betriebsdauer zwischen Revisionen ein Mehrfaches der Motorengeneration von Anfang der siebziger Jahre beträgt. Aber auch einen geringeren Personalaufwand durch den Übergang vom Drei- zum Zweimanncockpit beim Airbus (Fuchs: «Dieser Schritt allein bringt uns Millionen ein»).

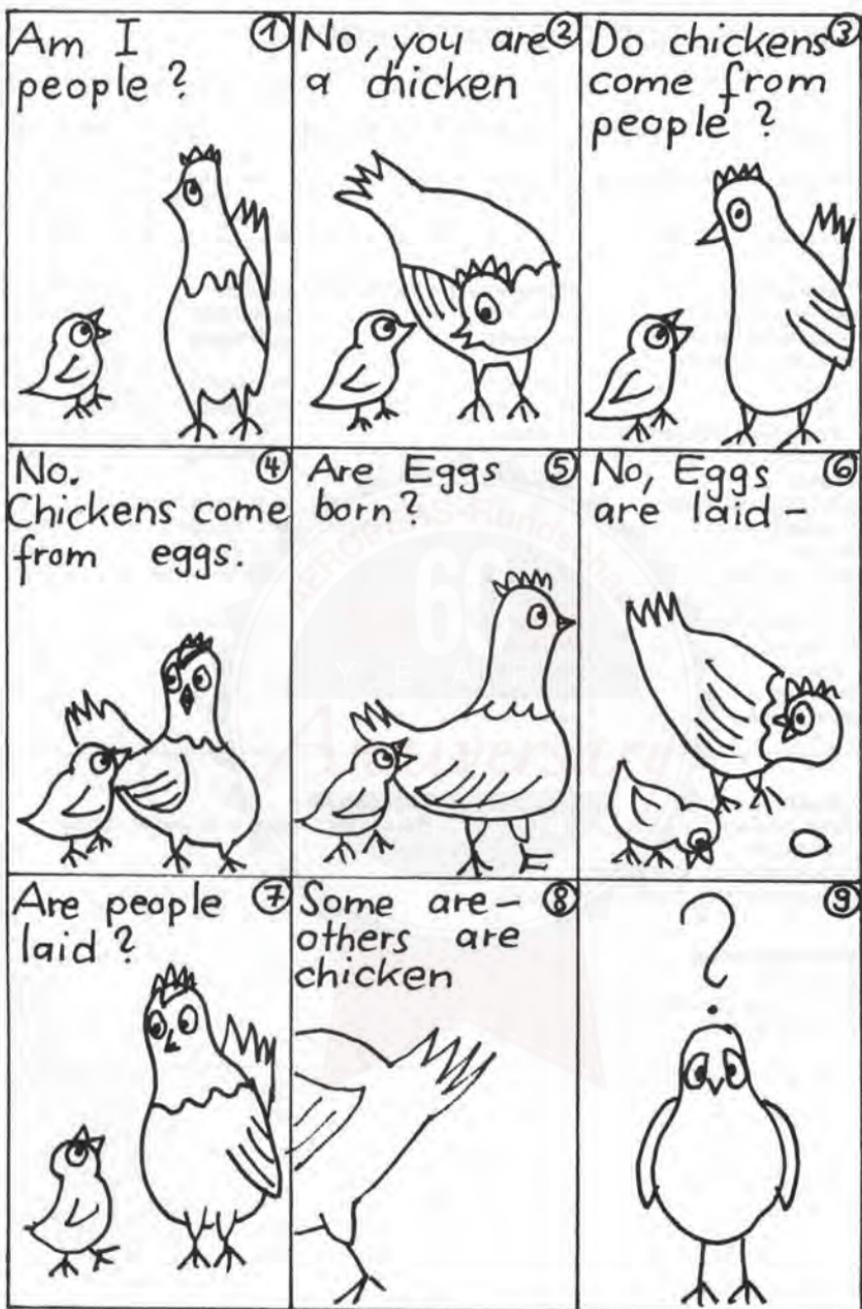
Überhaupt sind die Piloten die Sorgenkinder in den Balsberger Direktionsetagen. Während sich nämlich beim «übrigen Personal» die Produktivität Jahr für Jahr um 4 bis 4,5 Prozent heben lässt, sucht man im Cockpit seit langem vergebens nach Mitteln und Wegen zu einer Verbesserung der Gegenleistung.

Anmerkung des **rundschau**-Redaktors: Gemäss telefonischer Auskunft Herrn Fuchs' stammen die Zahlen nicht von ihm; was nicht direktes Zitat sei, habe er nicht gesagt. Er fügte am Telefon aber bei, dass ihm die sinkende Pilotenproduktivität allerdings Sorgen mache.

Aviation Week & Space Technology, 20. August 1984

A petition by an individual, calling for radiation safety requirements for airline crewmembers, has been published in the Federal Register by the Federal Aviation Administration, which asked for public comments to aid in determining the need. The petitioner, Edward T. Bramlitt, an Albuquerque physicist, charged that crewmembers are exposed to abnormal levels of cosmic radiation and are not advised of the radiation doses they receive. He cited an FAA study of a decade ago that concluded dosages received by the average crewmember on domestic flights were within 10% of exceeding the applicable federal limit, and that higher altitude and more frequent flying since that time suggest that the federal limit is being exceeded. He proposed that certificate holders be required to monitor radiation doses and constrain the occupational dose to the whole body of crewmembers to 1.5 rem per year. All flight crewmembers would be trained in the use of devices to monitor radiation.

(Siehe auch: «Strahlenbelastung von Flugzeugbesatzungen» **rundschau** Juli/August 1984)



Organisation des Vorstandes

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

Kommission	Delegierter des Vorstandes	Vorsitz	SR-Fach
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/ rundschau	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
Pensionierte	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



**Konstituierung
der Aeropers-Kommissionen
und -Delegationen**

Kommission	Delegierter des Vorstandes	Mitglieder
Versicherungskommission	H. Kok	D. Schürer, Geschäftsführer O. Brunner, P. Kongsted, A. Sooder, Ruedi Suter, J. van Scherpenzeel, C. Tapparel, P. Wepfer.
Salär-/ Gesamtaufwandkommission	R. Mérier	D. Brägger (Vorsitz) G. Brun, G. Moret, P. Ritter H. Robitzkat, J. Schmid
Datenaufzeichnungs- geräte (AIDS)	J. Schmid	H. Spörri
Seniorität	C. van Rijn	P. Bircher (Vorsitz) R. Plüss, J. Schmid, Th. Stefanini
Finanzen	J. Schmid	G. Schwing (Kassier)
Einsatzkommission	M. Egger	M. Baudat (Typenchef B-747) René Kunz, K. Kuratli L. Ritzli (Typenchef DC-10) G. Fritschi, Ch. Hofmänner K. Lichtenstein (Typenchef DC-9) E. Schaupp, M. Egger, J. Schmid J. J. Stähli, M. Mattenberger (DC-8) Heinrich Saladin (Typenchef A310) Eric Bieler
Schulung und Check	H. Spörri	H. P. Buchmann (Vorsitz) R. Lengauer, G. Zumstein
IFALPA/EUROPILOTE	C. van Rijn	Ch. Kühner (Europilote)
Flugsicherheit	H. Lüscher	H. J. Sauter (Vorsitz) H. Kistler, P. Merz, Roger Suter R. Zuberbühler, P. Wüthrich U. Tröhler
	Sicherheits- fragen	Hansjörg Sauter (Beauftragter des Dachverbandes)
info/rundschau	H. Lüscher	F. Rasumowsky (Vorsitz) R. Lengauer, J. Schmid, D. Schürer
Ausländerkommission	H. Kok	J. van Dierendonck (Vorsitz) J. Elfring, R. Holland, G. Grocott H. Robitzkat, M. Thomas E. Scharp

Kommission	Delegierter des Vorstandes	Mitglieder
Romands	R. Mérier	J. J. Stähli (Vorsitz) R. Gaille, B. Wettstein
Copiloten	H. Lüscher	Th. Stefanini (Vorsitz)
Pensionierte	M. Egger	R. Schilliger

Delegationen und Vertretungen

Dachverband der Vereinigungen des fliegenden Personals der Swissair
H. Kok (gleichzeitig Präsident des Dachverbandes), H. Spörri

VEF-Stiftungsräte

H. Ehrensperger, A. Huggenberger, A. Sooder, M. Wipf

OASF-Stiftungsräte

J. van Scherpenzeel (Vorsitz), O. Kristiansen, M. Thomas

Eidg. Luftfahrtskommission

H. Hürzeler

ATIR (air traffic incident reporting)

H. Sauter

Eidg. Flugsicherungskommission

H. Sauter

Büro für Flugunfalluntersuchungen

Fachgruppe Flugbetrieb	H. Sauter
Fachgruppe Wetter	Roger Suter
Fachgruppe Flugsicherung	H. Sauter
Fachgruppe Zeugeneinvernahmen	H. Ehrensperger
Fachgruppe Flugzeugzelle	A. Wagner, A. Hool
Fachgruppe Triebwerke	A. Hool, C. Miazza
Fachgruppe Flugschreiber	A. Wagner, H. Thut
Fachgruppe Human Factors	H. Thut, Roger Suter, Dr. H. Schefer

AEROSUISSE, Dachverband der schweizerischen Luftfahrt

H. Thut
