

# rundschau

März / April 1981



**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	4
<b>I N T E R N</b>	
AHV-Beitragspflicht für Pensionierte	7
Neuaufnahmen	9
FLUSIKO-IFALPA	10
Generalversammlung	11
Auto-Test 1981	13
APKK	13
Copiloten-Gruppe	15
Search and Rescue!?	15
Radarbild-Aufzeichnungen	16
Man sollte . . .	18
Interview: Eugène Heiz	19
(Noch) Swissair-Intern	25
Von KKW-Schichtleitern und Piloten	25
Begegnungen	29
From other Publications	33

**Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 21. Mai 1981**

**Redaktions-Team:**

B. von Tobel (Vorsitz)  
H. Hürzeler, R. Kurtz,  
F. Rasumowsky, J. Schmid,  
H. Spörri

**Redaktions-Adresse  
und Versand:**

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

**Druck und  
Inseratannahme:**

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

Die Schwarz-Blauen von AEG.

## Testen Sie die AEG-Powermatic!

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

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

**Byland AG**



**AEG**

Elektrowerkzeuge von  
AEG-TELEFUNKEN

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



## Karate

Selbstverteidigung  
Körper- und  
Geistesschulung  
für Damen und Herren

Training:  
Montag–Freitag abends,  
Samstag nur vormittags  
Montag, Mittwoch und Freitag  
auch nachmittags

Besuchen Sie uns, oder rufen  
Sie uns an.

**Karateschule OKINAWA-TE**  
Mitglied der  
Japan Karate Association (JKA)  
Leiter: Bruno Diethelm  
dipl. Trainer, JKA  
8052 Zürich-Seebach  
Köschenrütistrasse 6  
Telefon 01/302 19 13 / 57 55 04

# Objektivität



Einmal mehr wurden wir der einseitigen Information bezichtigt. Diesmal direkt und offiziell, steht doch im Chefrapport des Februar-Flight-Recorders unter der Kopie des Aeropers-Briefkopfes: «Nur eine sauber abgefasste Berichterstattung garantiert eine objektive Information...» Meines Erachtens sollte aber nicht nur die Information, sondern auch die Diskussion sachlich sein. Ob das der Fall ist, wenn im gleichen Chefrapport ein Feedback als «nicht von sehr tiefeschürfenden Gedankengängen zeugend» abqualifiziert wird, bleibe dahingestellt.

Objektivität — wir meinen, dass nicht nur das saubere Abfassen, sondern auch das Publizieren der verschiedenen Meinungen dazu gehört. Wir erfüllen diesen Anspruch insofern, als unseren Mitgliedern in der **rundschau** Rubriken zur Verfügung stehen, wo sie ihre Meinungen veröffentlichen können. Hingegen gibt es innerhalb des Swissair-Kaders Leute, die bezüglich A-310-Cockpit nicht offen sagen dürfen, was sie denken...

Genug der Polemik.

In der letzten **rundschau** schrieb unser Präsident zum Schluss seines Artikels: «Ich hoffe, Sie sind mir nicht böse, wenn ich unserer 50-jährigen Swissair ein weiteres Geburtstagsgeschenk mache, indem ich für diesmal nicht über sozialpartnerschaftliche und aeropersinterne Probleme schreibe... Alles weitere also in der nächsten **rundschau**.» Leider konnte nun Hano Hürzeler den Artikel diesmal nicht selbst verfassen, da er aus gesundheitlichen Gründen beurlaubt ist. Ich möchte ihm an dieser Stelle gute Erholung wünschen.

Engagierte Verbandsarbeit (nicht nur sie) zehrt offensichtlich an der Gesundheit. Das hat seinerzeit schon unser ehemaliger Vizepräsident Gégé Heiz erfahren müssen. In der Zwischenzeit geht es ihm besser, wie er anlässlich eines Interviews (siehe Seite 19) bestätigt hat. Es hat sich ein interessantes Gespräch ergeben, zu dessen Lektüre ich Ihnen viel Vergnügen wünsche.

Beat von Tobel



## Liebe Mitglieder

Während ich diese Zeilen schreibe, ist es draussen wohl noch sehr kalt, aber man fühlt, wie die Sonne mit zunehmender Kraft den Winter verdrängt und mit dem Hervorlocken der ersten Blumen den Frühling ankündigt. Die gleiche treibende Kraft wird auch unsern Präsidenten Hano Hürzeler bald wieder zur Genesung bringen. Es ist eben die Art von Hano, sich voll für eine Sache einzusetzen, ohne Rücksicht auf sich selbst und seine Gesundheit, und offensichtlich kommt es vor, dass man die Grenzen dessen, was man verkraften kann, gelegentlich überschreitet. Auch wenn wir übrigen Vorstandsmitglieder ihn so gut wie möglich zu entlasten versuchen, so ist es die schon erwähnte Art von Hano, an allen Kompromissregistern zu ziehen, um eine Lösung zu finden. Sein persönliches Engagement in der Frage crew complement, im Fall Athen sowie in allen Belangen, in denen der Faktor Mensch mehr in den Vordergrund gerückt wird, haben Hano's Kraftreserven aufgebraucht, so dass ihm der Arzt die notwendige Pause verschreiben musste. Bis zur Veröffentlichung dieser Zeilen wird Hano voll genesen wieder unter uns weilen.

An den letzten beiden Vorstandssitzungen haben wir den Versuch durchgeführt, mit «open house» unsere Mitglieder für die Arbeit des Vorstandes zu interessieren. Ich versuche, darüber kurz Bilanz zu ziehen: Die Beteiligung war sehr mager, was natürlich nur bedeuten kann, dass alle unsere Mitglieder mit der Arbeit ihres Vorstandes voll und ganz zufrieden sind, was uns allesamt in unserem Selbstbewusstsein erheblich stärkt. Ein kleiner Aufmarsch hat aber den Vorteil, ein Gespräch am runden Tisch in einer gelösten Atmosphäre durchzuführen, wobei praktisch jeder zum Wort kommt. Ich glaube, jeder Ressortchef ist von diesem Familiengespräch mit einigen Tips und Denkanstössen nach Hause gegangen.

Im Laufe des Jahres gehen bei den einzelnen Vorstandsmitgliedern, aber auch im Sekretariat und speziell beim Präsidenten, sehr viele Telefone ein über einzelne zum Teil persönliche Ungereimtheiten. Auch am runden Tisch kamen einige solche Einzelfälle zur Sprache. Man darf daraus sicher die berechtigte Frage ableiten: warum gehen die Piloten mit ihren persönlichen Anliegen zur Aeropers und nicht zu ihrem Chef? Ist es das mangelnde Vertrauensverhältnis oder ganz einfach die Tatsache, dass unsere Chefs so stark überlastet sind, dass keine Zeit für persönliche Betreuung mehr bleibt. Ich kann diese Frage nicht beantworten, aber ich sehe gute Voraussetzungen, dass sich hier eine Verbesserung anbahnt. Meines Wissens weht in der Swissair zur Zeit ein neuer Wind unter der Flagge: Organisationsentwicklung (OE).

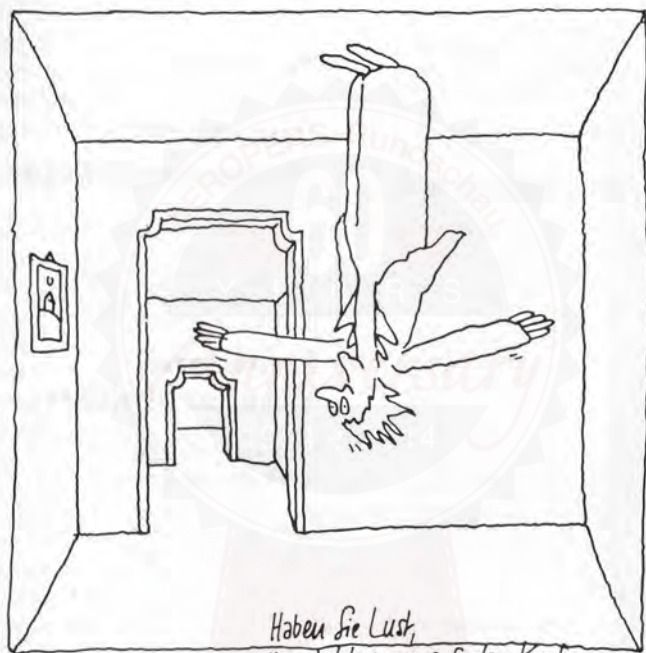
Bei OE-Merkmalen steht u. a.:

«OE bedeutet offene Informationspolitik, **Vertrauen aufbauen**, die Mitarbeiter einbeziehen und teilhaben lassen, ferner Kommunikation in und zwischen Gruppen, direkte Mitwirkung, **Partnerschaft.**»

Wenn diese edlen Ziele auch in unseren Regionen verwirklicht werden, und zwar in allen Belangen, so wird ein wichtiger Schritt in Richtung Verbesserung der Lebensqualität getan. Wir von der Aeropers werden alles daransetzen, diese Marschrichtung zu unterstützen.

Mit freundlichen Grüßen

Edy Brunner



*Haben Sie Lust,  
Ihre Wohnung auf den Kopf  
zu stellen?*

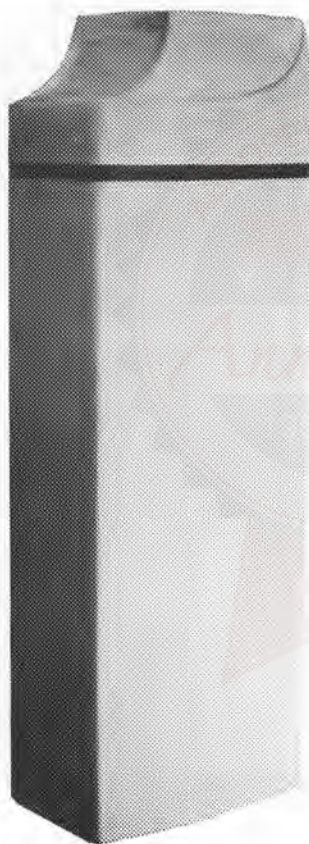
## Scherrer Wohnen

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

Original Holzpropeller, Typ KW Thun,  $\phi$  2.60 m, Baujahr 1931 von Dewoitine D27 III, sehr guter Zustand.  
VB Fr. 15 000.—.

## Rarität

1 dito Typ BENZ  $\phi$  2.54 m, Baujahr ca. 1918, Fr. 6 000.—  
Telefon 01 / 833 10 75 (R. Schmid, c/o U. Steiger),  
ab 19.00 Uhr.



**15 Jahre**

### **Suntherm Wasserenthärter**

Schützen Sie die teuren  
Installationen und Apparate  
mit einem

### **Suntherm Wasserenthärter**

Wasserenthärter  
für Privat und Industrie

sämtliche Zubehör  
Silberharzfüllungen

Beratung, Verkauf und Service

### **SUNTHERM AG**

8600 Dübendorf, Telefon 01/821 16 61

Mitarbeiter der Swissair erfragen  
den für Sie gültigen Spezialpreis



# AHV-Beitragspflicht bis zum 65. Altersjahr

intern

## Keine Lücken in der Beitragspflicht

Die Beitragspflicht der männlichen Nicht-Erwerbstätigen hört erst am Ende des Monats auf, in welchem sie das 65. Altersjahr vollendet haben. Da nur Versicherte mit vollständiger Beitragsdauer Anspruch auf eine Vollrente der AHV oder IV haben, ist es wichtig, dass Sie Ihre Beitragspflicht auch für jene Jahre erfüllen, in denen Sie keine oder nur eine teilweise Erwerbstätigkeit ausüben. Diese Regelung gilt auch für Invalide und **vorzeitig Pensionierte**.

## AHV-Beiträge für Nicht-Erwerbstätige

Als Nicht-Erwerbstätige gelten Versicherte, für die keine oder nur sehr bescheidene AHV/IV/EO-Beiträge von einem Erwerbseinkommen bezahlt werden. Sie haben Beiträge zu entrichten auf Grund ihres **Vermögens** sowie ihres **Renteneinkommens**.

(Über Details haben wir Sie in unserem Bulletin vom 20. August 1979 orientiert.)

## Die AHV-Zweigstelle der Gemeinde weiss Rat

Es empfiehlt sich, nach der Pensionierung die anschliessende AHV-Beitragspflicht auf der AHV-Zweigstelle der Gemeinde zu regeln. Insbesondere können Beiträge, die auf Grund einer teilweisen Erwerbstätigkeit entrichtet werden, auf Verlangen an die als Nicht-Erwerbstätiger geschuldeten Beiträge angerechnet werden.

Den Passivmitgliedern legen wir dieser **rundschau**-Nummer ein AHV-Merkblatt für Nicht-Erwerbstätige bei.

## Korrektur der Belastung für Nicht-Erwerbstätige

Da den Nicht-Erwerbstätigen die Arbeitgeberbeiträge fehlen, d. h. von ihnen selber getragen werden müssen, erhöht sich ihre Beitragsbelastung massiv gegenüber den Abzügen als Erwerbstätiger.

Wir versuchen am Ball zu bleiben und im Rahmen der 10. AHV-Revision eine Verminderung dieser Belastung zu erreichen. Allerdings: die Nicht-Erwerbstätigen werden im allgemeinen nicht als besonders sozial be-



nachteiligt betrachtet, was sich auf unsere Erfolgchancen auswirken dürfte bei den Volksvertretern.

Roland Kurtz

PS. Wenn Sie über das 65. Altersjahr hinaus tätig bleiben, sind Sie verpflichtet, weiterhin Beiträge an die AHV/IV zu leisten. Das «AHV-Merkblatt über die Beitragspflicht im Rentenalter» kann bei jeder AHV-Stelle bezogen werden.



... und nach ein paar Lockerungsübungen setzt er sich dann hin und schreibt den "CHEFRAPPORT"

# Neuaufnahmen

An der Vorstandssitzung vom Februar 1981 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



Felix Egolf



Ernst Meier 2



Adrian Meister



Rudolf Schär



Arthur Wernle

Wir heissen diese Herren in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

# IFALPA AGA / AIR / OPS<sup>1</sup> Study Group Meetings

Johannesburg 13–18/10/80

FLUSIKO  
IFALPA

Douwe W. Staal

This combined meeting of the three groups was held to evaluate the benefits of such a meeting to facilitate the development of policy on those subjects which overlap within the three individual study groups.

Don't believe it is vacation time when you read the name Johannesburg. During this six days' meeting we covered about sixty subjects out of the AGA/AIR/OPS study groups.

Following I will give you an extract of the highlights of these meetings.

## — Approach lighting systems

Annex 14 specifies the simple approach lighting systems, but this is not considered to be suitable to serve runways greater than 900 m in length. Over 900 m runway length, a full 900 m approach lighting system is required. Arguments have been put forward, suggesting that 900 m is unnecessary for the lower operating minima limits because the full length would not be seen by the pilot at decision height. It is important to stress that the decision to continue or to discontinue the approach is not an instantaneous decision made at decision height but one based on a continuous assessment of the visual information obtained during the approach. The full length of the approach lighting system plays an important role in this build-up of visual cues.

## — Fuelling operations when passengers remain on board

Swissair has a policy which covers the IFALPA one and already some years ago we have been helping to build up this IFALPA policy with the use of our Swissair standards.

The existing policy only implies the necessity for a flight crew member to remain on board of the aircraft whilst fuelling is in progress. The proposed amendment is intended to make the policy more specific on this point so that the established order of command on board and responsibility for the safety of the occupants is maintained.

## — Fuel policy

It was needed to establish a fuel policy for those colleagues who did not have any laid down regulations (!). Just an example: When no alternate required to fly to and land at the planned destination,

- a) +60 min. holding at 1500 feet above destination at standard temperatures

- b) +additional fuel for an increased consumption (for us. e.a. company fuel), this amount shall be at least 5% of the trip fuel, or 5 min. flight time at holding speed at 1500' above the sea level, whichever is higher.

— Automatic landings in Cat. III weather conditions

As our DC-9-81 is equipped with a head up display, I just want to mention some words regarding «why IFALPA wants to see the use of the HUD», Mc-Donnell-Douglas is seeking Cat. IIIa certification for its DC-9-81 with fail passive autoland without HUD. However, HUD is offered as an option.

**Fail passive:** a fail passive system is essentially a two-channel system. In the event of any single failure within either channel or of disagreement between the two channels, a system is designed to be disengaged, thus preventing any significant deviation of trim, flight path or attitude. The design is, of course, vulnerable to system disconnect at any altitude. We see, that it is true that the requirement for HUD as a **back-up-system** is more urgent with fail passive systems; but, **as a means for pilot assessment of autoland system performance**, the requirement for HUD applies with equal urgency to both fail operational **and** fail passive systems.

In Cat. III conditions, only HUD can provide, directly and continuously during the critical stages of approach and landing, the information required to enable the pilot:

- a) to assess the performance of the automatic landing system
- b) to remain solidly in the instrument information loop while attempting to determine that the landing can be safely accomplished within the limits of the touch down zone.
- c) to perform any required non automatic piloting tasks
- d) to complete the landing safely in the event of autoland system failure at a very low altitude, and

<sup>1</sup> AGA = Aerodrome Ground Aids

OPS = Operations

AIR = Airworthiness

## *Die Generalversammlungen 1981*

— AEROPERS

— APKK

*finden am 21. Mai 1981 im Hotel Mövenpick, Glattbrugg, statt.*



e) to execute a go-around safely from any altitude in the event of autoland system failure.

— Take-off alignment distance

This is just one of the factors which are of possible importance to the so called «declared distances» (take-off distance and accelerate stop distance).

There has been a discussion that the take-off alignment distance need not to be considered for the all-engines-operating take-off case as this is one of the variables included in the 115% factoring. This argument is invalid. The extra 15% factor is applied to account for unknown performance variables, not **known** degradations such as take-off alignment distance.

What are the consequences of such RWL reductions? If we look to the DC-10 and B-747 we get the following approximate figures:

	<b>alignment distance</b>	<b>weight reduction</b>
DC-10	250 ft/ 80 m	2000—4000 kg.
B-747	300 ft/100 m	3000—6000 kg.

The above information regarding the AGA/AIR/OPS study group meeting gives you a bit of information of what is done this time and I can assure you: there is much left which still has to be done.

## Auto-Test 1981

Auch dieses Jahr stehen uns von der AMAG AG in Kloten 3 Wagen für unbegleitete Probefahrten zur Verfügung.

Zwischen dem **27. April und dem 9. Mai** stehen beim Aeropers-Sekretariat für Sie bereit

### **Audi Coupé — Passat PW — Golf GLS, 1,5 l, 5-Gang**

Bitte melden Sie sich telefonisch an (814 15 15), damit der gewünschte Wagen für Sie reserviert werden kann.

Die Bedingungen halten sich im bisherigen Rahmen:

- jeder Testfahrer bringt den Wagen mit gefülltem Benzintank zurück
- Auslandsfahrten dürfen nicht unternommen werden

Herr T. Füglistaler, Verkaufsleiter der AMAG AG Kloten,  
Telefon 814 01 61, berät Sie gerne persönlich.

Aeropers-Sekretariat

## Die Entwicklung der APKK 1974 — 1981

Als vor sieben Jahren unter der Regie von Kurt Rutishauser die Aeropers-Krankenkasse (APKK) gegründet wurde, konnte wohl niemand ahnen, dass sich dieses Kind der Aeropers so prächtig entwickeln wird. Als Grossrisikoversicherung ausgelegt, welche ihre Leistungen zusätzlich derer einer Basiskrankenkasse ausrichtet, konnten die Verwaltungskosten in engen Grenzen gehalten werden. Dies erlaubte in den vergangenen Jahren nebst Prämienreduktionen massive Verbesserungen der Leistungen. (Bei andern Kassen ist meist das Gegenteil der Brauch!) Wie aus den Graphiken ersichtlich, ist nun eine gewollte, ruhigere Phase eingetreten. Mit einem beruhigenden Finanzpolster wird versucht, die Kassenleistungen der rasanten Teuerung im Gesundheitssektor anzupassen, ohne dabei die Mitglieder sogleich mit Mehrprämien zu überraschen. Ein günstiger Zeitpunkt, diesem Versicherungswerk, welches allen Aeropersmitgliedern inklusive ihren Familienangehörigen offensteht, beizutreten. Auskünfte erteilt das Aeropers-Sekretariat, Telefon 814 15 15 oder die APKK-Verwaltung, Telefon 814 11 77.

Olav Brunner

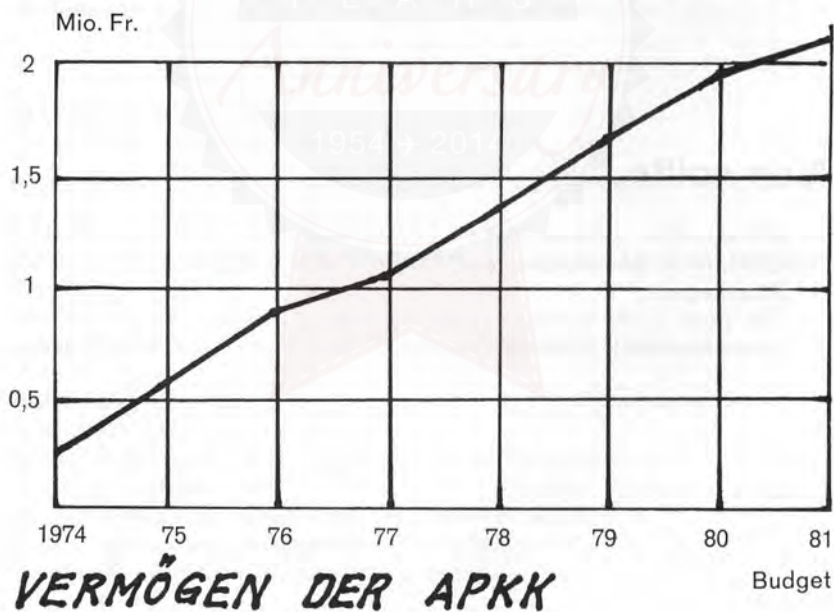
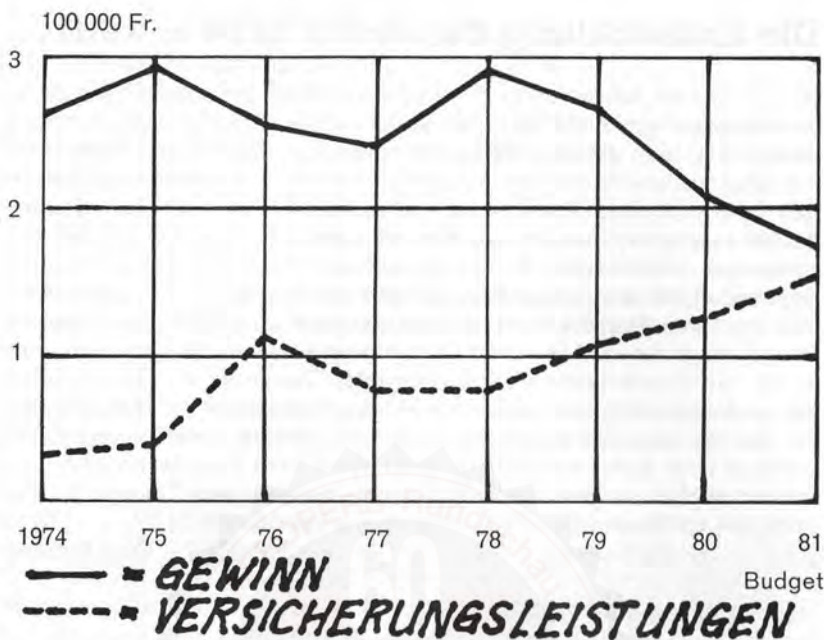
---



### Man sollte...

- sich wundern, dass es trotz INS, HUD, RNAV, FGS, CTR, BC, FDSU, ISDU, NCU usw. immer noch möglich ist, ein Flugzeug von A nach B zu fliegen.
- sich noch mehr wundern, dass es ohne all diesen elektronischen Schnickschnack auch möglich war.

O. Brunner



## Copiloten-Gruppe

Am 24. Februar und am 11. März tagte die Copiloten-Gruppe unter dem Vorsitz von H. Kok. Verschiedene Themen wurden behandelt und ein paar Aktionen beschlossen. Hier das Wichtigste:

- Bei Dienstreisen in der Kabine (DH-Travel) wird endlich die Berücksichtigung des Nichtraucherers verlangt, zumal die technischen Voraussetzungen zur Erfassung solcher Wünsche gegeben sind.
- Für die ab 1982 geltende Verbesserung des Freitage-Faktors auf Langstrecken wird der Einsatzzkommission Beifall gespendet. Genugtuung kam auf, dass die Swissair diesem Postulat nun doch noch Verständnis entgegenbrachte.
- Die Vertretung der Copiloten im Vorstand wurde lange diskutiert — besonders jüngere Copiloten sind gesucht, weil die DC-9-Piloten im Vorstand krass untervertreten sind. Wo ist hier der geeignete, aktive Kandidat?
- Der take-off durch den Copiloten bleibt weiterhin ein Anliegen. Die versammelte Gruppe fand keine stichhaltigen Gründe, weshalb ein First Officer das Flugzeug nicht schon nach dem Einfahren des Fahrwerkes fliegen kann. Zudem fanden wir einhellig, ein Captain sei gerade dann ein Gentleman, wenn er das Flugzeug so früh wie möglich (also nach «clean-up») und nicht so spät wie nötig übergebe . . .

Im übrigen genossen es alle sehr, beim Wein witzeln zu können, und es wurde erzählt, dass doch letztthin tatsächlich — nein, das erzählen wir dann an der nächsten Copi-Sitzung.

F. Rasumowsky

## Search and rescue!?

Captain L. Blomberg gepensioneerd gezagvoerder KLM, is bezig een klub van oud KLM vliegers op te richten.

Geïnteresseerden, kunnen zich direkt wenden aan:

Captain L. Blomberg  
Ch. Eysins 40  
**CH-1260 Nyon** (Suisse)

Eventuele nadere informatie ligt ter inzage op het Aeroperssekretariaat.

J. V. D.



# Collection of Radar Data

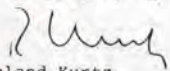
Der hier wiedergegebene Briefwechsel zwischen Aeropers und Bundesamt für Zivilluftfahrt betrifft einen (weidläufigen) Aspekt des **Datenschutzes**.

## Collection of Radar Data

Sehr geehrte Herren,  
Ueber den heutigen Zustand und die voraussichtliche Entwicklung bei Produktion, Archivierung und allenfalls Auswertung - samt allen damit verknüpften luftrechtlichen Folgen - von Radarbildern, insbesondere bei SID fehlt uns eine klare Uebersicht.

Wir danken Ihnen für eine breite Information, die wir eventuell teilweise unsern Mitgliedern weitergeben können.  
Für Ihre Bemühungen sind wir Ihnen zu grossem Dank verpflichtet.

Mit freundlichen Grüessen  
A E R O P E R S

  
Roland Kurtz

In Bad Zurzach per 1. Mai 1981 zu vermieten, sehr schöne

## **3 1/2-Zimmer- Dachgeschosswohnung**

in neuer Überbauung, sonnig, ruhig und zentral gelegen.

Exklusiver Ausbau wie z. B.:

- sehr grosse zweiseitige Dachterrasse
- separate Dusche
- eigene Waschmaschine
- Geräteraum auf Terrasse
- sehr schöne Küche mit Terrassen-Austritt
- grosses Wohn-/Esszimmer mit Cheminée
- schöne Holzdecken etc.

Mietzins: Fr. 1170.—, inkl. NK und Garagenplatz.

Auskunft erteilt: Walter Keller, Telefon 056 / 49 18 76



Bundesamt für Zivilluftfahrt (BZL)  
Office fédéral de l'aviation civile (OFA)  
Ufficio federale dell'aviazione civile (UFA)  
Federal Office for Civil Aviation (FOA)

CH-3003 Bern, den 5. Februar 1981

Bundeshaus Innangasse  
☎ 031 614111

Teleg. Civilair Bern  
Tele. 32110 Ofar.ch

Ihr Zeichen  
Votre signe  
Vostro segno

Ihre Nachricht vom  
Votre communication de  
Vostre comunicazione del

21.1.81

Unser Zeichen  
Notre signe  
Nostro segno

935/526-We

Rückfrage  
Rappel  
Richiamo

61.59.81

Gegenstand  
Objet  
Oggetto

Radarbild-Aufzeichnungen

cc - memo  
- C. V. R.  
- H. K. K.  
- E. W. W. / 24

Aeropers  
Ewiges Wegli 10  
8302 Kloten

Sehr geehrter Herr Kurtz,

Wir beziehen uns auf Ihre Anfrage vom 21. Januar 1981 über Stand und voraussichtliche Entwicklung von Radaraufzeichnungen und können Ihnen dazu folgende Uebersicht darstellen:

1. Die Flugsicherungsdienste Zürich und Genf verfügen über keine technischen Anlagen, die das systematische Aufzeichnen von Radardaten erlaubt. Die Einführung solcher Anlagen wird studiert, wobei die Ausbildung von Flugverkehrsleitern und der Einsatz als Hilfsmittel für technische Tests der Flugverkehrsleitsysteme im Vordergrund stehen. Im übrigen befasst sich die ICAO mit diesem Thema; die Arbeiten werden von uns aufmerksam verfolgt.
2. Aus Gründen der Lärmbekämpfung wurden und werden in Zürich periodisch, meist im Zusammenhang mit Lärmmessungen, Radarbilder fotografiert und Flugwege statistisch ausgewertet. Solche Auswertungen dienen als Grundlage z.B. bei der Redaktion von SID oder bei der Festlegung von Lärmzonen. Hier besteht eine klare Forderung nach einer umfassenderen, kontinuierlichen Aufzeichnung der Flugwege für Statistiken einerseits und für die Dokumentation von groben Abweichungen andererseits. Zur Zeit besteht jedoch noch kein Zeitplan für die Einführung solcher Anlagen.
3. Auf dem Flughafen Basel läuft seit einigen Monaten eine Video-Aufzeichnung des Radarbildes. Die Anlage ist in erster Linie als Machbarkeits-Studie zu bezeichnen. Sie erlaubt die Rekonstruktion einzelner Flüge und wird auch für die Dokumentation von effektiven Flugwegen, z.B. im Fall von Fluglärmbeschwerden, verwendet.

Dieser kurze Ueberblick stellt im Wesentlichen den Stand der Dinge aus unserer Sicht dar.

Mit freundlichen Grüssen

Bundesamt für Zivilluftfahrt  
Rechtsdienst

i.A.

  
S. Wenger

## Man sollte...

Man sollte gehen — man sollte tun,  
man sollte handeln — sollte nicht ruhn,  
man sollte schreiben —

Ich schreibe — Plädoyer für Persönlichkeit im Sprachgebrauch

Wir sind soweit! Die Isolation, Verslossenheit, Unpersönlichkeit unserer Zeit hat sich mit Erfolg auch der Sprache bemächtigt. Achten Sie bei Ihren nächsten Gesprächen darauf, wie oft das persönliche Fürwort «ich», «du», «er», «sie» ersetzt wird durch den Ausdruck «man». Damit geht uns ein Stück Identifikation und Engagement verloren. Der Mann ist zum man geworden und damit zum Niemand. Modeerscheinung oder Zeichen der Zeit? Mit der Verwendung des «man sollte, man hat», etc. stehen wir nicht mehr zu uns selbst und schieben die Verantwortung ab an Unbekannt.

Man sollte sich das überlegen ...

Ihr Walter E. Gubser

### Anton Engler

Ehemaliger Purser

besorgt für Sie

Anlageberatung  
Wertschriftenverwaltung  
Eigenheimfinanzierung  
Baukredite  
Hypothesen



Schweizerische Bankgesellschaft Regensdorf Tel. 840 50 50

## Das aktuelle Interview: Eugène (Gégé) Heiz

Als am 31. Januar 1981 E. Heiz als Swissair-Captain pensioniert wurde und zum Sektionschef des Bundesamtes für Zivilluftfahrt ernannt wurde, ging auch eine aktive Aeroperskarriere zu Ende. Die Redaktion nahm dies zum Anlass für ein Gespräch über aktuelle Themen, das am 20. März stattfand.

ar Du bist 1952 in die Swissair eingetreten. Was hat sich an der Stellung des Piloten seit damals geändert?

E.H. Der menschliche Aspekt, die Position des Captain und Sicherheitsaspekte, seit ich mit DC-3 geflogen bin. Der Captain hat viel mehr Entscheidungsfreiheit gehabt, eine ELS gab es damals nicht. Der Captain hatte damals eine viel gewichtigere Rolle. Im Moment, in dem er einen Flug übernommen hatte, war er auch Chef der Operation.

ar Was hat sich an der Sicherheit geändert?

E.H. Damals hatten wir noch kein FOM, sondern nur das Luftfahrtgesetz, das wenig in die Details ging. Dies verlangte vom Captain viel mehr Engagement. Man konnte sich nicht auf Paragraphen berufen und musste die Grenzen selber ziehen. Dementsprechend war die Fliegerei eben auch gefährlicher.

ar Wie sieht der Pilotenberuf heute aus?

E.H. Wir befinden uns an einer technischen Wende. Der Pilot ist physisch nicht mehr direkt in die Steuerung des Flugzeuges integriert, er ist bereits Flight Manager, der einen Haufen elektronischer Systeme hat, die ihm die physische Arbeit abnehmen. Dafür muss er sich intellektuell entsprechend mehr einsetzen. Er muss den ganzen Prozess geistig verfolgen. In intellektueller Hinsicht ist es schwieriger, Flight Manager zu sein, als konventioneller Pilot. Der grosse Vorteil von heute ist die grössere Kapazität, die der Pilot zum Überlegen und Planen frei hat.

ar Seit wann warst Du in der Aeropers aktiv?

E.H. Seit den Sechziger Jahren in der Flusiko unter dem Vorsitz von Herrn Fredi Muser. Als dann Herr Muser die Redaktion des Flight Recorder übernahm, wurde ich 1965 Vorsitzender. 1969 dann Eidg. Flugsicherungskommission und 1975 Luftfahrtkommission. Von 1977 bis 1979 war ich als Vizepräsident im Aeropersvorstand.

ar Welchen Auftrag würdest Du jetzt der Aeropers erteilen?

E.H. In erster Linie das gesamte Pilotencorps gegenüber der Swissair vertreten. Das braucht eine Organisation, eben die Aeropers.



Gesprächspartner für die Swissair ist der Vorstand. Das ist eine Tatsache, die man nicht mehr zu beweisen hat. Erste Priorität sind Regelung der Arbeitsbedingungen und Wahrnehmung der sozialen Aufgaben, vor allem Versicherungen. Zweitens Mitmachen bei allen Entwicklungen, die sich in der Linienfliegerei abzeichnen. Dabei darf man aber nicht denken, der Aeropers-Standpunkt sei der einzig gültige.

ar In der Aeropers umfasste Dein Arbeitsgebiet auch die Kommission «Schule und Check» . . .

E.H. Ich fände es wichtig, dass Swissair und Aeropers vor allem für die Wahl der Instrukturen mehr zusammenarbeiteten. Es wirkt sehr negativ, wenn ein Instruktor von der Swissair gewählt wird, und die Aeropers nicht einverstanden ist. Ich denke da vor allem an die pädagogische und psychologische Eignung. Ich bin als Instruktor immer mehr überzeugt davon: die fliegerische Qualifikation eines Fluglehrers ist nur ein Teilaspekt seiner Eignung. Es gibt in diesem Zusammenhang für ein Pilotencorps nichts Schlimmeres, als einen Instruktor zu haben, der seiner Funktion nicht gewachsen ist.

ar Gab es in Deiner Aeropers-Zeit spezielle Höhe- oder Tiefpunkte?

E.H. Trotz normalen Schwankungen, die der finanziellen Situation der Swissair entsprachen, sind die vergangenen Jahre ohne grosse Krise vorübergegangen, mit Ausnahme von, glaube ich, zwei Vertragskündigungen in den Fünfziger Jahren, als es hart auf hart ging. Obwohl es manchmal Streitpunkte gegeben hat, blieb alles im Rahmen. Beim Vergleich mit dem Ausland müssen wir uns als sehr glücklich schätzen, dass wir mit dem Arbeitgeber noch am Runden Tisch sitzen und diskutieren können.

ar Verstehe ich richtig, dass Du während Deiner Vorstandszeit härtere Ansichten vertreten hast?

E.H. Gar nicht. Es schliesst nicht aus, dass man am Runden Tisch ganz hart verhandeln muss. Für die Zukunft des Unternehmens ist es aber eminent wichtig, dass der Dialog zwischen Verband und Swissair nie unterbrochen wird.

ar Sollte sich die Aeropers bei der Arbeitsplatzgestaltung ein grösseres Mitspracherecht erkämpfen?

E.H. Es war schon immer so: wer zahlt, befiehlt. Aber das BZL wird natürlich nie eine Lösung akzeptieren, bei der die Flugsicherheit nicht gewährleistet ist. Auch wenn die Aeropers de jure kein Mitspracherecht hat, ist ihre Meinung nicht ohne Einfluss. Es ist wie in der Politik: jede Opposition hat ihren Einfluss auf die Entscheide der Regierung.

ar Hast Du also nicht das Gefühl, der Verband sei gegenüber der Swissair zu «weich»?

- E.H. Die Swissair muss auch leben! Wenn die Swissair dem fliegenden Personal ein Zugeständnis macht, muss sie dasselbe über kurz oder lang auch den Angehörigen der andern Verbände gewähren.
- ar Wenn die Aeropers mitträgt, dass alle Angestellten eine Verbesserung erhalten, sollten wir stolz sein auf diese Leader-Funktion; aber ist das wirklich so?
- E.H. Es ist so. Was die Swissair dem fliegenden Personal gewährt, ist Ausgangslage für die Bodenpersonalverbände. Es ist deshalb auch eine Verpflichtung des Verbandes, nichts zu fordern, was über die Verhältnisse der Swissair geht. Das ist geradezu ein ethischer Aspekt, den besonders Piloten einsehen müssen. Gerade im Vergleich mit andern Industrien in der Schweiz stehen die Piloten ausgezeichnet da, das muss wieder einmal gesagt werden.
- ar Wie siehst Du die Problematik Zweimann- oder Dreimanncockpit beim Airbus?
- E.H. Auch innerhalb des Pilotencorps gibt es Leute, die nicht der Meinung sind, ein Dreimanncockpit sei besser. Die Swissair hat ihren endgültigen Entscheid, dem wir mit Interesse entgegensehen, noch nicht bekanntgegeben. Der Entscheid des BZL wird sich auf objektive Kriterien der Sicherheit, ohne politische Erwägungen, welcher Art auch immer, stützen.

Zu verkaufen in Kloten/Augwil sofort oder nach Übereinkunft

## **schönes Landhaus** (Baujahr 1964)

Sonnige, ruhige, unverbaubare Aussichtslage am Rande der Grünzone.

- Parterre: Eingangshalle, Wohnzimmer mit Cheminée, kleines Büro, Esszimmer, gedeckter Sitzplatz, Küche, WC, Doppelgarage.
- Obergeschoss: 5 Schlafzimmer, Bad/Dusche, WC mit sep. Waschgelegenheit.
- Keller: grosses Spielzimmer, Bastelraum, Abstellraum, Keller mit Naturboden, Wasch-/Trocknungsraum, Heizung.

Guter Ausbau. 1140 m<sup>2</sup> Land. Verhandlungspreis Fr. 735 000.—.

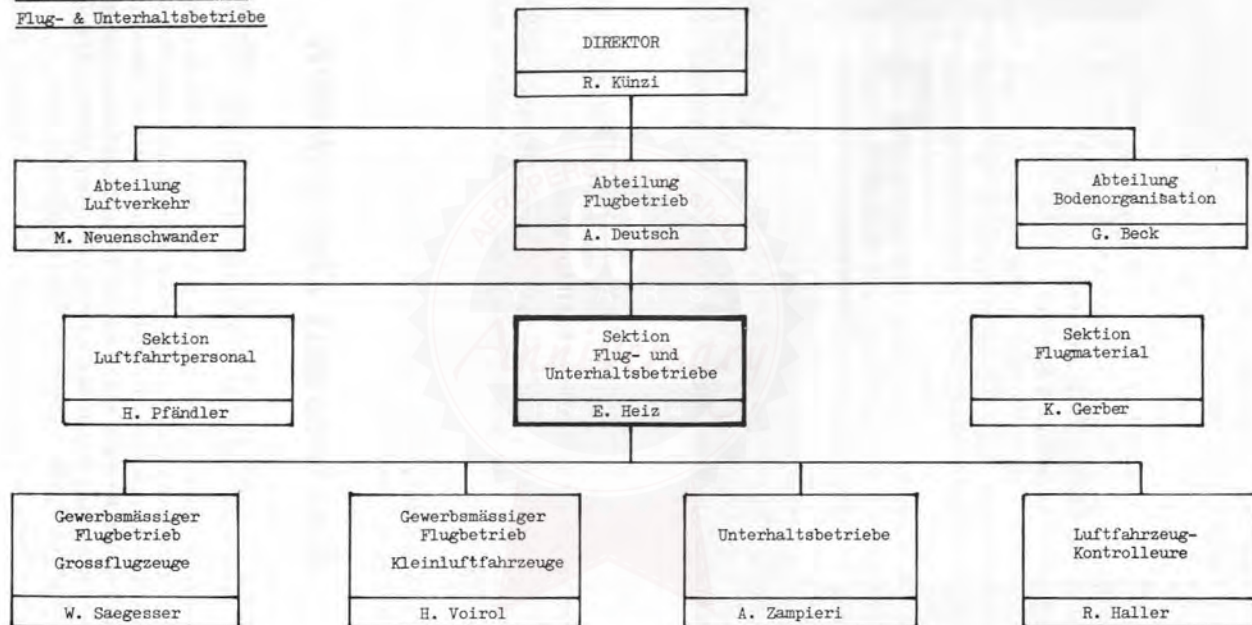
Ernsthafte Interessenten wenden sich bitte an  
Chiffre Nr. 0124, Aeropers **rundschau**, Wettlin Druck,  
Postfach, 8037 Zürich.

- ar Unter Swissairpiloten wird das BZL manchmal spöttisch als Departement der Swissair bezeichnet. Woher kommt diese Anspielung?
- E.H. Das ist grundsätzlich eine Unterstellung. Es ist aber schon so: Man könnte sagen, dass das Luftamt in Sachen Grossflugzeuge operationell eher etwas schwach ist. Es gibt nicht viele Leute, die die Operation auf einer DC-9-81 oder auf einem Airbus beurteilen können. Einer der Spezialisten dafür bin ich. Weil die Swissair schon öfter Flugzeuge als allererste Airline erhalten hat, sind wir hier zusätzlich in einer etwas speziellen Situation.
- ar Was sind Deine Aufgaben hier im BZL?
- E.H. Das BZL ist vor allem Aufsichtsbehörde. Vergesst nicht, dass es in der Schweiz mehr als sechzig Flugbetriebe gibt, in denen nicht überall derselbe Wind weht. Da muss dann das BZL seine Aufsichtsrolle wahrnehmen. Da die Swissair ein sehr gut und straff geführtes Unternehmen ist, gibt es hier für das Luftamt relativ wenig zu tun. Ein anderes Beispiel für unsere Tätigkeit: Das amerikanische FAA möchte die DC-9-81 nur bis zu einer Entscheidungshöhe von 50 Fuss zertifizieren, doch wir erwarten, dass die Swissair bei uns später einen tieferen Wert beantragen wird. Da werden wir Evaluationsflüge, Streuungsmessungen etc. durchführen, um das Flugzeug allenfalls so zu zertifizieren.
- ar Werden das normale Linienflüge mit Passagieren an Bord sein?
- E.H. Natürlich, einfach bei schönem Wetter.
- ar Analog dazu wurde uns Piloten aber vor kurzem geboten, auch bei schönstem Wetter alle vorhandenen Landehilfen zu verwenden, womit wir uns eine gute Trainingsmöglichkeit für Ernstfälle vergeben.
- E.H. Die Philosophie der bestmöglichen Anflugsart ist grundsätzlich richtig. Für Grossraumflugzeuge wäre es beispielsweise ideal, nur ILS-Anflüge durchzuführen. Die Durchsetzung dieses Postulats ist aber beispielsweise in der 3. Welt aus politischen und finanziellen Gründen sehr schwierig. Dazu ist zu sagen, dass der so entstehende Mangel an Training eine Neubeurteilung der Lage erfordert. Vielleicht müssen wir die Trainingskriterien im Simulator revidieren.
- ar Die Swissair verbietet den Cockpitcrews, beispielsweise einem Familienangehörigen eine Landung im Cockpit zu ermöglichen. Steht da tatsächlich das BZL dahinter?
- E.H. Ja, und wie. Aus Trainingsgründen gewähren wir Luftverkehrsleitern, Dispatchern etc. Cockpit-Bewilligungen. Sonst sind wir dagegen, dass Passagiere den ganzen Flug im Cockpit mitmachen. Wir sind im übrigen nicht sehr glücklich, dass die Cockpit-Permits nicht noch mehr begrenzt werden können.



**BUNDESAMT FÜR  
ZIVILLUFTFAHRT**

Organisation der Sektion  
Flug- & Unterhaltsbetriebe





- ar Kann es Situationen geben, in denen ein Swissairpilot sich in irgendeiner Angelegenheit direkt an das BZL wendet?
- E.H. Wenn beispielsweise einem Piloten eine Ausweiserneuerung verweigert würde, wenn er das Gefühl hat, einer Willkür ausgesetzt zu sein, ist unsere Sektion «Luftfahrtpersonal» zuständig, die sich mit Lizenzen befasst. Wir behandeln hie und da solche Einzelfälle; allenfalls auch zusammen mit unserem Rechtsdienst.
- ar Möchtest Du Dich zum Schluss noch an unsere Leser wenden?
- E.H. Ich möchte einen Wunsch äussern. Erstens, dass man zwischen Aeropers und Swissair mindestens den gegenwärtigen Stand von Gesprächsbereitschaft und Vertrauensklima beibehält oder noch verbessert. Damit man als Partner verhandeln kann. Dazu müssen Swissair und Aeropers ihren Anteil leisten. Ich persönlich wünsche zweitens, dass sich die Aeropers in internationalen Strömungen nicht so engagierte. Ich bin überzeugt, dass es bei allen Swissair-Aeropers-Problemen eine optimale, schweizerische Lösung gibt, die man mit ruhigem Gewissen vertreten kann.
- ar Gégé, wir danken Dir sehr für das interessante Gespräch.

Interview: Beat von Tobel und Felix Rasumowsky

### **Das Restaurant Güterhalle in Basel hat gezügelt**

Familie Tomasina vom Restaurant Güterhalle in Basel lässt alle «Fans» unter den Swissair-Besatzungen wissen, dass im Herbst gezügelt wurde.

Am 15. November 1980 wurde dafür im Holeequartier, nämlich an der Holeestrasse 61, das

## ***Restaurant Dorenbach***

eröffnet, unter der gleichen Leitung wie die gute alte «Güterhalle».

Das neue Restaurant wird etwas grösser sein — dafür auch mehr Platz zum Essen bieten — und noch näher beim Hotel Hilton liegen. Der bürgerliche Stil soll beibehalten werden, ebenso die Speisekarte. Im Hotel Hilton werden Kärtchen aufliegen, die einem das Finden des neuen Restaurants erleichtern sollen; Tram 7 bis Dorenbachstrasse, zu Fuss 100 Meter geradeaus.



## **(Noch) Swissair-Intern**

Dem Vernehmen nach erfolgt bereits in nächster Zeit – insbesondere für Golf-Flüge – nochmals eine Flottenerweiterung. Bei allen beteiligten Swissair-Instanzen sind verschiedene Fragen der Cockpit-Ausstattung und -Gestaltung noch ungeklärt; noch weiss niemand: 3- oder 4-Mann-Cockpit?

BvT/RK

---

## **Von KKW-Schichtleitern und Piloten**

Roland Kurtz

Die Zeitschrift für Naturwissenschaft und Technik in unserer Zeit «Bild der Wissenschaft» brachte in ihrer Nummer vom Januar 1981 die Aufzeichnung eines Rundtischgesprächs «Der Mensch als Risikofaktor im Kernkraftwerk: Ist er das schwächste Glied?» Die nachstehend wieder-

gegebenen Passagen sind vollständig aus dem Zusammenhang gerissen, vielleicht gerade deshalb bedenkenswert.

\* \* \*

«Zwischenfall im Kernkraftwerk — eine Schreckensvision unserer Zeit. Alles hängt von der richtigen Reaktion der Leute im «Cockpit» ab.»

\* \* \*

«Ich glaube auch, dass es das ergonomische System – oder mal deutsch übersetzt, das Mensch/Maschinen-System – ist, wovon letzten Endes die Sicherheit des Betriebes entscheidend auch im Störfall abhängen wird.»

\* \* \*

«Wenn der Ingenieur sich hier demotiviert fühlt, weil er eine routinemässige Tätigkeit ausüben müsste, so könnte man doch den sozialen Status dieses Ingenieurs anheben. Denken Sie doch bitte an das fliegende Personal von grossen Verkehrsflugzeugen. Was ist denn der Flugzeugführer letztlich anderes als der Lokomotivführer, der auch 500 Menschen hinter sich hat? Sicher schwebt er nicht in der Luft. Aber wenn er nicht aufpasst, wenn er schläft, dann passiert gleich so viel, als wenn der Pilot im Flugzeug nicht aufgepasst hätte.»

\* \* \*

«Wenn Sie die Funktion des Menschen in einem solchen Mensch/Maschine-System beschreiben wollen, sprechen Sie üblicherweise von einer Informationsaufnahme, einer Informationsverarbeitung und einer Handlung oder Operation.

Dies erfordert von dem verantwortlichen Schichtpersonal im Kernkraftwerk ständige Präsenz in geistiger und körperlicher Hinsicht. In der Psychologie ist der Begriff Vigilanz bekannt für die geistige Präsenz, also zu deutsch: eine dauernde Wachheit oder auch Daueraufmerksamkeit.

Der Mangel an Vigilanz kann bedingt sein durch eine mangelnde Motivation, eine Unterforderung insbesondere durch monotone oder ereignisarme Tätigkeiten.

Eine Überforderung, insbesondere durch Informationsflut oder Ereignisballung – das wäre nicht mehr der Normalbetrieb.»

\* \* \*

«Ich weiss nicht, ob es richtig wäre, jetzt zu fordern: wir brauchen Simulatoren, an denen das Personal das «Griffeklopfen» üben muss. Wichtig ist, dass das Personal an dem Simulator die Gelegenheit bekommt, die Gesamtanlage kennenzulernen, das Gesamtanlageverhalten, das dynamische Verhalten während des Normalbetriebes und während des



gestörten Betriebes bis hin zu Störfällen, um dann jeweils den Bezug zu nehmen zur eigenen Anlage.»

\* \* \*

«Ich halte die Frage der Ähnlichkeit, der Abbildungstreue für nicht gering. Dieser Arbeitsplatz hat ein Gesicht, er hat ein differenziertes Gesicht mit komplizierten Gesichtszügen, aber mit typischen Gesichtszügen. Die Menschen sollen lernen, genau an diesem Arbeitsplatz zu arbeiten. Das ist Argument genug, die Abbildung des Arbeitsplatzes am Simulator, an dem sie üben, möglichst ähnlich zu machen.

Ich bestreite nicht, dass zum Einüben oder zum Kennenlernen gewisser Grundprinzipien wie Transienten, Totzeiten, Arten der Regelung, die Anforderungen an die Abbildungstreue geringer sein können. Aber für die Vorbereitung auf eine Aufgabe ist es natürlich gut, das Üben der Aufgabe so ähnlich wie möglich zu machen. Wenn ich also die Wahl hätte, würde ich ganz sicher ein möglichst ähnliches Modell nehmen.

Genau das tun zum Beispiel auch die Piloten: Sie lernen zuerst an einem generellen Simulator und später an dem ganz speziellen, z. B. für Boeing 747 oder DC-10.»

\* \* \*

«Wir haben festgestellt, dass ein Gutteil Sicherheit und richtiges Verhalten beim Personal darin begründet liegt, dass es richtig motiviert ist.»

**VW: die Sparsamen!**

**Golf**



1100\*/1300/1500/  
1600 ccm

\*Benzinverbrauch/100 km bei konstant 90 km/h 6,6 l,  
konstant 120 km/h 9,2 l, Stadtverkehr 9,9 l Normal.

**Jetta**



1300\* / 1500 /  
1600 ccm

\*Benzinverbrauch/100 km bei konstant 90 km/h 6,8 l, konstant  
120 km/h 9,5 l, Stadtverkehr 10,1 l Normal.

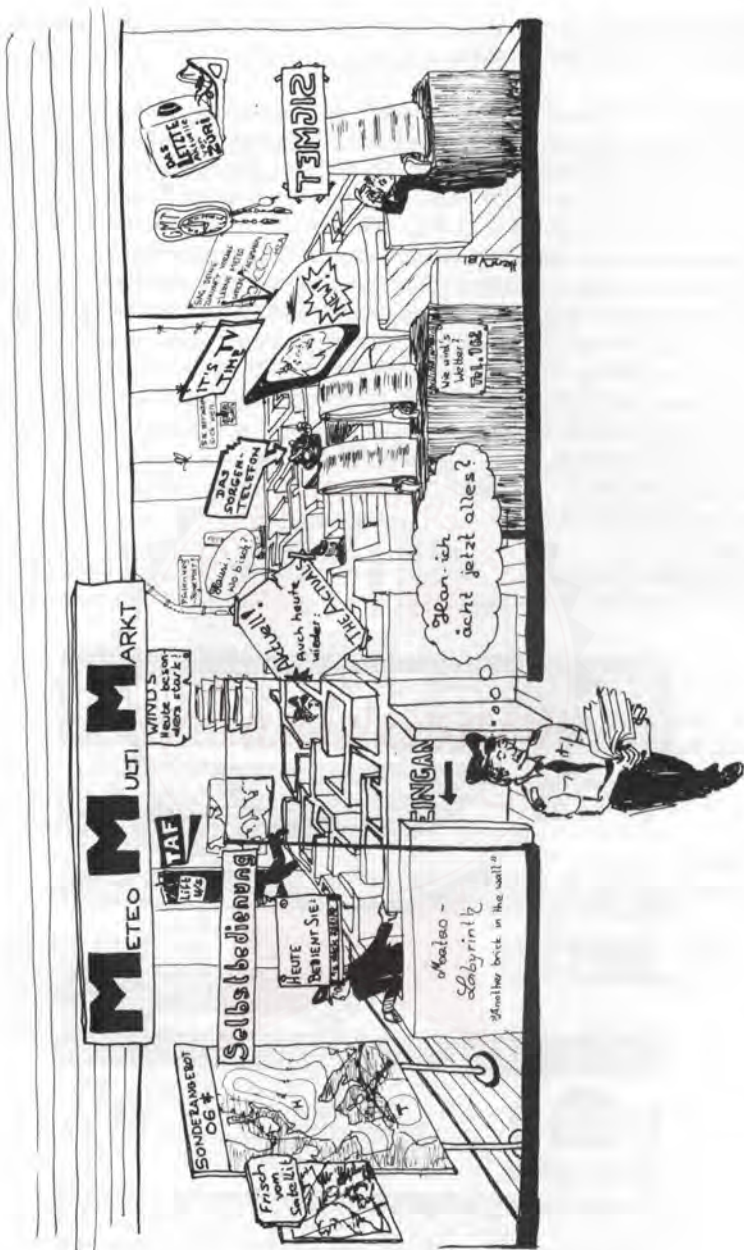
**AMAG**  
**ZÜRICH**

**8302 Kloten**  
Steinackerstrasse 20  
Tel 814 01 61



**Benzin sparen, VW fahren**





# Begegnungen

## Victor Hugo (2)

Jörgen Günther

Ort: Rio, Brasilien

Zeit: Frühsommer, ein Vierteljahr nach dem ersten Treffen mit Victor

Anwesend: Victor, Rosy – eine Freundin, Juan – ein Freund, meine Frau und ich

Es war mein letztes Jahr als Langstrecken-Copilot, und durch eine kaum erklärbare Verkettung allergünstigster Umstände eines der insgesamt schönsten Jahre meines bisherigen Daseins. (Dass man für vieles Schöne irgendwann, auf irgendeine Weise bezahlt, brauchte ich erst später lernen, aber das nur nebenbei . . .)

Zum zweiten Mal in diesem Jahr fanden meine Frau und ich uns – fern der wohlversorgten Kinder – in Rio. Es wird niemanden wundern, der den ersten Artikel über Victor gelesen hat, nun zu hören, dass wir uns schon bald nach unserer Ankunft bei ihm meldeten. Er war begeistert. In seiner unnachahmlichen Mischung von Portugiesisch-Französisch-Englisch teilte er uns mit, er würde uns am gleichen Tage zusammen mit einigen Freunden abholen, um uns «seine Art von Rio» zu zeigen, damit wir die Stadt einmal sähen, wie man sie den Touristen nie zeigt.

Ich nehme vorweg, dass das, was wir sahen, auf eine gewisse Art bestimmend wurde für die Planung und spätere «Verwaltung» unseres eigenen Daseins; durch ihn haben wir Massstäbe gewonnen und sind zu Einsichten gelangt, die es wert sind, in ihrem Entstehen beschrieben zu sein, obschon ich verspreche, jeden Leser zu seinen eigenen Einsichten gelangen zu lassen, ohne mich über allzu persönliches aufzuhalten.

Wir empfanden es als absolut «unbrasilianisch» – wir hatten uns auf stundenlanges Warten vorbereitet – dass Victor tatsächlich zur angekündigten Zeit im Hotel auftauchte. Er stellte uns Rosy vor, «eine Freundin», die ihn mit demselben fröhlich-gläubigen Blick ansah wie seinerzeit die junge Französin. Rosy war eine jener «Damen», wie man sie an der Copa trifft, und sie hatte Pech gehabt und ein Kind bekommen. Victor hatte dafür gesorgt, dass das Kind in gute, in allerbeste Hände kam, und Rosy hatte ihn spontan in den Rang eines Apostels berufen. Mit zur Gesellschaft gehörte Juan, der ein leidliches Englisch sprach und früher irgendwie mit Rosy zu tun gehabt hatte, aber bestritt, der Vater des Kindes zu sein. Ein guter, fideler Freund, was solls . . .


Victor hatte von einer anderen Freundin (die Stadt Rio ist voller Freunde und Freundinnen, die Victor ihr letztes Hemd – und sogar ihr Auto (!) borgen würden) einen leidlich grossen Simca geliehen, mit dem klein-

sten Steuerrad, das ich je in einem Auto gesehen habe. Victor verstand es, souverän damit umzugehen; ich habe nie einen Menschen getroffen, der so weich, ja musikalisch mit einem Stück Technik umzugehen vermochte wie er. Unser Empfinden gaukelt uns noch immer eine Fahrt im Cadillac vor, während es doch nur eine Fahrt in einem – in Brasilien gar nicht gerühmten – französischen Auto war.

Wir fuhren durch Favelas, die ebenso wüst wie bunt wirkten. Mit seiner sanften Stimme berichtete Victor, dass er aus einer solchen Favela stammte, in Sao Paulo, wo sein Vater mehrere Grundstücke «besass», wodurch seine Familie, als man ein Hochhaus bauen wollte, zu etwas Geld gekommen sei, wodurch er habe zur Schule gehen und «etwas werden» können.

Er zeigte uns, was er Ersatz-Favelas nannte. In der Gegend, in welcher sich das Irrenhaus befindet, in das man die «Logo's» einliefert, in Jaguarao. Trostlose, in grauem Beton aufgeführte Rechteckwaben, wie sie sonst nur Wespen in einer Industriewerkstatt erfinden können. Nicht einmal die Wäsche war bunt, die auf allen Balkonen flatterte. Das gesund-gefährliche Strahlen der Favela-Bewohner fehlte hier ganz. Der Ort atmete Krankheit und echtes Elend, ja totale Verdammnis.

Nicht viele Kilometer später gelangten wir an eine Bucht. Victor hielt an. «Dies, Freunde – ist mein Rio, einer der 40 Kilometer Strand, die noch zur Stadt gehören. Seht hin – keine Bierbüchsen, keine Fusstapfen, sauberes Wasser, Bananen, Fisch. Ein Freund fängt dort Fische.»



HORIZON SERVICES LTD POSTFACH FLUGHAFENSTRASSE CH-2540 GRENCHEN	<b>HORIZON</b> SERVICES LTD	BÜRO KLOTEN AUGWILERSTR. 49 TEL. 01 814 36 05 CH-8302 KLOTEN
--	--------------------------------	---

## VERCHARTERUNGEN

AB GRENCHEN UND ZÜRICH	1)	2)
<b>4 PIPER SENECA I</b>	<b>2x200 PS 6 PL.</b>	<b>FR. 336.- FR. 303.-</b>
<b>1 PIPER AZTEC F TURBO</b>	<b>2x250 PS 6 PL.</b>	<b>FR. 435.- FR. 399.-</b>
<b>WETTERRADAR</b>		
<b>1 PIPER SENECA II TURBO</b>	<b>2x215 PS 6 PL.</b>	<b>FR. 399.- FR. 366.-</b>

1) PREIS DER EINZELSTUNDE  
 2) PREIS BEI VORABNAHME VON 25 STUNDEN PRO JAHR  
 PREISÄNDERUNGEN INFOLGE TREIBSTOFFZUSCHLAG VORBEHALTEN  
 DIE PREISE BEINHALTEN ALLE VERSICHERUNGEN UND ZOLLFREIEN TREIBSTOFF

81.548



Mit einem «kleinen Gesang», fast murmelnd, wie ihn sonst nur die Japaner so meisterhaft verstehen, kutschte uns Victor vor eine halboffene Hütte. Man kannte ihn, und bald stand gebratener Fisch vor uns und ein leichter Wein, wie man ihn in Nordspanien findet.

Victor erzählte uns seine Geschichte, während wir im Sonnenschein sassen und die klarumrissene Landschaft uns das Gefühl innerer und äusserer Sauberkeit vermittelte. Er war etwas geworden, der Victor. Bis zum Bankdirektor hatte er es gebracht, mit Villa, Chauffeur und Dienstwagen. Er hatte Sprachen gelernt, hatte Europa besucht, hatte gelesen, vor allem seinen Namensvetter Victor Hugo.

Was mich als Schreibenden noch im Nachhinein beeindruckt, ist die Tatsache, dass er – in welcher Sprache auch immer er sich ausdrückte – eine selten je erreichte Disziplin erkennen liess. Nie hörte man ein negatives Wort, und fast nie auch nur ein verneinendes. Glaub mir Freunde – solche Menschen sind selten; hören wir doch ab und zu einander an . . .

Ich glaube, kein Mensch wird je die wahre Geschichte erfahren, die zu Victors «Umkehr» führte. Jedenfalls kündigte er seine Stellung und bewarb sich um einen Posten als Teilzeit-Beamter an einer Bankfiliale im Bezirk Copacabana. Er arbeitet dort halbtags. Den anderen halben Tag «lebt» er, wie er selbst sagt. Das heisst, er trifft Freunde, er macht Musik, er spielt Schach, er liest Bücher von Freud bis Kant, von Goethe bis Balzac, von Poe bis Grass. Und – er trifft Menschen. Menschen wie mich, wie meine Frau, wie die Ärzte, und solche wie Rosy, und wie die Französin – aber auch wie «Mado», ein Mädchen, das es an Winzigkeit mit der kleinsten Indonesierin aufnimmt, aber an Kraft sich vor Maria Theresia nicht zu schämen braucht. Victor ist ein lebender Rattenfänger, Menschen aller Sorten laufen ihm zu und werden seine Freunde, wirkliche Freunde, Menschen, mit denen er teilt und lebt, ganz einfach, per «Fisch, Brot, Salz und Wein» – unter völligem Verzicht auf «Telefon, Blumen und Gala». Sein Telefon verbirgt sich übrigens unter einem grossen Kissen auf der Terrasse. Am besten man ruft den Pförtner an, der weiss immer, ob Victor nur «kurz» oder «für länger» gegangen ist. Masstab ist seine Wohnungstür: ist sie offen, kommt er «bald» zurück, vielleicht erst morgen, aber bald, vielleicht alleine, manchmal auch mit jemandem, der ihn braucht. Wie der Österreicher, der vor vierzehn Jahren nach Rio kam, für zwei Wochen. Victor half ihm, Brasilianer zu werden – ohne Pass – versteht sich. Kein Jünger kann Jesus gläubiger angeschaut haben, als der Herr Ingenieur, als wir ihn in Victors Begleitung in Nord-Rio trafen. Nord-Rio ist übrigens die Gegend, welche am wenigsten Touristen kennt, wo man die meisten Favelas kennt und fürchtet, und – wo es das beste Essen gibt, sofern man dazu bereit ist, in der giftigen Luft der Raffinerien von Duque de Cascias überhaupt etwas zu geniessen.



Zu unserem Kurs über «Victor's Rio» gehörte auch eine Busfahrt von Rio Norte zur Copacabana. Nachts um halb drei. Die Busse fahren nur sechzig, aber da jeder Vergaser beim Gasgeben einen extra Tropfen spritzen lässt, kann man die Busse – wie erlebt – mit viel Pumpen am Gaspedal auch auf 90 km/h beschleunigen. Der Fahrgast braucht beide Beine und Arme, um eine solche Busfahrt – für Kraken empfohlen – unbeschadet zu überstehen. Manche dieser Busse fahren nicht den geradesten Weg, sondern verkehren durch Strassen, die kein Europäer, und schon gar nicht bei Nacht, aufzusuchen wagt. Man hält auch gar nicht richtig an, die Fahrt wird leicht gedrosselt, um dann mit Trampelvollgas fortgesetzt zu werden.

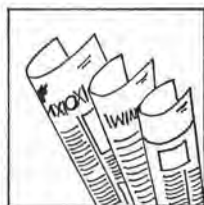
Victor's Tag hat 24 Stunden. Ich habe selten einen wacheren Menschen erlebt. Wenn man in seiner Bank auftaucht, um bei ihm einen Zwanziger zu wechseln, schaut er einen brav durch seine Brille an, die er nur dort trägt. Man hat ihm dort bereits das Amt des Prokuristen angetragen. Er wehrt sich. (Noch?)

Wer Victor sucht, der gehe an den Strand und frage die Schachspieler, oder die Damen, die entlang der Copa so gerne den «Body-Check» vornehmen. Oder die Musikanten, die jedem, der daher kommt, eine verborgene Version des plärrenden «Häppie Bööthdääi duu juuuh!» liefern. Aber auch der unrasierte junge Typ, dessen Motorrad knatternd am Randstein lehnt, während er sein billiges Messerchen zückt, weil man den Fehler machte, in «Schale» und samt Portemonnaie auszugehen und sehr früh heimzukehren – auch der wird zögern, wenn man ihm erklärt: «Victor wird das hören und gar nicht mögen.»

Glaubts oder nicht: seit ich Victor kenne, habe ich Rio verstehen und erleben gelernt. Und irgendwie –mich selbst obendrein.

Wenn dann der Loadsheeter hinter uns steht, mit zwei «Minus LMC», und die Lademannschaft die Koffer noch immer nicht «im Loch» hat und ATC uns die obligate Viertelstunde Delay verkündet – dann frage ich mich manchmal: «Leben wir richtig . . .?»

## From other publications



Aviation Week & Space Technology, January 26, 1981

### **Heavy Rain Danger Called Greater Than Wind Shear**

(Auszug)

By Craig Covault

**Washington** — National Aeronautics and Space Administration-funded study has determined that the role of wind shear cited in several serious air transport accidents or incidents has been overstated severely and that the effect of heavy rain on the lift and drag of an aircraft in the approach phase poses an equal or greater danger to flight safety.

University of Dayton Research Institute has studied five air transport accidents or incidents in which wind shear during a final or missed approach was cited as a significant factor. «We feel heavy rain was at least as significant as the wind shear, and in several of these accidents it may have been the total cause,» James K. Luers, senior research scientist at the Dayton, Ohio, facility, said.

### **Roughened Airfoil**

Luers told Aviation Week & Space Technology that data indicate the effect of a roughened airfoil caused by heavy rain can reduce lift by 30% at high angles of attack characteristic of the approach or missed approach flight profile.

In a presentation to the American Institute of Aeronautics and Astronautics' 19th Aerospace Sciences Meeting recently in St. Louis, Luers and research meteorologist Patrick A. Haines specifically cited data on two incidents.

One was an incident in which an Eastern Airlines Boeing 727 on a missed approach to Atlanta's Hartsfield International Airport in August, 1979, encountered what has been calculated to be a severe wind shear and dropped suddenly from 750 ft. msl. to 375 ft. msl. before control was regained. The other was the crash of a Jordanian 727 at Qatar during a go-around maneuver in March, 1979. That accident was attributed to a severe downdraft. Both aircraft were in heavy rain at the time.

«In both of these cited incidents, as well as in nearly every other wind shear-attributed thunderstorm accident, the aircraft was embedded in a cell of extremely heavy rain while experiencing the severe wind shears.

«The effect of this rain on the aircraft's aerodynamics was not taken into account when deriving the thunderstorm wind shear intensities,» Luers said.

«We believe it is this factor – totally neglected in accident investigation – that produces significant aerodynamic penalties and has resulted in a serious overestimation of wind shear as a cause of thunderstorm-related accidents,» Luers said. «The magnitude of penalties associated with heavy rain can be of the same order as that associated with wind shear. Thus, wind shear profiles derived from flight recorder data may be overestimated by a factor of two.»

He said the research institute's data were obtained from theoretical analysis and not by wind tunnel or flight test data that could provide a more thorough understanding of the effect of heavy rain on aerodynamic performance.

The study cited four effects of heavy rain impacting an aircraft. These factors are as follows:

**Aerodynamic penalties** — «A rainroughened airfoil changes the airflow patterns around the wing and fuselage. A roughened airfoil moves the transition point on the airfoil toward the leading edge, thus increasing drag and decreasing the angle at which maximum lift occurs. The in-

## **Shell - Qualitätsheizöl zum günstigsten Preis für Aeropers-Mitglieder**

Ausserdem verfügen wir über eine Spezialabteilung,  
welche sich mit Tankrevisionen, Sanierungen von Alttank-  
anlagen und mit dem Erstellen von kompletten  
Neutankanlagen aller Art befasst.  
Wir beraten Sie gerne unverbindlich.

Bitte beziehen Sie sich bei Anfragen auf dieses Inserat.

# **Termoplan**

**Heizöl – Tankreinigung – Tanksanierung – Brennerservice**

Ihr Partner für  Shell Produkte

Birmensdorferstrasse 273 8055 Zürich Telefon 01/66 52 62



crease in drag is estimated to be in the order of 5–20% on both the fuselage and airfoil.» Luers said penalties up to 30% are also possible.

**Momentum loss** — Both horizontal and vertical momentum loss occurs from the impact on an aircraft. Earlier studies show the effects of this to be minimal, but the Dayton group has cited an analysis of the momentum penalty of a Boeing 747 in landing configuration, indicating in heavy rain a significant horizontal momentum penalty will occur that can rapidly bleed off airspeed in the approach phase.

**Water film** — Weight increase on an aircraft occurs, but this is believed to be only 1-2% with negligible effects.

**Frontal impact** — Rain colliding with frontal sections of the aircraft «induces a moment on the aircraft.» The institute has not yet analyzed the penalty of this impact force.

### Heavy Rain

«The possibility that heavy rain is a factor in thunderstorm-related wind shear accidents has far-reaching implications,» Luers said. He added: «Since heavy rain is easily observed with on-board radar, detection and avoidance of the heavy rain cell during final approach is feasible. On the other hand, measuring wind shear along the glideslope in all types of weather and transmitting this information to the pilot are formidable and expensive tasks, making both detection and avoidance of the wind shear difficult.

If it could be shown that avoidance of heavy rain greatly reduces the probability that a pilot will encounter conditions beyond the control capabilities of the aircraft, then the occurrence of accidents/incidents in heavy rain could be drastically reduced.»

## 6 1/2-Zimmer- Terrassen-Einfamilienhaus (1974)

im Toggenburg, sehr ruhige, sonnige, aussichtsreiche Lage, gediegener Innenausbau (Cheminée), Terrasse, gedeckter Gartensitzplatz (Gartenschach) etc.

VB Fr. 440 000.—. Telefon 031 / 96 17 87.



# Organisation des Vorstandes

<b>Präsident:</b>	H. Hürzeler	Fach 17	<b>Mitglieder:</b>	W. Gubser	Fach 304
				H. M. Kok	Fach 1170
<b>Vizepräsidenten:</b>	L. Zsindely	Fach 200		H. Spörri	Fach 402
	E. Brunner	Fach 173		M. Wipf	Fach 372

<b>Kommission</b>	<b>Delegierter des Vorstandes</b>	<b>Vorsitz</b>	
Versicherungen	M. Wipf	A. Huggenberger	Fach 141
Salär	E. Brunner	E. Fischli	Fach 85
GAV mit Anhängen			
Ferienreglement	H. Spörri	H. Sauter	Fach 1448
AIDS	M. Wipf		
Deplacementreglement	H. M. Kok	D. Brägger	Fach 89
Seniorität	E. Brunner	P. Bircher	Fach 274
Flight Duty Regulations	W. Gubser		
Disziplinarreglement			
Finanzen	W. Gubser	G. Schwing	Fach 1486
Einsatz	W. Gubser		
Schulung und Check	E. Brunner	A. Zuberbühler	Fach 163
Flugsicherheit	L. Zsindely	H. Sauter	Fach 1448
Security	H. Spörri	H. Sauter	Fach 1448
Info/Rundschau	H. Spörri	B. von Tobel	Fach 252
IFALPA/EUROPILOTE	L. Zsindely		
Copilotengruppe	H. M. Kok	H. Robitzkat	Fach 312
Ausländer	H. M. Kok	J. van Dierendonck	Fach 1414
Romands	H. Hürzeler	M. Baudat	Genf 49
Pensionierte	H. Hürzeler	R. Schilliger	Fach 95
Dachverband	H. Hürzeler		

## Sekretariat

R. Kurtz, lic. rer. publ. HSG  
 Frau N. Grösch-Bonhôte  
 Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten  
 Telefon 814 15 15, SR-Fach 20

## APKK-Verwaltung

Max Riolo  
 Chasernweg 38, 8302 Kloten  
 Telefon 814 11 77

