

rundschau

Juli / August 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	5
INTERN	
Soziale Partnerschaft: Verhandeln führt weiter als streiken	7
Task Force	9
Neuaufnahmen	10
Ordnung und Übersicht beim Nachlass	12
FLUSIKO – Interview mit H. J. Sauter	13
AHV: Erst geben um später etwas zu erhalten	17
Le Coin des Romands: Gardez le Sourire!	21
Interview: Pilot und Presse	22
Approach aus 250 km Höhe	29
Science Victor?	31
Wettbewerb: Verschiedene Verwendungszwecke des FOM	34
Hobby-Ecke: Sport, muss das sein?	36
From other Publications	38

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 18. September 1981

Redaktions-Team:

B. von Tobel (Vorsitz)
E. Brunner, H. Lüscher,
R. Kurtz, F. Rasumowsky,
J. Schmid, H. Spöri

**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

Katharina On My Mind



Obwohl auch beim Ringier-Verlag, wie bei allen anständigen Unternehmen, die Direktion in höheren Stockwerken agiert, meldete sich der Pressehaus-Portier an der Dufourstrasse mit «Kommando-Zentrale!» am Telefon. Macht der Presse? Im Zusammenhang mit verschiedenen Zeitungs-Reportagen einerseits und pilotischen Wutreaktionen andererseits fragte sich auch das **rundschau-Team**, wieviel sich Piloten gefallen lassen müssen, und wie wir reagieren sollten. In Zeitungsartikeln ist Pietätlosigkeit vorgesehen. Lesen Sie Näheres dazu in einem Interview mit dem Ringier-Rechtsberater und dem Blick-Chefredaktor auf Seite 22. Obwohl unsere Fragen klar beantwortet wurden, schwebte schwer Fassbares in der Luft. Ein Text, der das Eine sagt und das Andere meint; der eine Assoziation ermöglicht oder gar provoziert, ist für eine Boulevard-Zeitung ein Klassiker – für einen Betroffenen eventuell ein Tiefschlag – aber für ein Gericht kein Tatbestand. So kann ich Ihnen nur eine dicke Haut und ein Buch empfehlen: «Die verlorene Ehre der Katharina Blum» von Heinrich Böll. Kennen Sie es? Es ist lesenswert.

A propos lesen: Die **Aeropers-rundschau** ist hauptsächlich Lektüre für Mitglieder. Aber nicht ausschliesslich: Alle Flight Engineers und über hundert Aussenstehende, beispielsweise Behördenmitglieder, Luftfahrtjournalisten oder einige Swissairangestellte gehören zum Leserkreis. Immer öfter hören wir (vor allem von Flight Attendants) auch die Frage, ob die **rundschau** abonniert werden könne. Was meinen Sie dazu, liebes Aeropersmitglied? Sollte jedermann die **rundschau** erhalten können? Oder nur bestimmte Kreise? Zu welchem Preis? Gäbe es Wichtiges zu bedenken? Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Ansicht schreiben.

Mit freundlichen Grüssen

Felix Rasumowsky



Kostbares Gut.

Vieles wird als selbstverständlich hingegenommen, was sorgsam behütet werden möchte: Gesundheit, erfüllte Hoffnungen, Lebensinhalt. – Wir kennen alle Möglichkeiten der Vorsorge für Ihre Angehörigen und Sie selbst.

Rentenanstalt



Wegweisend seit 1857. Alle Einzel- und Kollektiv-Versicherungen

Schweizerische Lebensversicherungs- und Rentenanstalt.
Älteste und grösste Lebensversicherungs-Gesellschaft der Schweiz
Hauptsitz: 8022 Zürich, General Guisan-Quai 40. Tel. 01 201 03 03. Generalagenturen in der ganzen Schweiz.
Für Sach-, Unfall- und Haftpflichtversicherungen. Zusammenarbeit mit der Schweizerischen Mobiliar

Liebe Mitglieder

An der Generalversammlung vom 21. Mai 1981 haben Sie mich zum Präsidenten unseres Berufsverbandes gewählt. Ich möchte allen, die mir gestimmt haben, für ihr Vertrauen herzlich danken. Ich respektiere aber auch die kritisch-abwartende Haltung der Nichtstimmenden; dies ist für mich ein Auftrag, meine Aufgabe so auszuführen, dass ich auch ihrer Kritik standzuhalten vermag.

Zur Übernahme dieses Amtes gehört vorerst eine kurze Standortbestimmung. Ich darf dabei mit Genugtuung feststellen, dass wir auf einem gesunden und soliden Fundament stehen. Die Hauptpfeiler dieses Fundamentes sind folgende.

- wir werden für unseren Einsatz und unsere Leistungen gut honoriert
- wir haben generell gute Arbeitsbedingungen
- wir haben ein fortschrittliches Sozial- und Fürsorgewerk.

Unsere zukünftigen Aufgaben werden also darin bestehen, auf dieser gesunden Basis weiter aufzubauen, sowie Veränderungen und Verbesserungen durchzuführen, welche sich durch neue Randbedingungen aufdrängen. «WIE» und «WIEVIEL» solcher Verbesserungen erreicht werden sollen, ist eine Ermessensfrage, die durch Inputs aus Mitgliederkreisen, Kommissions- und Vorstandsarbeit und schliesslich nach Geschäftsgang der Swissair beurteilt werden muss.

An Orientierungsabenden, in meinen Ressort-Berichten wie auch an der GV habe ich meine diesbezüglichen Prioritäten klar zum Ausdruck gebracht, nämlich:

- voller Teuerungsausgleich
- keine Nivellierung der Salärstrukturen
- Verbesserung der Lebensqualität

Es gibt nun Verbesserungen der Lebensqualität, die Mehrbestände an Besetzungen erfordern und demzufolge bei Gesamtaufwendungen mitberücksichtigt werden. Daneben gibt es aber Verbesserungen, die nicht in klingender Münze ausgedrückt werden können, sondern in Goodwill, Vertrauen und Partnerschaft zum Ausdruck kommen. Es geht also um die Motivierung der Mitarbeiter, die ein harmonisches Verhältnis zwischen Arbeitgeber und -nehmer zum Ziel hat. Darüber hat sich unser ehemaliger Direktionspräsident Dr. W. Berchtold in seinem kürzlich erschienenen Buch «Durch Turbulenzen zum Erfolg» sehr treffend geäußert:

S. 137 «... Ich ging dabei von der praktischen Erfahrung aus, dass ein Mensch nur Freude an seiner Arbeit empfindet, wenn man ihn im Rahmen seiner Verantwortung selbst handeln lässt. Der tüchtigste Mitarbeiter verliert den innern Antrieb, wenn ihn sein Vorgesetzter kleinlich bevormundet», und Seite 138 «... Wenn ein Vorgesetzter es nicht fertigbringt, dem für seine Aufgabe qualifizierten Untergebenen einen eigenen Spielraum einzuräumen, dann bringt er ihm weder Vertrauen entgegen, noch achtet er dessen Persönlichkeit».

Wenn solches Gedankengut auch heute noch in den Führungsgremien der Swissair vorhanden ist und angewendet wird, so brauchen wir um eine erspriessliche Partnerschaft nicht zu bangen.

Mit angewandtem Goodwill konnte kürzlich auch die Meinungsverschiedenheit über die zu verrechnenden FDR-Verbesserungen geregelt werden. Damit wurde auch die definitive Abstimmung der seit zwölf Jahren mehrmals verhandelten FDR in die Wege geleitet. Diese FDR sind der bestmögliche Kompromiss, den wir erreichen konnten, und ich kann die Zustimmung allen wärmstens empfehlen. Die nächste FDR-Runde steht bereits vor der Türe: DC-10 ER mit Doppelbesatzungen. Das gute Klima der letzten FDR-Runde lässt vermuten, dass wir auch mit «Extended Range» eine Lösung finden, die unsern Zielen der Lebensqualität gerecht sein wird.

Ich möchte meinen ersten Leitartikel beenden mit einem Wort des Dankes an meinen Vorgänger Hano Hürzeler, der sich während Jahren mit seiner Persönlichkeit voll und ganz für die Belange der Aeropers und ihrer Mitglieder eingesetzt hat. Als krönender Abschluss war es ihm vergönnt, zusammen mit Laszlo Zsindely im Fall Athen eine für Fritz Schmutz, Swissair und Aeropers annehmbare Lösung zu finden. Es ist nur wenigen «Insidern» bekannt, wieviel Goodwill, Zeit und Nerven von allen Beteiligten aufgebracht werden musste, um zu dieser Lösung zu kommen. Es war in der Geschichte der Aeropers noch nie üblich, die Mitglieder über die Behandlung von Fällen im Detail zu orientieren und wurde auch jetzt unterlassen. Um aber weiteren Rückfragen aus Mitgliederkreisen vorzubeugen, darf ich Ihnen mitteilen, dass Capt. Fritz Schmutz schon dem Vorstand gegenüber als auch den anwesenden Mitgliedern an der GV seine Zufriedenheit über die volle Unterstützung durch unsern Verband zum Ausdruck gebracht hat. So wie jetzt, wie auch in früheren Fällen, werden wir uns auch in Zukunft für unsere Mitglieder einsetzen.

Mit freundlichen Grüssen

Ihr Edy Brunner

Soziale Partnerschaft: Verhandeln führt weiter als streiken.



R. Kurtz

Altbundesrat Ernst Brugger referierte als Verwaltungsratspräsident der Schweizerischen Volksbank an der Delegiertenversammlung 1981 über den «Stellenwert des sozialen Friedens». Nach seinen Feststellungen fassen die Sozialpartnerbindungen in unserem Land traditions-gemäss auf dem Boden des friedlichen Interessenausgleichs.

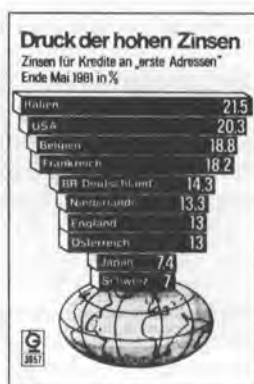
Seinen Ausführungen entnehmen wir weiter: «Der Entscheid des Arbeitgeberverbandes und der Gewerkschaften der schweizerischen Maschinen- und Metallindustrie im Jahre 1937, also in einer politisch unruhigen und wirtschaftlich schlechten Zeit, ein sogenanntes Friedensabkommen zu unterzeichnen, darf wohl als eines der historisch bedeutsamsten Ereignisse der Schweizergeschichte dieses Jahrhunderts bezeichnet werden. Sowohl die wirtschaftliche wie auch die soziale und politische Entwicklung der vergangenen Jahrzehnte ist davon nachhaltig beeinflusst worden».

Der Abschluss des Friedensabkommens war die Antwort der Sozialpartner auf einen Bundesratsbeschluss, der das Volkswirtschaftsdepartement ermächtigt hatte, «schiedsgerichtlich und endgültig über kollektive Lohnstreitigkeiten... zu entscheiden». Die Alternative auf die drohende staatliche Zwangsschlichtung bestand im Bekenntnis zur friedlichen Beilegung von Konflikten zwischen den Sozialpartnern nach dem Grundsatz von Treu und Glauben. Die Meinungsverschiedenheiten und Interessengegensätze sollen nicht durch Kampfmassnahmen, sondern durch die Verhandlung, durch das Gespräch von Mensch zu Mensch überbrückt werden.

«Ein Blick auf die sozialen Spannungen in anderen Ländern zeigt uns, welchen Stellenwert der Arbeitsfriede für uns haben sollte. Selbst wenn sich der Schaden, der einer Wirtschaft dadurch entsteht, dass ihr jährlich Millionen von Arbeitstagen als Folge von Streiks verloren gehen, nicht genau beziffern lässt, sind die Nachteile in Form von Produktivitätseinbussen, inflationären Löhnen, eines versalzenen Be-

triebsklimas und so weiter offensichtlich». (Die Presse orientiert darüber täglich).

Weitere soziale Indikatoren, ähnlich der nachstehend dargestellten, würden die Aussagen der «Ranglisten» noch bekräftigen:



«Der soziale Friede hat aber auch seinen Preis und damit seine Grenzen. Er darf weder als Druckmittel für die Durchsetzung überrissener Arbeitnehmerforderungen noch als Vorwand für die Verhinderung fortschrittlicher Arbeitsbedingungen missbraucht werden. Entscheidend sind im Grunde nicht formelle vertragliche Regelungen, sondern die Bereitschaft und der Wille, die Interessengegensätze zu versachlichen und durch bewusstes Eingehen von Kompromissen zu überbrücken. Die Eckpfeiler einer solchen Haltung sind gegenseitiges Verständnis und Vertrauen sowie die Einsicht in die gesamthaft überwiegenden Vorteile einer friedlichen Zusammenarbeit».

Zu verkaufen 2 neue

5 1/2-Zimmer-Einfamilienhäuser

in 9535 Wilen bei Wil SG.

Ruhig gelegen, gute Isolation, Isolierverglasung, Bodenheizung, Warmluftcheminée usw.

3 Minuten bis Autobahnanschluss. VP Fr. 400.000.—

Unterlagen und Auskunft:

Paul Hug, Tel. 054 / 9 57 78 oder 073 / 23 37 83

Task Force Stenogramm

Am Hearing über die Zwei- oder Dreimann-Cockpit-Frage der US-Regierung konnte auch Captain Peter Bircher als Aeropers-Beobachter teilnehmen. In seinem Bericht an den Vorstand wird die Wirkung der kompetent und selbstsicher auftretenden Swissairdelegation erwähnt, und unter «Schlussbewertung» schreibt P. Bircher: «Der ganze Problemkreis Zwei- oder Dreimann-Cockpit wird noch lange ein Zankapfel zwischen Technologiegläubigen und arbeitspolitisch Motivierten sein. Für uns, die wir versuchen, mit gutem Willen und gesundem Menschenverstand an das Problem heranzugehen, bleibt das unguete Gefühl, dass im Geschrei der vordergründigen Argumente der Mensch als Individuum mit all seinen Schwächen und Stärken immer mehr verkannt und seine Tätigkeit immer mehr mit Instrumenten und Stoppuhr gemessen wird. Ich glaube nicht, dass wir die allgemeine Entwicklung aufhalten können, doch bin ich überzeugt, dass wir Arbeitsplatzgestaltung und Arbeitsabläufe stark beeinflussen können werden».

Anton Engler

Ehemaliger Purser

besorgt für Sie

Anlageberatung
Wertschriftenverwaltung
Eigenheimfinanzierung
Baukredite
Hypotheken



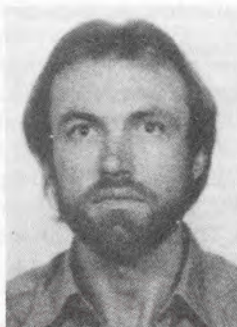
Schweizerische Bankgesellschaft Regensdorf Tel. 840 50 50

Neuaufnahmen

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



Schaupp Erwin



Preisig Ulrich



Heim Urs



Schedler Peter



Häfeli Karl



Rosselet Thierry



Manuel Philippe



Lüthi Beat

Wir heissen diese neuen Mitglieder herzlich willkommen.

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.



8302 Kloten
Steinackerstrasse 20
Tel. 814 01 61



Benzin sparen, VW fahren

Ordnung und Übersicht beim Nachlass

Ich möchte niemandem eine mangelnde Übersicht über die materiellen persönlichen Verhältnisse unterstellen!

Trotzdem: Im Verlaufe dieses Herbstes werden wir unseren Mitgliedern ein Heft «Vertrauliche Angaben für meine Angehörigen bei meinem Tod oder dem Verlust der Handlungsfähigkeit» überreichen.

Es ist eine auf den Titel ausgerichtete, ausführliche Checkliste und berührt praktisch alle Belange der materiellen Seite des Lebens, die man im Vollbesitz der Kräfte ordnen sollte, bis hin zu einzelnen Anweisungen über die Gestaltung der Bestattung.

Das Ausfüllen dieses Heftes mag einem seltsam berühren, ein Dank der Hinterbliebenen ist jedoch gewiss.

R. Kurtz



AEROPERS-VELORENNEN

am 19. September 1981

Fans und Schlachtenbummler finden sich
zwischen 10.00 Uhr und 10.45 Uhr
beim Eingang zum ÜG - Gebäude auf dem Areal des Flug-
platzes Dübendorf ein.

GP-AEROPERS-RUNDSCHAU am 19. September 1981

Interview mit Hans-Jörg Sauter

FLUSIKO
IFALPA

Hans-Jörg Sauter ist Vorsitzender der FLUSIKO und Beauftragter des Dachverbandes für Security. Wir haben ihm einige Fragen zu aktuellen Problemen gestellt.

AR Die Swissair fliegt seit kurzem wieder nach Teheran. Du warst beim ersten Flug als Beobachter dabei. Welche Probleme bietet diese Operation?

HS Der Flug ist normal verlaufen. Flüge in der THR FIR sind nur bei Tageslicht gestattet, INS obligatorisch. Der Anflug in THR hat in VMC zu erfolgen. In diesem Punkt bestehen rechtliche Unklarheiten, die wir noch mit dem Chefpiloten abklären werden. Bezüglich Security kann ich nicht viel sagen, da ich leider nicht an die entsprechenden Leute herangekommen bin.

AR Wie steht es mit unserer Mitsprache bei Security- und Safety-Fragen?

HS Seit kurzem arbeiten wir bezüglich Security mit FEV und Kapers zusammen. Die drei Verbände werden in ihren GAVs bald einen gleichlautenden Artikel haben, der ihnen die Mitsprache sichert. Er betrifft Flüge in Krisengebiete, die wir gemeinsam mit der Swissair bestimmen. Die Beschlüsse des Dachverbandes sind dann für das einzelne Besatzungsmitglied verbindlich, das heisst bei Flügen, die mit unserem Einverständnis stattfinden, besteht keine Freiwilligkeit. Für einzelne humanitäre Evakuierungsflüge möchten wir eine Regelung auf freiwilliger Basis treffen. Wir sind deswegen mit der Swissair im Gespräch.

Auf dem Gebiet der Safety haben wir kein Mitspracherecht, wir stehen aber in Kontakt mit den Fachstellen der Swissair. Dank unseren Verbindungen zur IFALPA und durch diese zur ICAO, sind wir in der Lage, mit diesen Fachstellen kompetente Gespräche zu führen.

AR Welche Probleme beschäftigen im Moment die FLUSIKO?

HS Wir befassen uns nach wie vor mit dem HUD DC-9-81. Hier sind die Abklärungen noch im Gang. Beim «throttle pusher» (ATTCS) DC-9-81 stehen wir im Erledigungsstadium. Im weiteren beschäftigen wir uns mit der Bremsphilosophie für alle Flugzeugtypen, mit

der performance auf nassen Pisten, mit den Problemen die sich aus der Bedienung und Überwachung der Automatik ergeben, mit der Einführung der Boeing 747 SUD (stretched upper deck) und schliesslich mit der Reduktion des company fuel und den entsprechenden ICAO-Vorschriften.

AR Wie lauten diese Vorschriften?

HS Die ICAO verlangt 30 Minuten «inflight holding fuel reserves». Bei der Swissair haben wir mit den heutigen Vorschriften im Flottendurchschnitt lediglich etwa 20 Minuten, da wir ja im Normalfall die final reserve nicht anbrauchen dürfen.

AR Die performance auf nassen Pisten steht ja schon lange zur Diskussion. Was läuft in dieser Beziehung?

HS Kürzlich wurde im FOM der Paragraph «Malfunctions on Take-off» revidiert. Aus einer Note zu FOM 3.2.1.213. geht nun eindeutig hervor, dass unsere «wet runway performance corrections» nicht in allen Fällen genügen. Man nimmt also unter gewissen Umständen einen overrun in Kauf. Es wäre nun interessant, die rechtliche Situation bei einem diesbezüglichen Vor- oder Unfall abzuklären. Ist der Kapitän verantwortlich oder die Swissair, die ungenügende Abzüge publiziert?

AR Gibt es denn in dieser Beziehung keine behördlichen Vorschriften?



IN DER STEUERGÜNSTIGEN GEMEINDE

WINTERTHUR-WIESENDANGEN

ERSTELLEN WIR AN EINEM PRIVATWEG NEBEN DER SCHULSTRASSE, IN RUHIGEM EFH-QUARTIER MIT VOLLER SÜDLAGE, VIER

EINFAMILIENHÄUSER MIT 5 ZIMMERN

Preis schlüsselfertig ab 455 000 Fr. Hypotheken können erbracht werden. Geräumige Garage und Abstellplatz am Haus. Wohn- und Esszimmer mit Warmluft-Cheminée und Ausgang zum sonnigen Sitzplatz, vom Nachbarn völlig abgewendet, vollmöblierte Küche mit Platz für Frühstückstisch. Elternschlafzimmer mit eigenem Bad. Kinderzimmer je 18 m² gross, mit heimeliger Schlafgalerie und eigenem Dusch-Waschraum, Raum für die Hausfrau. Volle Massivbauweise mit bester Isolation. Oelunabhängige Elektrospeicherheizung. Einbaumöglichkeit für Solarbatterien, Autobahnanschluss direkt bei Wiesendangen. Wenn Sie sich für diese qualitativ hochstehenden Häuser interessieren, so rufen Sie uns doch bitte an.

Baukonsortium Hinterdorf, vertreten durch H.G. Urz, Architekt, 8474 Weibikon
Telefon (052) 38 12 00 oder (072) 64 22 55 / 64 22 56

- HS Leider nein. Das FAA zertifiziert die Flugzeuge nur auf trockener Piste. Das BZL macht auch keine strengeren Auflagen. Wir anerkennen, dass die Swissair, im Gegensatz zu anderen Gesellschaften, überhaupt eine Korrektur macht und diese vor einiger Zeit erhöht hat, aber leider nicht in genügendem Masse.
- AR Haben wir die Möglichkeit, auf ICAO-Vorschriften Einfluss zu nehmen?
- HS Nur indirekt. Bevor eine ICAO-Vorschrift in Kraft tritt, kommt sie zur IFALPA in die Vernehmlassung. Die Vorschriften werden dann in der entsprechenden Studiengruppe behandelt, und damit hat praktisch jeder Pilotenverband ein Mitspracherecht.
- AR Die verschiedenen Bombenanschläge in den letzten Wochen zeigen mit aller Deutlichkeit die Wichtigkeit der Security. Bestehen hier besondere Probleme?
- HS Beim Crew-Eingang im Terminal A herrschen unhaltbare Zustände. Wir haben diesbezüglich schon vor zwei Jahren an höchster Stelle interveniert. Bevor man die Besatzungen zu vermehrter Disziplin auffordert, muss man ihnen den nötigen Platz zur Verfügung stellen. Wir sind aber zuversichtlich, dass in nächster Zeit etwas zur Verbesserung der Situation getan wird.
- AR Hans-Jörg, vielen Dank für das Gespräch.

Interview: Beat von Tobel

Anmerkung der Redaktion

Im vorstehenden Interview stellt Hans-Jörg Sauter die Frage, wer wohl bei einem overrun einer nassen Piste zur Verantwortung gezogen würde, Besatzung oder Swissair. Wir haben nun einerseits die im AFM publizierten Korrekturwerte, wissen aber gleichzeitig, dass diese Werte unter Umständen nicht genügen. Wie ist nun die rechtliche Situation bei einem Vor- oder Unfall? Wir haben vor einem halben Jahr in einem Interview Herrn Bezirksrichter Benz eine diesbezügliche Frage gestellt (**rundschau** Januar/Februar 1981):

- AR: Verschiedene Vorschriften sind der Sicherheit abträglich, z. B. lärmvermindernde Abflugverfahren oder gewisse interne Bestimmungen, die die Wirtschaftlichkeit des Flugbetriebs betreffen. Angenommen die **Einhaltung** einer solchen Vorschrift wirkt sich negativ auf das Unfallgeschehen aus, würde dies den Piloten entlasten?
- B: Wer die geltenden Vorschriften befolgt, hat grundsätzlich keinen Vorwurf zu gewärtigen. Denn es darf vorausgesetzt werden, dass bei den für den Luftverkehr massgebenden Vorschriften die Sicherheit oberstes Gebot bildete und Zugeständnisse an andere Zwecke

nur insoweit gemacht wurden, als es sich verantworten lässt. Ist in einem besonderen Einzelfall allerdings erkennbar, dass sich die strikte Befolgung einer Vorschrift nachteilig auf die Sicherheit auswirken könnte, so müsste davon abgewichen werden. Wenn überhaupt, so wird das jedoch nur selten einmal vorkommen.



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: Erst geben um später etwas zu erhalten

R. Kurtz

Mit der ab 1. Januar 1979 wirksamen 9. AHV-Revision wurde unter anderem eine Neuerung eingeführt, der vornehmlich die Zielsetzung zu Grunde lag, «dass vorzeitig pensionierte Versicherte mit grossem Vermögen oder Renteneinkommen sich nicht mehr durch ein kleines Erwerbseinkommen, von dem sie nur den Minimalbeitrag zu entrichten hatten, der wesentlich höheren Beitragsleistung als Nichterwerbstätige entziehen können. Die frühere Regelung wurde allgemein als stossend empfunden». (Bundesamt für Sozialversicherung)

Viele unserer Passivmitglieder – als Nichterwerbstätige, die das 65. Altersjahr noch nicht vollendet haben – unterliegen seither einer massiv erhöhten Beitragspflicht. Ihr wachsender Unmut ist die eine Seite, die Finanzlage der «Institution AHV» die andere.

Ständerat Professor Dr. Hans Letsch hat kürzlich ein Referat zum Thema «Sichere soziale Sicherheit?» gehalten, denen wir die nachstehenden Ausführungen entnehmen dürfen. In einer nächsten **rundschau**-Ausgabe werden wir ihm dazu noch ein paar konkrete Fragen stellen.

Imposanter Leistungsnachweis, aber . . .

Der Bund hat von 1960 – 1979 sein finanzielles Engagement für die sogenannten bundeseigenen Sozialwerke (AHV, IV usw.) ganz massiv erhöht. Es belief sich 1960 auf 254 Millionen Franken oder knapp 10% der Gesamtausgaben. 1980 waren es 2572 Millionen Franken oder 15% der Gesamtausgaben. Die Bundessubvention an die Krankenkassen stieg im selben Zeitraum von 67 Millionen Franken oder 2,6% auf 880 Millionen Franken oder 5,1% der Gesamtausgaben.

Die AHV im besonderen hat ebenfalls einen eindrucklichen Leistungsnachweis erbracht: allein von 1970 – 1980 ist die ordentliche einfache Maximalrente bei einer Teuerungsrate von rund 65% um das 2½-fache gestiegen, nämlich von Fr. 400.— auf Fr. 1100.—

. . . zu welchem Preis?

Volks- und finanzwirtschaftlich ist davon auszugehen, dass alle Leistungen auch der Sozialversicherung nicht als Manna vom Himmel fallen, sondern bezahlt werden müssen: Von den Arbeitnehmern und Arbeitgebern in Form sogenannter Lohnprozente oder Prämien sowie in Form von Steuern zur Finanzierung des staatlichen Anteils an den Kosten der sozialen Sicherheit. So beanspruchte der Gesamtaufwand

hobbyrama

do it yourself

30000 Artikel auf 650 m²

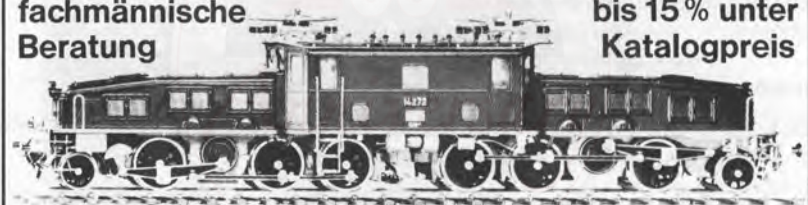
Flugzeug-Modell-Baukasten



Qualitäts-
Maschinen
und -Werkzeuge
zu Tiefpreisen

fachmännische
Beratung

Modell-Eisenbahnen
bis 15% unter
Katalogpreis



Gratis-Holzzuschnitt
nach Mass

70 Holzsorten
400 Holzprofile

hobbyrama

do it yourself

8600 Dübendorf
Bettlistrasse 41 Telefon 01/8219747

der Sozialversicherungen im Jahre 1960 noch 22,2% der AHV-pflichtigen Lohnsumme! 1979 waren es bereits 32,9%.

Erinnern wir uns in diesem Zusammenhang auch daran, dass die gesamte Fiskalbelastung in unserem Land zwischen 1965 und 1978 um über 50% zugenommen hat.

Belastungsperspektiven

Bezüglich der ersten Säule (AHV) sind hinsichtlich der künftigen Belastungen zwei Elemente von besonderer Bedeutung. Nämlich:

- der mit der neunten AHV-Revision gesetzlich verankerte Mischindex, der die automatische Anpassung der Renten an die Entwicklung der Teuerung und der Löhne verbrieft, sowie
- die weitere Verschlechterung des Verhältnisses zwischen den Beitragszahlenden und den Rentenbezüglern. Hatten bei Einführung der AHV 9,5 Zahlende für einen Rentner aufzukommen, waren es 1978 noch 3,7, und vom Jahre 2000 an werden es weniger als 3 sein.

Prioritäten zur Konsolidierung

Offensichtlich wähnt sich der Bundesrat bezüglich einem gesunden Fortbestehen der AHV in Sicherheit, vertraut auf und klammert sich an den Mischindex, freut sich an den steigenden Bundesbeiträgen aus der defizitären Bundeskasse und träumt von neuen Steuern. Die volkswirtschaftliche Problematik ist ihm fremd. Es wäre zu wünschen, dass er nicht erst dann erwacht, wenn wir gleich wie ein deutscher Zeitkritiker feststellen müssten: «Ökonomisch sind wir bei einer zivilisierten Art von Kannibalismus angelangt. Wir fressen nicht mehr einander sondern unsere Urenkel».

Aufgrund der volkswirtschaftlichen und demografischen Zukunftsperspektiven wird man nicht umhin kommen, künftig der gezielten und damit sozialeren Hilfe Priorität einzuräumen. Das gilt insbesondere für die AHV, wo das Schwergewicht auf die Anpassung der Mindestrenten und der Ergänzungsleistungen zu legen ist. Es sind die verfügbaren Mittel gezielter einzusetzen, etwa durch die Korrektur jener teils unnötigen Leistungen, die heute Frauen unter 65 Jahren zustehen, deren Ehemann noch voll im Erwerbsleben steht.

Durch eine Konsolidierung des heute praktizierten Konzeptes der sozialen Sicherheit der Schweiz – Troupiers würden einen Marschhalt einschalten, können wir auch der nächsten Generation in Aussicht stellen, dass unsere soziale Sicherheit «sicher» bleibt.

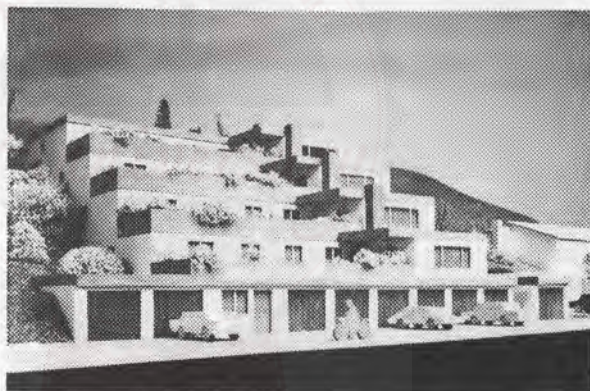
Und die Aeropers?

Die vorstehenden Ausführungen von Prof. Letsch werfen verschiedene Fragen auf, deren Beantwortung die künftige Sozialpolitik nicht nur der Aeropers beeinflussen wird. So etwa: Wie kann vermieden

werden, dass die Aktivmitglieder befürchten müssen, schon bald als «soziale Lastesel» missbraucht zu werden, oder: Können wir uns für den Grundsatz entscheiden, dass zur Finanzierung unerlässlicher Ergänzungsleistungen für die AHV vorläufig weder Steuern noch Lohnprozente erhöht werden dürfen?

Die Spalten der **Aeropers-rundschau** stehen für eine Diskussion offen!

Vier 5½-Zimmer-Terrassenhäuser



**zu
verkaufen**

Lage: In Beringen SH an sonnigem Südhang in Waldnähe

Preise: Fest bis Ende 1982.
Fr. 380 000.— bis 415 000.— inkl. Landanteil und zwei Einzelgaragen pro Haus.

Auskunft und Unterlagen erhalten Sie bei

max schilling architekt

Glärnischstr. 10, 8212 Neuhausen, Tel. (053) 2 31 67

«Gardez le Sourire!»

Je n'ai presque pas dormi l'autre nuit . . . Dramatique histoire d'uniforme! Comment se fait-il, dans notre surprenante entreprise, machine si bien rodée (lire «Swissair à ciel ouvert»), qu'une chose de cette importance ait pu être négligée? C'est à ne plus croire personne, même pas M. Lorenz Stucki.

Le perfectionnisme extrême qui caractérise mon employeur et ce genre d'incident me paraissent absolument incompatibles. Mince alors . . .! Bon Dieu, que faire? Ah, j'oublie . . . vous ne savez peut-être pas ce dont il s'agit.

Il s'agit bien sûr des chemises d'uniformes. Les nouvelles . . . Ou plutôt les anciennes, qui, avec l'accord de M. Paul Frei, sont recyclées grâce aux épaulettes livrées gratuitement!

Mais que viens-je de découvrir en plein sommeil? Eh bien, que le problème de l'uniformisation n'est pas résolu pour autant. Vite, je cherche l'interrupteur (c'est que je ne suis pas chez moi, mais dans un hôtel quelque part). Il me faut contrôler ça illico, sinon je n'en dormirai plus. La lumière enfin. Là, ma valise avec à l'intérieur ma chemise propre. Vite je la déplie . . .

Maintenant, mes deux chemises sont étalées et je les compare. Celle d'aujourd'hui est de la toute dernière génération. Celle que je porterai demain matin est une ancienne chemise polo avec épaulettes fraîchement cousues . . .

Horreur, sacrilège: elles ne sont pas identiques, elles ne sont pas **uniformes** . . . Demain il manquera la poche droite, **droite** sur la poitrine, du coup mon cœur sursaute (il est à gauche heureusement . . .). Et subitement, fébrilement, je me mets à chercher une solution. Il le faut car je sens que je ne trouverai pas le sommeil du juste(!) avant de l'avoir, cette solution. Combien de temps mon subconscient avait-il remâché ça (sans pouvoir le digérer) avant de me le vomir en plein sommeil?

Oh! mais ça y est. . . Enfin je vais pouvoir dormir tranquille. C'est la solution: je taillerai des poches dans mes chemises usagées . . . Et comme il restera sans doute du tissu, vous pouvez m'écrire pour avoir les restes. Mais faites vite: first come, first served . . . Mais surtout une chose: Pas sérieux s'abstenir!

CLA.

Interview:

Pilot und Presse: Probleme des Persönlichkeitsschutzes

Piloten können sich gegenüber der Öffentlichkeit in zweifacher Hinsicht exponieren: Entweder durch eine herausragende fliegerische Meisterleistung beziehungsweise Captaincy oder durch einen mehr oder minder spektakulären Vor- oder Unfall. Das eine genießt man, auf das andere reagiert man empfindsam; beides ist eine natürliche menschliche Reaktion. Die normal operation profiliert nicht.

In einem Gespräch mit **RA Dr. Peter Nobel** (No) (Rechtskonsulent Ringier Verlag) und **Peter Übersax** (Ue) (Chefredaktor «Blick») versuchen **Felix Rasumowsky** und **Roland Kurtz** ein paar Aspekte dieses Spannungsfeldes zu klären.

AR Wie reagiert die Redaktion auf die Intervention einer in einem Artikel angesprochenen Gruppe – beispielsweise als geschrieben wurde, die Würste würden zuwenig Fleisch enthalten –, was löst das bei Ihnen aus?

Ue Wir pushen geradezu Reaktionen aus dem Leserkreis. Wenn wir kontroverse Themen bringen, fragen wir immer die Leser nach ihrer persönlichen Meinung. In der Regel wird auf eine derartige Aufforderung hin stark reagiert, da ja insbesondere eine Boulevard-Zeitung von ihrer Leserbindung lebt. Aus den Reaktionen gestalten wir nach Möglichkeit Nachziehstories, im konkreten Fall haben wir nach einigen Recherchen in Metzgereien eine gleich-grosse story gebracht, in der auch die Metzger ihren Standpunkt bringen konnten.

AR Eines unserer Mitglieder fühlt sich spezifisch verletzt durch eine Aussage in einer Ihrer Publikationen. Es verlangt nun vom Verband, alle Mitglieder seien aufzufordern, bei nächster Gelegenheit auf eine Abonnementserneuerung zu verzichten. Wie reagiert da der Verlag?

No Die Frage ist etwas schwierig zu beantworten, da in jedem Einzelfall konkret zu überprüfen ist, ob jemand tatsächlich Grund hat, sich nicht nur verletzt zu fühlen, sondern auch verletzt zu sein: zum Beispiel durch falsche Tatsachenbehauptungen, ehrenrührige Äusserungen, verletzende und unsachliche Meinungsäusserungen. Ein offensichtlicher Fehler wird selbstverständlich sofort im gleichen Rahmen berichtigt. Ohne vorgängige Kontaktnahme mit dem Verlag wäre deshalb ein Boykottaufruf des Verbandes unverhältnismässig. Im Gegenzug würde die Zeitung eine Verletzung ihrer eigenen persönlichen Verhältnisse geltend machen. Schon aus

Interesse am Ergebnis der richterlichen Beurteilung würden wir uns gar nicht scheuen, Klage einzureichen.

- AR Es fällt auf, dass Sie dem Sachverhalt eigentlich wenig Aufmerksamkeit geschenkt haben, viel jedoch der rechtlichen Seite.
- No Das deshalb, weil wir diese Frage nicht konkret an einem Beispiel besprochen haben. Es ist hier noch die alte Erfahrung beizufügen, wonach genau jene, die am wenigsten Anspruch erheben sollten, in ihren Persönlichkeitsrechten nicht verletzt zu werden (eigentliche Rechtsbrecher), sich am lautesten bemerkbar machen, wenn ihr Name oder ein sie betreffendes Ereignis veröffentlicht wird. Andererseits kommt es darauf an, ob ein Boykottaufruf einer Organisation auf einem formellen Beschluss basiert, ob allenfalls auf die Mitglieder ein Zwang ausgeübt worden ist; wie gesagt, allgemeine Ausführungen lassen sich in diesem Rechtsbereich nicht machen, es ist immer der konkrete Fall zu untersuchen, da es jedesmal um konkrete Interessenabwägungen geht.
- AR Was erreichen wir bei Ihnen, wenn wir beispielsweise in einem Fall wegen der unserer Ansicht nach ungerechtfertigt gebrauchten Qualifikation «Bruchpilot» den «Blick» mit Nebengeräuschen abbestellen.
- Ue In erster Linie das, dass wir nochmals über unsere Bücher gehen. Es kann sich herausstellen, dass wegen einer schönen headline in der Hitze des Gefechtes über das Ziel hinausgeschossen wurde oder anderenfalls, dass wir unsere Aussagen noch weiter untermauern können. Mindestens wird also erreicht, dass ein beanstandeter Artikel innerhalb der Redaktion diskutiert wird. Je nach Ergebnis lassen wir uns in unserem Standpunkt nicht beirren oder wir versuchen, durch eine geeignete Art der Gegendarstellung diesen Fall wieder einzurenken.
- No Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass wir uns durch derartige Massnahmen in der freien Meinungsäusserung nicht beschneiden lassen. Ein heutiger, recherchierter Journalismus braucht selbstverständlich einen soliden wirtschaftlichen Background, um gegen Pressionen immun zu sein.
- AR Was muss ein Pilot, der naturgemäss exponiert arbeitet, sich von der Presse bieten lassen?

ZGB Artikel 28

Wer in seinen persönlichen Verhältnissen unbefugterweise verletzt wird, kann auf Beseitigung der Störung klagen.

Eine Klage auf Schadenersatz oder auf Leistung einer Geldsumme als Genugtuung ist nur in den vom Gesetze vorgesehenen Fällen zulässig.

No An und für sich muss sich ein Pilot nicht mehr gefallen lassen als eine andere private Person. Er ist nicht im vornherein eine Person des öffentlichen Interesses oder der Zeitgeschichte. Als Träger einer praktisch öffentlichen Funktion darf hingegen seine Person in einem gewissen Mass von der Presse durchleuchtet werden.

Man unterscheidet zwischen absoluten und relativen Personen der Zeitgeschichte. Relative Person der Zeitgeschichte wird jemand, der durch ein bestimmtes Ereignis in den Vordergrund rückt und das Interesse und die Aufmerksamkeit auf sich zieht. Für einen Piloten ist etwa ein Unfall, ein incident oder eine besondere Gefährdung so ein Ereignis – es sind ja damit Menschenleben verbunden – das ihn zur relativen Person der Zeitgeschichte macht. Und dann hat die Presse in einem bestimmten Rahmen das legitime Interesse, ihn als Person zu identifizieren und darzustellen. Man wird zur relativen Person der Zeitgeschichte, sobald man im öffentlichen Interesse steht, das heisst, sobald man die Aufmerksamkeit einer Mehrheit von Personen erweckt, die sich für diesen bestimmten Bereich des Lebens interessiert. Für den Piloten besteht die Öffentlichkeit bereits aus den aktuellen und potentiellen Flugpassagieren, dann etwa den im Luftverkehr tätigen Personen bis hin zum Bundesamt für Zivilluftfahrt. Die Luftfahrt ist eben ein Bereich, der eine grosse Öffentlichkeit auf sich zieht und bereits hat, ohne dass etwas Aussergewöhnliches passiert. Beispielsweise werden in der Schweiz die Untersuchungsergebnisse des Büros für Flugunfalluntersuchung einem weiten Interessentenkreis zugestellt (breites öffentliches Interesse) im Gegensatz etwa zur Bundesrepublik Deutschland, wo diese Untersuchungsberichte sehr viel diskreter behandelt werden. Was in amtlichen Publikationen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird, steht mindestens im gleichen Rahmen auch der Presse zum Weitertragen offen.

Ue Aus dem spezifischen Blickpunkt einer aktuellen Zeitung ist hier anzufügen, dass in der Anschauung eines grossen Teils der Bevölkerung die Luftfahrt immer noch mit einem Nimbus umgeben ist und daher ein grosses Interesse besteht, dass Namen und nähere Umstände veröffentlicht werden.

Man darf in diesem Zusammenhang etwa nicht nur die Betroffenen des Unfalls Athen betrachten, sondern muss beispielsweise Captain F. Schreiber in Erinnerung rufen, der mit seiner Landung in der Wüste (Zerka) damals praktisch zu einem Volkshelden wurde. Die Leserschaft verlangt nach der Präsentation derartiger Figuren, die als Vorbild dienen können, nachdem in der Zeitung auch viele Bösewichte abgehandelt werden.

- AR Genügt schon eine harte Landung, um ins Rampenlicht zu geraten, oder wo liegt die Grenze?
- Ue Nein, das interessiert eigentlich niemanden. Die Grenze liegt bei den Begleitumständen des Unfalles.
- No In der Schweiz ist die Identifikation mit der Swissair erstaunlich gross, wobei auch die Presse positiv sehr viel zum Image der Swissair beiträgt. Die Kehrseite ist dann natürlich, dass man sich eben mit diesen Sonderereignissen näher beschäftigt. Beim Piloten hängt es in der abnormal operation von sehr kleinen Nuancen ab, ob er am Schluss als positiver oder schwarzer Held dasteht. Immerhin braucht es besondere Ereignisse, die den Rahmen des Üblichen bei weitem sprengen, bis die Namen der Betroffenen veröffentlicht werden. Wobei dann wieder ein Unterschied besteht zwischen der Namenspublikation und der Darstellung als Schuldiger. Man geht hier ähnlich vor wie im Strafverfahren, wo Wertungen auch erst nach dem Abschluss der Untersuchung geäussert werden dürfen.
- AR Nehmen wir jetzt den Fall eines overruns; Sie schreiben – aus welchen Quellen Sie das auch immer haben – der Pilot habe nicht besondere Qualifikationen gehabt und bereits mehrere incidents hinter sich. Sie sprechen ihn bereits so etwas wie schuldig. Dürfen Sie das?
- Ue Wenn unsere Informationen stichhaltig sind, würden wir das ohne weiteres schreiben. Diese Fakten sagen ja nicht, dass er im neuesten Fall schuldig sei.
- AR Ist das für Sie bereits ein «Bruchpilot»?
- Ue Das muss man gar nicht schreiben, denn das wird dem Leser automatisch klar.
- AR Ist das nicht fast Rufmord, da ja die näheren Umstände der früheren und des aktuellen Falles nicht erwähnt werden, und können durch derartige Veröffentlichungen nicht Untersuchungs- und Gerichtsorgane, ja selbst die Firma in ihren Entscheidungen beeinflusst werden?
- No Vorerst ist festzuhalten, dass, wenn derartige Daten publiziert werden und sie stimmen mit den Tatsachen nicht überein oder implizieren eine Schuld, die nicht gegeben ist, der Betroffene bestimmt vorsprechen und die richtigen Fakten unterbreiten würde. In einem derartigen Fall würde ohne weiteres Gelegenheit gegeben zu einer Gegendarstellung.
- AR Es ist doch so, dass die Gegendarstellung lange nicht die gleiche Wirkung zeitigt wie der erste Bericht?
- No Immerhin können diese beiden Darstellungen bei den entscheidenden Instanzen nebeneinander hingelegt werden, sodass die

Wirkung neutralisiert wird. Mindestens die amtlichen Organe lesen ja die Akten genau.

Vielleicht wird dadurch sogar der Pilot reingewaschen, und es stellt sich heraus, dass beispielsweise die Fluggesellschaft durch fehlerhafte Organisationsabläufe die Piloten regelmässig einer besonderen Gefährdung aussetzt. Auf der anderen Seite interessiert es den Passagier nicht, was nun im Detail die Ursache war.

AR Wie weit gehen Sie in der Berichterstattung, wenn zu befürchten ist, dass der Betroffene auf Grund der Berichterstattung nachher in seinem weiteren Fortkommen behindert ist?

Ue Das hängt immer ab vom Geschmack und ist eine Frage des Stils. Wir sind sehr bestrebt, die volle Wahrheit über einen Sachverhalt darzustellen und werden uns hüten, bewusst jemanden zu schädigen oder zu verfolgen. «Blick» will dem Leser eigentlich im öffentlichen Interesse in möglichst cooler Darstellung eine Schilderung über das Ereignis vermitteln.

Die Betroffenen erleiden eher Einbussen in ihrem Fortkommen durch das Ereignis als durch die Berichterstattung. Im Falle der Swissair würde sich die Geschäftsleitung wahrscheinlich nie bei ihren Entscheidungen auf die Presseberichte abstützen.

Was die Frage nach der Pietät betrifft: Wenn Tote oder Verletzte zu beklagen sind, wird versucht, allzu brutale Darstellungen zu vermeiden. Beispielsweise geschieht es in der «Blick»-Redaktion sehr oft, dass man sich bei der Bildauswahl von zwei Möglichkeiten für die weniger krasse entscheidet. Wir würden aber nicht darauf Rücksicht nehmen, wenn einer ein Unglück verschuldet hat, ob ihm durch die Berichterstattung nicht noch mehr Ungelegenheiten bereitet würden. Die Pietät ginge bei uns nicht so weit, wenn es um Tatsachen geht.

Über das «Blick» -Konzept

Von unserer Auflage werden rund 80% am Kiosk verkauft, was eine sehr starke Auswirkung auf die Gestaltung und den Inhalt dieser Zeitung hat. Wir müssen uns also jeden Tag aktiv verkaufen, anpreisen durch ein klares marketing image. Schon von weitem müssen wir erkenntlich sein, der potentielle Leser muss auf 20 – 30 Meter feststellen können – auf Grund des gelben Plakates – es ist etwas passiert. Die Zusammensetzung des Inhalts des Blicks ist bewusst so gestaltet, dass wir uns nicht nach der effektiven und doch theoretischen Wichtigkeit des Materials orientieren, sondern nach dem supponierten Leserinteresse. 80% der Leser haben eine abonnierte Zeitung und kaufen den Blick als Kontrastprogramm. Die Prioritäten unserer Zielsetzungen sind: erstens unterhalten, zweitens pointierte Kurzinformation, drittens Leserhilfe vermitteln.

AR Ein Mensch wird für Sie als Objekt eines Artikels interessant. Wie weit sind Sie bestrebt, seine Persönlichkeitsrechte zu wahren?

No Vom grossen Publikum her, das seine Umwelt wenig abstrahiert und verallgemeinert, sondern nur die konkreten Gestalten sieht – die Umwelt ist benannt – schlägt sich das auch im Zeitungsstil eines Blattes nieder, das sich am Kiosk möglichst auffällig immer wieder an das grosse Publikum richtet. Personen, die in der Zeitung beschrieben werden, müssen darum auch hautnah an das Publikum herangetragen werden. Innerhalb dieses Rahmens wird versucht, die Persönlichkeitsrechte nach bestem Wissen und Gewissen zu wahren. Ein Hauptpunkt beim Schutz der Persönlichkeit ist ja, dass keine «falschen Tatsachen» veröffentlicht werden dürfen. Gemäss Praxis des Bundesgerichtes sind «falsche Tatsachen» immer widerrechtlich.

Die Fakten werden auf ihren Wahrheitsgehalt geprüft, da man unter allen Umständen vermeiden will, dass «unwahre Tatsachen» veröffentlicht werden.

Wenn einmal etwas Falsches veröffentlicht wird, ist man auch ohne weiteres zu einer Berichtigung bereit. Die deutschen Erfahrungen mit dem Gegendarstellungsrecht – ein solches fehlt in der Schweiz noch – zeigen, dass nur noch wenige Prozesse angestrengt werden wegen Verletzung der Persönlichkeitsrechte. Nicht andere Meinungen, nur eine andere Sachdarstellung kann so veröffentlicht werden. Wenn derartige Fehler passieren, nützt dem Verletzten eine rasche Gegendarstellung mehr, als etwa drei Jahre später die Veröffentlichung eines Gerichtsurteils.

AR Was ist einer Person zu empfehlen, die sich durch die Presse in ihrer Persönlichkeit verletzt fühlt?

No Diese Person sollte zuerst überprüfen, ob tatsächlich etwas Falsches veröffentlicht wurde. Wenn dem so ist, soll sie eine Berichtigung beziehungsweise eine Gegendarstellung verlangen. Abweichende Meinungen sind allerdings nicht gegendarstellungsfähig. Man sollte dort auch nicht besonders zimperlich sein. Eine Meinung ist nach der Rechtsprechung widerrechtlich, wenn sie absolut unhaltbar ist und mit gesundem Menschenverstand nicht vertreten werden kann. Was über «falsche Tatsachen» hinausgeht, kann mit einer Gegendarstellung nicht korrigiert werden, man sollte dem auch nicht zu viel Bedeutung beimessen. Es kommt eben noch dazu: viele Betroffene lesen einen Artikel und haben das Gefühl, die ganze Umwelt nehme ihn für bare Münze und sie seien nun für immer abgestempelt. Das stimmt aber nicht, denn eine Zeitung – von welcher Qualität und Aufmachung auch immer – ist etwas relatives, etwas kurzlebiges ohne grosse Nach-

wirkungen. Das Publikum vergisst ziemlich schnell. Manchmal wird mit grossen Gegenmassnahmen ein Schaden erst angerichtet.

AR Können Gerichte beispielsweise durch Presseerzeugnisse beeinflusst werden?

No Der einzige Gefahrenherd solcher Beeinflussungsmöglichkeiten könnte das Geschworenengericht sein. Die in Frage stehenden Fälle kommen jedoch nicht vor das Geschworenengericht. Hingegen die anderen Untersuchungs- und Gerichtsorgane lassen sich durch die Presse, wie die Erfahrung zeigt, nicht so leicht beeinflussen.

AR Kann denn die Presseberichterstattung irgendwie beeinflusst werden?

No Natürlich besteht die Gefahr, dass die Medien durch organisierte Pressionen beeinflusst werden können. Aus diesem Grunde bin ich dagegen, dass Boykottaufrufe («Abonnemente nicht mehr erneuern») für zulässig betrachtet werden. Auch wenn einmal ein einzelner betroffen ist – zu recht oder unrecht –, der Pilotenstand ist dadurch nicht betroffen. Die Legitimation für eine kollektive Aktion fehlt dadurch. Wenn aber beispielsweise jemand schreiben würde, alle Swissair Piloten hätten einen schlechten Lebenswandel und würden in schlechter Kondition zur Arbeit antreten, dann könnte eine kollektive Aktion allenfalls gerechtfertigt werden.

Zu verkaufen in St. Margarethen — Münchwilen (Thurgau),
2 Autominuten bis Autobahnanschluss N 1, bis Wil SG 4 km,
schön gelegene, sonnige

Bauparzellen (EFH-Zone)

Wir sind zwei einzelne private Grundeigentümer, die ihre benachbarten Grundstücke in der Einfamilienhauszone arrondieren und in schöner, sonniger Lage anbieten.

Die Kanalisation ist bereits erstellt, das Projekt für die weitere Erschliessung liegt bis Ende August/September vor. Wünsche über die Parzellengrösse können (solange möglich) noch berücksichtigt werden. Die Gemeinde heisst Münchwilen, ist mittelgross, zählt gut 3000 Einwohner und verfügt über moderne Anlagen (Gemeinde, Schule, Sport). Das Beste ist eine Besichtigung.

Auskunft erteilen:

— Dr. Albert Bäni, 9542 Münchwilen, Telefon 073/26 26 44

— Karl Kappeler, 9543 St. Margarethen TG, Telefon 073/26 28 60



Approach aus 250 km Höhe

H. Lüscher

Unvergessen ist sicher noch der unglaublich präzise Start des Space Shuttle vom 12. April, der mit drei Jahren Verspätung auf den Terminkalender, aber dafür genau 20 Jahre nach dem ersten bemannten Weltraumflug von Juri Gagarin, stattfand. Das rund 2000 Tonnen schwere Gefährt wurde mit etwa 3500 Tonnen Schub aus drei Flüssigtreibstoffmotoren und zwei Feststoffmotoren mit einer maximalen Beschleunigung von 3 g himmelwärts befördert, wobei die Astronauten einen gemässigten Rückenflug ausführten.

Initial Approach

Nach zwei Tagen Arbeit beginnt der Anflug, der 32 Minuten und 4400 NM vom Aufsetzpunkt weg mit dem Zünden der Steuertriebwerke und der Reduktion der Geschwindigkeit von ca. 26000 km/h um 340 km/h beginnt. Auf Flight Level 4000 beginnt mit 40 Grad Nose-up und Mach 25 der Wiedereintritt in die Erdatmosphäre, wobei zwischen FL 2600 und FL 1900 der bekannte Unterbruch der Radioverbindungen für 14 Minuten die Astronauten Young und Crippen sich selbst überlässt. In dieser Zeit verringert sich die Geschwindigkeit von M.24 auf M.10, nicht nur durch die dichter werdende Luft, sondern auch durch zwei automatisch geflogene Kurven mit 80 Grad Querlage. Durch den hohen Anstellwinkel hat das Yaw-Moment eine umgekehrte Logik und zwischen M.25 und M.4 reagieren zudem die Elevons entgegengesetzt zum Steuerausschlag. Nach diesem «Radio-Black-out», der den Heizkacheln bis 1600 Grad Wärme brachte, wurde die Küste zwischen Los Angeles und San Francisco auf FL 1400 mit M.6,5 erreicht und südlich von Bakersfield, 115000 ft hoch und 375 km von der Piste entfernt,

übernahm Young die manuelle Kontrolle und führte mit Mach 5 weitere Kurvenflüge aus, um die Geschwindigkeit zu verringern.

Intermediate Approach

Mit Mach 1,3 kam das Space Shuttle «Columbia» auf FL 540 über der Edwards Air Force Base an und begann den «Heading Alignment Circle», ein 210-Grad-Turn für die Piste 23. Während dieser Kurve, die mit 35 Grad Querlage und 1,3 g geflogen wurde, nahm die Geschwindigkeit auf 320 kts ab, und das bei Sinkgeschwindigkeiten von 13000 ft/min! Mit dem für diesen Anflug installierten MLS (Microwave Landing System) konnte bereits in der Kurve der 20-Grad-Gleitweg eingehalten werden, bis das DC-9-grosse Gefährt 11 km vor der Piste auf 16000 ft mit 20 Grad AND und 280 kts IAS den geraden Final erreicht hat.

Short Final

Die Sinkgeschwindigkeit von nun 10000 ft/min wird erst auf 2000 ft GND gebrochen, die Geschwindigkeit nimmt rasch ab und etwa 2 km vor dem Aufsetzpunkt wird ein 3-Grad-Gleitweg erreicht. Mit einer Gleitzahl von etwa 1:2,5 liegt halt nicht viel mehr drin! Erst 400 ft über

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

Grund wird das Fahrwerk ausgefahren, die Geschwindigkeit beträgt nun 187 kts und mit einem Rate von 60 ft/min erfolgt der Touch-down. «Columbia» steht nach 3000 m Rollstrecke still, weniger als 100 m vom berechneten Punkt entfernt!

Hatte der Puls beim Start bloss 90 Schläge pro Minute betragen, dürfte er bei diesem manuellen Anflug, besonders im letzten Teil, wesentlich mehr betragen haben...

Science Victor?

Jörgen Günther

Man hat mich gebeten, das genaue Datum dieses Berichtes zu erwähnen. Die Sekretärkugel quitscht in ihrer Halbhöhhlung am heutigen, trüben Vormittag des 21. Juni 2172. Ich mag solche Tage, denn sie sind von Anfang bis Ende erholsam langweilig, und wenn man Glück hat, sieht man ab und zu einen Vogel vor den Transparentwänden vorbeifliegen. Sie werden selten, heutzutage.

Vor einigen Tagen suchten mich zwei Jünglinge in ihren violetten Hochschul-Overalls auf und baten mich im Namen eines greisen, aber weisen Professors um ein Interview über meinen Beruf. Es hat etwas mit einem Zeit-Feedback-Versuch zu tun, sagten sie, und richteten die wie kleine Nattern aussehenden Rezeptoren auf mich. Ich fühlte mich ganz gut, an jenem Tage, also lud ich uns alle zu einigen Schlucken aus dem Kalorimaten ein, dessen Automatik in meinem Asyl noch nie wirklich funktioniert hat. Wir «ernteten» eine Mischung aus dunkelflüssigem Grün, gesprenkelt mit scharf schmeckenden Krumen aus dem Mischer. Es schmeckte wie alles aus diesem Gerät merkwürdig, aber anregend.

Die Jünglinge baten mich, von einem normalen Transport zu berichten. Ich erzählte also von jenem, der mich wieder hierhergeführt hatte. Hierher, das bedeutet: STZKL = Startzentrum Kloten. Dass man hier auch landet und nicht nur startet, ist bereits als «dumme Bemerkung» in meinem Statuslog vermerkt, jederzeit abrufbar auf Ziifer 422633/JG. Der «Rote Punkt» hatte mich inmitten einer altmodischen Bastelei erreicht, wie ich sie mir in den Bergen Kanadas manchmal gönne. Also hatte ich den nächsten Gravitas nach STZJFK genommen, im Ausrüstungscenter meine E-Kleidung empfangen, zusammen mit all dem Schnickschnack, der noch auf Bestimmungen des vergangenen Jahrtausends beruht. Man stelle sich vor — und jede Directrice lache mit: sogar ein Bleistift gehört zu meiner Ausrüstung. Nebst den Pillen «für» und «gegen», natürlich.

Ich mag New York. Es ist eine herrlich alte Stadt, unordentlich, aber lebendig, und nichts funktioniert so, wie es erwartet wird. Die einzige Ausnahme bildet STZJFK, das ist das Startzentrum, dessen Kennbuchstaben heute bereits Historiker interessieren. Die uralten Götter Griechenlands mögen wissen, weshalb die Neurostimme der Zentrale die schleppenden Charakteristika der Atis-Dame von STZGVA aufzeigt, nebst der gleichen energieverzehrenden Langsamkeit.

Man schickte uns den grünen Strahl, womit Pax und Sort geladen waren, und wir verlangten Freigabe für die Gravitronik. Wie immer gab es Verzögerungen bei der Zuteilung der Ausflugsektoren, sowie der Streckenparabel.

Es wundert wohl niemanden, dass wir entgegen eigener Wünsche die südliche Route zugeteilt bekamen. Mit einem Druck auf den Auslöser des Psy-Programmes sorgten wir dafür, dass die Passagiere nicht mehr merkten, dass wir zwei Stunden lang mit schrillenden Gravitoren auf dem rissigen Beton herumstanden, ehe man uns freiliess. Die Beschwerden würden sich auf unsere Bodenmannschaft in KL entladen. Mein Kollege demonstrierte eine neue Methode, mit der man unsere vier Computoren miteinander streiten lassen konnte. Sie stritten so unterhaltsam, dass wir einige Sekunden zugeben mussten, ehe das rote NOGO-Licht erlosch und wenigstens drei der Maschinen sich darüber einig waren, dass die vierte es verdient hatte, hinausgeworfen zu werden. Um meinen Kollegen zu necken, schaltete ich die Flugautomatik während des Trajektorfluges auf eben diese eine Maschine, die mit einer Abweichung von 0,2213 Meilen im Sektor-Meldepunkt STZKL ankam. Ich bedauerte, dass die anderen drei weder Humor noch Verständnis hatten, denn sie stellten lakonisch fest, dass dies Ergebnis aufgrund einer Fehlbedienung entstanden war. (Die Asynchron-Eingabe hatte ich vorgenommen, während mein Kollege das Flugdeck verlassen hatte, um uns einen Krabbensalat zu servieren . . .) Was mich am meisten dabei freute, war, dass die Prognose meines Kollegen um 0,117 Meilen daneben lag. Er ärgerte mich dafür, indem er mehr als die gebührende Ration des Essens in sich hineinstopfte, obwohl er das gar nicht brauchte. Sein Name ist Aso. Nur Politiker, Passagiere und Presseleute haben noch nicht begriffen, dass Aso im vollen Wortlaut «Autonomous Systems Operator» genannt wird. Er ist eine Maschine. Wenn er also isst, tut er es entweder, um meinen Appetit zu erhöhen, oder um mich zu ärgern. Aber er ist gut, in vielem besser als ich. Das einzige, was mich noch in Brot und Beschäftigung hält, ist meine Fähigkeit, gewisse Dinge, Zustände und nicht logische Verbindungen «zu riechen, oder schmecken», wie sie sagen. Intuition. Aso hat keine Intuition. Er funktioniert streng logisch, und ebenso ist das, was er als Humor vertreibt. Ich lache sehr oft und ausgiebig darüber, wie gekonnt er jede Pointe danebenhaut – übrigens auch fast jede Landung. Alle

Sensoren der Welt bringen ihn nicht dazu, etwas in der richtigen, geschmeidigen, musikalischen Weise zu tun. Was immer geschieht – es ist logisch. Manche logische Landung wäre unseren Passagieren nicht so gut bekommen, wenn ich nicht eingegriffen hätte.

Aso schwitzt nicht. Er kann sich ärgern, und er kann so heiss werden, dass ich in meiner Liege die Wärme spüre. Zweimal ist er schon ins NOGO gefallen, nur weil ich nach einer logischen Landung behauptete: «And suddenly the ground came up and hit you, my friend.» Beides Mal hat man mich verwarnt. Ich weiss jetzt, wie man das NOGO umgeht, aber er ist auf dem nächsten Flug in Yellow-Mode, also nicht ganz «da». Meine Kollegen brauchen nicht mehr viel zu tun, um ihn ins NOGO zu bringen . . .

Unser Flug also verlief wie nicht geplant, aber wie immer logisch, und er endete logischerweise tatsächlich dort, wo der Flugauftrag endete: STZKL. Aso meldete sich bei HSTZKL (Hilfs-Start-Zentrum . . .) und bekam ein gelbes Licht und musste die Frage beantworten, wer der Systems-Director an Bord sei. Mein Pech, obwohl ich Aso für drei Sekunden wegen dieses Einfalles richtig sympatisch fand.

Wir glitten die MLS-Linien hinab, rauschten an einer Rundträgerplattform vorbei und setzten uns ganze zwei Meter neben das Kreuz. Die Beine unter uns ächzten, eines verbog sich, und dennoch zeigten die Indikatoren nur eine elastische Verformung. Ich nehme an, dass Aso, der kürzlich einen Kurs in der kaufmännischen Abteilung absolviert hat, an den Sonden gebastelt hat. Seine Statistik droht, ihn wegen Überflusses an Minusdaten zur Versetzung aufs Trockene vorzuschlagen, so wie die Eintragungen auf meinem Band selbst Direktoren zum Kopfschütteln bringen. Deshalb mag ich ihn, den Aso. Er sieht übrigens ganz normal aus, er bewegt sich nicht schöner als ich selbst, und er wirkt ganz menschlich, solange nicht jemand eine Büchse Ameisen in seinen Kragen geleert hat. Das merkt er nämlich nicht, und es verstört empfindsame Gemüter.

Nun, danach, also nach der Landung, übernahm das «Personal» den Transport, und der Zoll, versteht sich. Aso meldete uns ab und funkte mir das Freizeichen ins Jacket, und ich bestieg meinen Flachgleiter um nach Hause zu kommen, zu meinen Fuchsien, zu dem defekten Kalorimaten, und zu den beiden Jünglingen, die mich um diese Angaben gebeten haben.

Mehr ist, eigentlich, dazu nicht zu sagen, aber wenn jemand Fragen haben sollte, der darf sie gerne stellen. Man wird mich wohl noch eine Weile brauchen, seit die ersten Versuche von Billigtransporteuren, einen Aso als Kommandanten einzusetzen, furchtbar logisch endeten: genau auf dem Punkt, Maschine und Passagiere intakt, – jedoch nicht mehr zu gebrauchen . . .

Wettbewerb:

Verschiedene Verwendungszwecke für das FOM



Sie sehen hier vier Verwendungszwecke für unser FOM. Wir suchen nun

- a) Weitere Vorschläge
b) Legenden zu untenstehenden Zeichnungen

Die lustigsten Vorschläge und Legenden werden in der nächsten **rundschau** veröffentlicht und ausserdem mit einer Flasche Aeropers-Wein belohnt. Wir wünschen viel Vergnügen.



Scherrer Wohnen

Zeughaus-/Mühlestrasse
CH-8400 Winterthur 052 22 29 41
11 Schaufenster 1000 m² Ausstellung

Sport, muss das sein?

Olav Brunner

Im Prinzip nein, würde Radio Eriwan sagen, doch seit wir selbst das Anschieben der Throttles einem Motor überlassen, ist es doch ratsam, unsern Körper wenigstens mit etwas Sport seinen zugeordneten Funktionen zurückzubringen.

Dass mit einer sportlichen Betätigung zugleich ein längeres Leben zu erwarten ist, möchte ich nicht prophezeien, ein lebenswerteres aber sicher. Es kann doch bestimmt nicht das höchste aller Gefühle sein, morgens sein eigenes Fett kaum aus dem Bett schleppen zu können um anschliessend einem mehrminütigen Raucherhustenanfall zu unterliegen und schon beim Morgenessen den christianischen Schuldkomplex mit zugleich gewichtserhöhenden Brötchen zu belasten.

Was und wie? — Bedingt durch unsern unregelmässigen Einsatz, zeitlich und örtlich, sind eigentlich nur wenige Sportarten erfolgversprechend, zumal es hauptsächlich darum geht, den Kreislauf in Fahrt zu bringen um Herzinfarkt, Schlaf- und Verdauungsstörungen usw. entgegenzuwirken. Alle Teamsportarten fallen deshalb ausser Betracht, und das Angebot reduziert sich auf Laufen, Langlauf, Schwimmen oder Velofahren, kombiniert mit etwas Lockerungsgymnastik.

Zum Training selbst: ich behaupte, dass ein alle zwei Wochen absolvierter Vita-Lauf mehr schadet als Nutzen bringt, ausser einem gehörigen Muskelkater holt man sich zudem das falsche Gefühl, etwas für die Gesundheit und gegen das Fett getan zu haben, was leider keinesfalls zutrifft. Bei sporadischen Parforceleistungen liegt eine Überbelastung drin, und um ein kg Fett abzubauen sind erfahrungsgemäss mindestens vier Stunden wettkampfmässige Höchstleistung erforderlich.

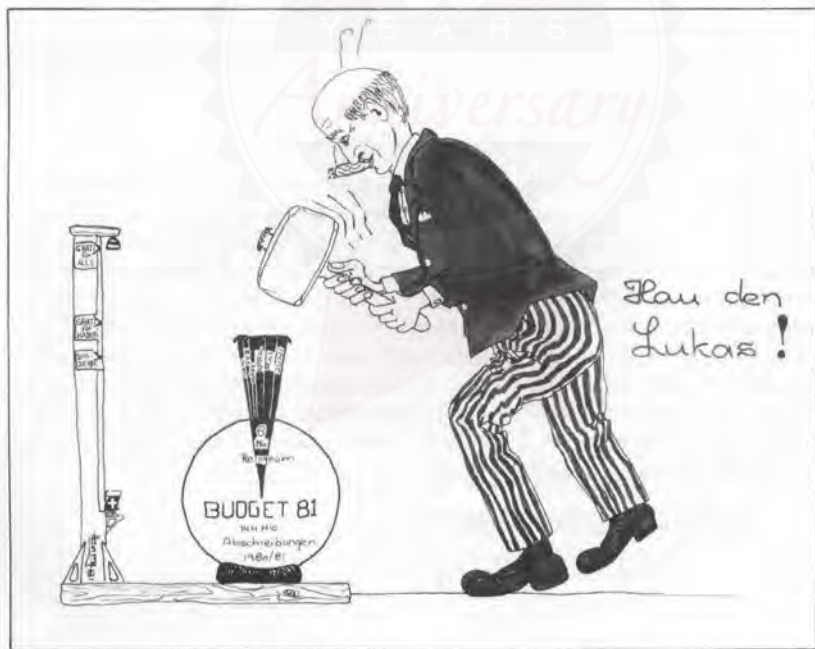
Weitaus erfolgversprechender ist ein mindestens alle zwei Tage durchgeführtes, einstündiges Intervalltraining. Was bedeutet Intervalltraining? Durch eine körperliche Leistung wird die Pulsfrequenz bis zum obern Anschlag gebracht, und gleichzeitig wird der Körper in einen Sauerstoffmangel versetzt. Die Reaktion auf diese starken Reize besteht in einer Verbesserung der Sauerstoffaufnahme sowie einer gesunden Vergrösserung der Pumpe, was sich nach einiger Zeit durch absinken der Ruhepulsfrequenz zeigen wird.

Die Durchführung dieser IT-Methode sieht folgendermassen aus: nach einem fünfzehnminütigen Aufwärmen eine zwei- bis dreiminütige Maximalleistung bringen, bis zum «Es geht nicht mehr». Anschliessend

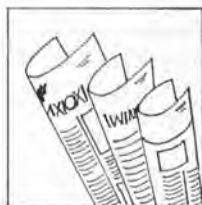
eine ebenso wichtige Ruhephase von bis zu zehn Minuten, um den Puls möglichst tief nach unten zu bringen. Drei bis vier Intervalle täglich genügen für den Hausgebrauch. Auf dieser Grundkondition kann dann nach Lust und Laune eine beliebige Ausdauerleistung aufgebaut werden.

Der grosse Vorteil der IT-Methode liegt darin, dass eine Überbelastung kaum möglich ist, es stellt einem vorher auf! und zeitlich wird mit einem Minimum ein Maximum erreicht. Stundenlanges Joggen entlang von Autobahnen ist nicht notwendig und sollte den Erfindern dieses Unsinns überlassen werden.

Und jetzt los! Turnschuhe, Badehose oder irgend ein Velo genügen. Nochmals das Wichtigste: Regelmässigkeit! Das Wetter ist kein Hinderungsgrund, man wird so oder so nass! Nach ein bis zwei Wochen stellt sich die Hauptsache jeder sportlichen Betätigung ein, der Lustgewinn. Man beginnt plötzlich nach Höherem zu streben, entschliesst sich zur Teilnahme am Aeropersrennen vom 19. September, oder warum nicht der nächste Engadiner oder New-Yorker Marathon als Ziel, warum nicht ein Orientierungslauf, ein Gentlemenrennen? Ein Altdorfer oder ein Frauenfelder?



From other publications



Aus «optima»

Ein Rezept gegen Durchfall

Der kritische Punkt bei starkem Durchfall ist der Verlust an Wasser und Mineralsalzen, der den Organismus erheblich schwächt.

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat sich dieses Problems angenommen, unter anderem weil die Choleraimpfung nur in 25% der Fälle schützt. Dabei wurde in Zusammenarbeit mit Fachleuten eine einfache, aber wirksame Methode entwickelt, die den gefährlichen Flüssigkeitsverlust des Körpers rasch wieder ersetzt. Es handelt sich um eine oral einzunehmende Lösung, die bereits in allen Spitälern mit Erfolg angewendet wird. Die Lösung enthält folgende Substanzen auf einen Liter Wasser:

- 3,5 g Natriumchlorid (Kochsalz)**
- 2,5 g Natriumbikarbonat**
- 1,5 g Kaliumchlorid**
- 20 g Traubenzucker**
(oder, wenn nicht vorhanden, 40 g Rohrzucker)

Die gefährliche Wirkung eines übermäßigen Flüssigkeitsverlustes zeigt sich besonders rasch und ernsthaft bei Kindern. In der Schweiz gibt es die entsprechende Mischung als Portionen anmachfertig im Handel. Im Notfall ist aber das nachstehende, von jedermann sofort anwendbare Rezept fast ebenso wirksam: Der Patient trinkt abwechselungsweise Bouillon (zwei Bouillonwürfel oder die entsprechende Menge Konzentrat auf 1 Liter Wasser) und gezuckerten Orangensaft (zwei Esslöffel Zucker auf 1 Liter Saft). Dieses einfache Mittel hat im Kampf gegen die Cholera bereits durchschlagende Erfolge erzielt und die Behandlung der starken Durchfälle, unter denen viele Touristen leiden, tiefgreifend beeinflusst.

Von Privat infolge Auswanderung zu verkaufen in Wilen an traumhafter, steuergünstiger Lage des Kantons Schwyz

6 1/2 - Zimmer Landhaus

Baujahr 79, 1605 m³, Grundstück 870 m², Bruttowohnfläche ca. 330 m², Doppelgarage (Ferngesteuert), grosser Fitnessraum, Sauna, Solarium, grosser Wirrpool, 3 WC, 2 Duschen, grosses Badezimmer mit ovaler Badewanne, Gegensprechanlage mit 3 Stationen, Schockbeleuchtung mit 19 Aussenlampen, automatische Vorplatzbeleuchtung (Platz für 7 Wagen), spez. Küche mit Frühstücksbar, 2 Backöfen, Mikro, Müllzerhacker, 2 Frigo, Innen- und Aussencheminée, grosse Sonnenterrasse, Aussendusche mit kalt und warm Wasser, geheizter Swimmingpool mit Solardecke, Geräte-raum, autom. Sonnenstoren, teilweise autom. Fensterläden, Bodenheizung mit Danfosventilen, autom. Sicherung mit FI-Schalter für Kindersicherung, Tresor, Entkalkungsanlage, Wäscheabwurf, 15 Einbauschränke, ganzes Haus mit 1-Hand Wasserbatterien, sämtliche Zimmer mit Fernseh- und Telefon-Anschluss (8 Fernsehprogramme), reicher Baumbestand.

Das Haus, welches sehr pflegeleicht eingerichtet ist (kein Chromstahl), wird vollständig möbliert zum Preise von Fr. 1,5 Mio. abgegeben. Es wollen sich nur ernsthafte Interessenten melden. Telefon 01/784 64 96

Ann
195
Wettlin Druck

Rosengartenstrasse 5
8037 Zürich
Postfach
Telefon 01/44 47 44

Drucksachen
massgeschneidert
termingerecht

Organisation des Vorstandes

Präsident:	E. Brunner	Fach 173	Mitglieder:	J. Schmid	Fach 1335
				H. M. Kok	Fach 1170
Vizepräsidenten:	L. Zsindely	Fach 200		H. Spörri	Fach 402
	W. Gubser	Fach 304		C. van Rijn	Fach 219

Kommission

Versicherungen
Salär/Gesamtaufwand
GAV mit Anhängen
 Ferienreglement
 AIDS
 Displacementreglement
 Seniorität
 Flight Duty Regulations
Finanzen
Einsatz
Schulung und Check
Flugsicherheit
Security
Info/Rundschau
IFALPA/EUROPILOTE
Copilotengruppe
Ausländer
Romands
Pensionierte
Dachverband

Delegierter des Vorstandes

H. M. Kok
E. Brunner
H. Spörri
L. Zsindely
H. M. Kok
J. Schmid
W. Gubser
W. Gubser
W. Gubser
J. Schmid
C. van Rjn
H. Spörri
H. Spörri
L. Zsindely
C. van Rjn
H. M. Kok
L. Zsindely
E. Brunner

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



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

Kommission	Delegierter des Vorstandes	Mitglieder
Versicherungskommission	H. M. Kok	R. Kurtz (Geschäftsführer) O. Brunner, H. Ehrensperger P. Habegger, P. Kongsted A. Kunz, A. Sooder W. Schatzmann, A. Huggenberger J. van Scherpenzeel, C. Tapparel
Salär-/Gesamtaufwands- kommission	E. Brunner	E. Fischli (Vorsitz) D. Brägger, G. Fritschi G. Moret, P. Ritter H. Robitzkat
Ferienreglement	H. Spörri	H. Güdel
Datenaufzeichnungsgeräte (AIDS)	L. Zsindely	M. Wipf
Seniorität	J. Schmid	P. Bircher
Flight Duty Regulations (FDR)	W. Gubser	
Disziplinarreglement	L. Zsindely	H. Hürzeler H. Spörri, C. Van Rijn
Finanzen	W. Gubser	G. Schwing (Kassier)
Einsatzkommission Gesamtvorsitz: E. Brunner	W. Gubser	E. Kaiser (Typenchef B-747) H. Wenger P. Habegger (Typenchef DC-10) L. Ritzli, W. Weibel, K. Kuratli (Typenchef DC-8) N. Van Duyn, P. Blattner M. Egger (Typenchef DC-9) U. Burkhard, W. Widmer, J. J. Stähli
Schulung und Check	J. Schmid	A. Zuberbühler (Vorsitz) P. Habegger, B. von Tobel
IFALPA/EUROPILOTE	L. Zsindely	C. van Rijn
Flugsicherheit	C. Van Rijn	H. Sauter (Vorsitz) P. Merz, R. Suter D. Staal, R. Zeugin
Security	H. Spörri	H. Sauter (Beauftragter)
Info/rundschau	H. Spörri	B. von Tobel (Vorsitz) E. Brunner, R. Kurtz J. Schmid, F. Rasumowsky H. Lüscher

Kommission	Delegierter des Vorstandes	Mitglieder
Copiloten	C. Van Rijn	H. Robitzkat
Ausländerkommission	H. M. Kok	J. Van Dierendonck (Vorsitz) J. Elfiring, R. Holland, G. Grocoot, H. Robitzkat, M. Thomas
Romands	L. Zsindely	M. Baudat (Vorsitz) F. Dyens, J. J. Stähli
Pensionierte	E. Brunner	R. Schilliger

Delegationen und Vertretungen

Dachverband der Vereinigungen des fliegenden Personals der Swissair

H. Spörri (gleichzeitig Präsident des Dachverbandes), H. Kok

VEF-Stiftungsräte

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

OASF-Stiftungsräte

J. Van Scherpenzeel (Vorsitz), J. Harrington, M. Thomas

Eidg. Luftfahrtkommission

H. Hürzeler

ATIR (air traffic incident reporting)

H. Sauter

Eidg. Flugsicherungskommission

H. Sauter

Büro für Flugunfalluntersuchungen

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

AEROSUISSE, Dachverband der schweiz. Luftfahrt

H. Thut

