

# rundschau

Mai/Juni 1982



  
**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	
GV 1982	9
Neuaufnahmen	11
Interview: Capt. Hanspeter Suter, Chef OC	13
Forum: Typseniorität für Copiloten	18
Frauen im Cockpit?	19
ATC-Verantwortung den Piloten übertragen? (2. Teil)	23
Man sollte...	26
Das schwarze Brett	28
GP Aeropers <b>rundschau</b> 1982: Mehr Spass	31
Crew Globetrotter	32
Der gute Tip	33
Surf-POOOL	35

**Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 20. Juli 1982**

### Redaktions-Team:

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

YEARS  
*Anniversary*  
1954 → 2014

Mit uns kann man rechnen.  
Prompt und sicher.  
Ca, c'est « La Suisse »  
Versicherungen

Generalagenturen in der ganzen Schweiz.  
Generaldirektion: Avenue de Rumine 13, 1005 Lausanne, 021/201811

## Copiloten und Frauen



Der A310 ist ein schwerverdaulicher Brocken. Nachdem die Kämpfe und Krämpfe um das Crew Complement abgeklungen sind, liegt der Vogel jetzt den Copiloten schwer im Magen – er verbaut vielen den Weg auf die Langstrecke. In der letzten **rundschau** hat eine Gruppe von Betroffenen das Problem zur Diskussion gestellt. In der Zwischenzeit ist dann das Umschulungsbulletin erschienen, worin der neue Modus für die Copi-Umschulungen bekanntgegeben wurde. Dieser Modus vereinfacht zwar die Planung, bringt aber sonst keine Verbesserung. Das Thema kam auch an der Aeropers-GV zur Sprache, es ist offensichtlich kein leicht zu nehmendes Problem.

Natürlich hat es ähnliche Probleme schon früher gegeben. Das darf aber meines Erachtens nicht als Argument dienen, die heutige Situation kritiklos hinzunehmen. Nachdem die Aeropers die Verbesserung der Lebensqualität auf ihre Fahne geschrieben hat, ist sie verpflichtet, nach neuen Lösungen zu suchen. Der Vorstand ist sich dessen bewusst. Die Swissair andererseits hat auch eine gewisse Verpflichtung, bekennt sie sich in ihren obersten Grundsätzen doch zu «guten und fortschrittlichen Arbeitsbedingungen». Diesem Grundsatz kann natürlich nur soweit nachgelebt werden, als er nicht in Konflikt mit jenem der «wirtschaftlichen Selbsterhaltung» kommt. Eine allfällige Typseniorität für Copiloten ist also vorwiegend eine finanzielle Frage, und jetzt ist sicher nicht der richtige Moment für die Realisierung kostspieliger Wünsche. Das Thema darf aber trotzdem nicht tabu sein, vielleicht findet sich doch noch ein gangbarer Weg.

Wirtschaftliche Argumente bestimmen auch die Praxis, keine Pilotinnen anzustellen. Darüber, wie lange man diesen Grundsatz noch aufrecht erhalten kann oder will, möchte ich mir jetzt keine Gedanken machen. Ich glaube aber, dass uns die Frage «Frauen ja oder nein?» in Zukunft noch beschäftigen wird. Wir von der **rundschau** werden versuchen, Ihnen die für die Meinungsbildung nötigen Informationen zu liefern. Den Auftakt dazu macht in dieser Nummer Jürg Schmid; er setzt sich mit den gängigsten Argumenten «gegen die Frau» auseinander. Wir werden in Zukunft weitere Beiträge zu diesem Thema veröffentlichen und sind dankbar für diesbezügliche Anregungen aus dem Leserkreis.

Mit – vorläufig noch – männlichem Pilotengruss

Beat von Tobel





## Uetikon am See

Nur 25 Autominuten von Kloten entfernt! (Autobahn, Uster, Egg)

Wir verkaufen an erhöhter, sonniger und ruhiger Lage, neue grosszügige

### 5 $\frac{1}{2}$ - und 6 $\frac{1}{2}$ Zimmer Einfamilienhäuser

Optimal isoliert. Mit grossem Estrich, 2 Bäder, Ankleide- und Nebenräumen. Heissluftcheminée, Doppelgarage.  
Parzellengrösse ca. 720 m<sup>2</sup>. Bezug ab Mai 1982.

Preis ab Fr. 770 000.—  
Finanzierung gesichert.

J. Both, Dipl. Arch. ETH/SIA  
Telefon 01/920 49 00

## Liebe Mitglieder

Als erstes im neuen Vereinsjahr möchte ich Ihnen für die ehrenvolle Wiederwahl zum Präsidenten unseres Berufsverbandes herzlich danken. Das besonders Erfreuliche an den Wahlen war die hohe Stimmbeteiligung von 66%, ein gutes Zeichen dafür, dass sich die grosse Mehrheit unserer Mitglieder für die Belange der Aeropers interessiert und sich mit den Zielsetzungen des Vorstandes identifiziert. Zusammen mit meinen Vorstandskollegen werde ich die eingeschlagene Marschrichtung weiterführen.

Aus der Sicht der Aeropers können wir mit Genugtuung feststellen, dass ein ehemaliger Pilot an der Swissair-GV zum Direktionspräsidenten ernannt wurde. Wir alle wissen, dass mit Herrn Robert Staubli an der Spitze unseres Unternehmens die Swissair weiterhin auf Erfolgskurs steuern wird. Wir wünschen ihm nicht nur vollen Erfolg, sondern wir werden ihn auch tatkräftig unterstützen. An seiner Kaderorientierung vom 3. Mai hat der Direktionspräsident seine zukünftige Führungspolitik umrissen. Er hat sich dabei auch auf die Organisationsentwicklung (OE) berufen, ein Führungskonzept, das in Form einer Broschüre von der Swissair herausgegeben wurde. Schon vor einem Jahr habe ich in meinem Leitartikel darüber berichtet und möchte hier nur eines der darin enthaltenen Merkmale nochmals in Erinnerung rufen:

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

Herr Staubli hat OE als Führungsprinzip erklärt, das sich fast nahtlos mit seinen Vorstellungen deckt. Er wird auch gewillt und in der Lage sein, dieses Konzept durchzusetzen. Das sind selbstverständlich die besten Voraussetzungen für ein partnerschaftliches Miteinander. Ich freue mich, unter diesen erfolgsversprechenden Zielsetzungen mein zweites Präsidialjahr in der Aeropers beginnen zu können.

Herr Staubli hat u. a. in seinen Ausführungen auch erwähnt, dass er von den Personalverbänden erwartet, sich **loyal** hinter die unternehmerischen Zielsetzungen zu stellen, und dass er ferner eine **Steigerung der Produktivität** erreichen will. Aus Aeropers-Sicht kann ich feststellen, dass im Pilotenkorps ein sehr hohes Mass an **Loyalität** gegenüber unserem Arbeitgeber vorhanden ist, sofern man Loyalität nicht mit blindem Gehorsam gleichstellt. Seit meiner Tätigkeit im Vorstand konnte ich feststellen, dass bei allen Überlegungen der Aeropers die wirtschaftlichen Belange der Firma und das vielgepriesene Gesamtinteresse immer im Vordergrund standen. Mit unseren Salär- und Vorsorgestrukturen sind wir zufrieden und erwarten ausser dem Teuerungsausgleich nur dann zusätzliche Verbesserungen, wenn es die Jahresergebnisse des Unter-

nehmens rechtfertigen. Ausserhalb des finanziellen Bereiches gilt unser GAV mit Anhängen und Reglementen. Es ist Aufgabe des Vorstandes, die darin enthaltenen Rechte und Pflichten der Mitglieder zu wahren. Es gibt nun aber kein vollständiges Reglement. In jedem auftretenden Fall muss man verhandeln und sich einigen, **wie** das Reglement zu interpretieren sei. Dass dabei die wirtschaftlichen Überlegungen der Swissair und die Interessen der Piloten Reibungsflächen bilden können, ist wohl verständlich, darf aber nicht mit mangelnder Loyalität verwechselt werden.

In Richtung **Steigerung der Produktivität** hat die Aeropers schon einen wesentlichen Schritt getan. Wir sind nämlich von der starren 3-Mann-Haltung von IFALPA und EUROPILOTE in dem Sinne abgewichen, als wir der technischen Entwicklung und Neuerung eine Chance und eine Bewährungsprobe geben. Wir akzeptieren ein 2-Mann-Cockpit A310, wenn die Arbeitsbelastung gleich oder besser wie beim DC-9 ist. Wenn dieses Ziel verwirklicht werden kann, so sind Einsparungen von rund einer Million Franken pro Jahr und pro Flugzeug zu erreichen. Weitere sensationelle Steigerungen werden bei uns kaum zu erwarten sein, denn bei bestbezahlten Mitarbeitern unseres Unternehmens war man schon immer bestrebt, eine optimale Auslastung zu erreichen. Ein Abbau der nach vielen Jahren ausgehandelten FDR oder eine Reduktion der Bestände wären jedenfalls ungeeignete Mittel. Beides würde eine Steigerung der Krankheitsrate und wieder eine Abneigung gegen einen bestimmten Flugzeugtyp zur Folge haben, was sich kontraproduktiv auswirkt und also vermieden werden soll. Es gibt aber noch Möglichkeiten, wo wir tatkräftig mitwirken können, z. B. indem wir «fuel minded» operieren und indem wir bei kurzfristigen Umstellungen unsere positive Einstellung an den Tag legen. Die unsichere Lage im Weltluftverkehr wird auch von uns ein Umdenken und Anpassen erfordern.

Ich möchte im Anschluss an meinen letzten Leitartikel noch kurz berichten, dass Capt. Niklaus Wiedmer an der letzten Vorstandssitzung bei uns zu Gast war. Er hat als 747-Sachverständiger im Auftrag des Gerichtes

Zu vermieten per sofort oder nach Vereinbarung grosszügige, sonnige, komfortable

## **3<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-Zimmer-Wohnung**

in Niederglatt, Bad und WC getrennt, 3-fach-Verglasung, Sauna und Solarium im Hause.

Miete mtl. Fr. 1155 inkl. Nebenkosten und Garage.

Anfragen bitte an Tel. G 840 16 84, Hilber verlangen.



am Prozess in Frankfurt teilgenommen. Im Gegensatz zum «Spiegel» hat er den DLH-Unfall in Nairobi mehr von der Sicht des Piloten als von der Sicht des Rechtsgelehrten beurteilt. Als Unfallursache gelten die beim Start noch eingefahrenen Vorflügel. In seinen sehr interessanten und lehrreichen Ausführungen hat er u. a. berichtet, dass erst im Laufe der umfangreichen Unfalluntersuchungen herausgefunden wurde, dass vor dem Unfall in Nairobi schon **fünf** B-747 ohne Vorflügel gestartet und nur dank besseren Begleitumständen nicht abgestürzt sind. Mit grösster Wahrscheinlichkeit hätte der Unfall Nairobi vermieden werden können, wenn die fünf vorherigen Fälle gemeldet worden wären.

Die vorliegende Unfalluntersuchung hat also an den Tag gebracht, dass auch beim 3-Mann-Cockpit noch eine recht hohe Dunkelziffer über nicht gemeldete Vorfälle vorhanden ist. Aus naheliegenden Gründen liegt diese Dunkelziffer beim 2-Mann-Cockpit noch höher. Es ist also nicht nur Aufgabe, sondern auch Pflicht aller daran Beteiligten, auf diesem Gebiet eine Verbesserung anzustreben. Wie Sie wissen, sind wir zur Zeit mit Swissair in Verhandlung, ein neues Disziplinarreglement auszuarbeiten. Wenn dabei – wie auch der Fall Nairobi zeigt – als Hauptziel erreicht werden kann, dass ein incident eher Anlass zur Belehrung als zur Bestrafung sein soll, so wird auch das Verhältnis des Piloten zu seinem Chef verbessert; eine Voraussetzung, dass Zwischenfälle in Zukunft auch gemeldet werden.

Ich hoffe, dass Capt. Wiedmer seine vielschichtigen Erfahrungen aus dem Prozess in Frankfurt noch einem grösseren Kreis von Interessierten zukommen lässt.

Mit freundlichen Grüssen

Ihr Edy Brunner

## Embrach

Wir verkaufen an ruhiger, sonniger Wohnlage in 10-jährigem, gepflegten 8-Familienhaus schöne **Eigentumswohnungen**:

3 $\frac{1}{2}$ -Zimmer (Nettowohnfläche 83,2 m <sup>2</sup> ) ab	Fr. 183 000.—
4 $\frac{1}{2}$ -Zimmer (Nettowohnfläche 101,5 m <sup>2</sup> ) ab	Fr. 200 000.—
Einzelgarage	Fr. 18 000.—
Einstellplatz in Unterniveaugarage	Fr. 14 000.—



Auskunft, Prospekte, Besichtigung:

**EUGSTER IMMOBILIEN AG** 8600 Dübendorf, Tel. 01/820 04 33

Wir verkaufen an sonniger Hanglage grosszügig  
ausgebaute, geräumige

# Doppel- Einfamilienhäuser in Bassersdorf



4½-Zimmer-Haus (Wohnfläche ca. 164 m<sup>2</sup>) Fr. 478 000.-  
5½-Zimmer-Haus (Wohnfläche ca. 182 m<sup>2</sup>) ab Fr. 542 000.-

Bezug: Sommer/Herbst 1982

(Festpreise)

Auskunft, Verkauf und Prospekte durch:

# STEINER

Karl Steiner AG

Generalunternehmung  
Hagenholzstrasse 60, 8050 Zürich  
Telefon 01 - 301 10 10, int. 428

## Generalversammlung 1982

intern

Die diesjährige GV fand am 27. Mai im Hotel Mövenpick in Glattbrugg statt. Der Apéro, zu dem der Vorstand eingeladen hatte, bot Gelegenheit zu Gesprächen mit Kollegen, bevor **Edy Brunner** ungefähr hundert Mitglieder zur Versammlung begrüßte. In einer kurzen Ansprache ging der Präsident sodann auf die Kaderansprache von Herrn Staubli ein und legte den Standpunkt der Aeropers bezüglich Produktivität und Loyalität dar. (Siehe «Liebe Mitglieder».)

Die Erledigung der Geschäfte ging zügig voran. Ausser Traktandum, aber

deshalb nicht minder verdient, wurde **Paul Habegger** einstimmig zum Ehrenmitglied ernannt und anschliessend auch zum Tagespräsidenten gewählt. Da sich erfreulicherweise mehr Kandidaten für die Vorstandswahlen gemeldet hatten, als Sitze zu vergeben waren, erwartete man doch mit einiger Spannung die Bekanntgabe der Wahlergebnisse, die Sie inzwischen aus einem Bulletin erfahren haben. Alle Bisherigen sind bestätigt worden; für die scheidenden **Laszlo Zsindely** und **Heiner Spörri**, die man mit Blumen und Applaus «verabschiedet» hatte, sind neu **Kurt Kuratli**



Präsident Edy Brunner gratuliert dem neu ernannten Ehrenmitglied Paul Habegger und **Henry Lüscher** gewählt worden.

Im Bericht über die aktuellen Verbandsprobleme und in der anschließenden allgemeinen Diskussion wurden verschiedene Themen aufgegriffen, unter anderem die Copiloten seniorität, die fliegerärztliche Untersu-





Die neu gewählten Vorstandsmitglieder Henry Lüscher und Kurt Kuratli

chung und das Déplacementreglement. Bezüglich letzterem betonte Edy Brunner, es liege im Gesamtinteresse, dass auch in Ländern mit attraktivem Devisen-Schwarzmarkt ein Mindestbetrag mittels Credident bezogen werde. (Kommentar überflüssig!)

Die Versammlung konnte vor Wirtschaftsschluss beendet werden, so dass noch Zeit für einen Schlummertrunk blieb. Diese Tatsache mag darauf hindeuten, dass die Mitglieder mit der Marschrichtung des Vorstandes einverstanden sind.

B. von Tobel

Zu verkaufen in Bachenbülach (Nähe Flughafen Zürich-Kloten)  
neueres

## **Ein-/Zweifamilienhaus**

mit ca. 950 m<sup>2</sup> Umschwung, 2 schönen Gartenanlagen, sonnige, bevorzugte Wohnlage.

Das Haus enthält:

- 4 -Zimmerwohnung (ca. 120 m<sup>2</sup>) im OG
- 1½-Zimmerwohnung (ca. 52 m<sup>2</sup>) im UG  
hoher Ausbaustandard wie Cheminéeanlagen, Holztäferungen,  
Tonplattenböden etc., teilweise möbliert.
- inkl. 2 Garagen (mehrere Garagen vorhanden)

VP: Fr. 785 000.—, kleine Anzahlung für solvente Käuferschaft.

Anfragen unter Chiffre 0130 an Wettlin + Co., Postfach, 8037 Zürich  
oder Telefon 01/860 03 32.

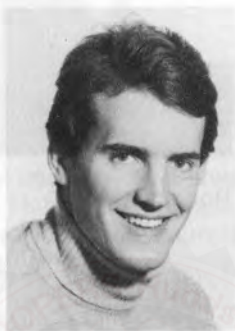


## Neuaufnahmen

An den Vorstandssitzungen vom April und Mai 1982 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



Michel-Francois  
Habersaat



Andres Fotsch



Paul Erni



Manfred von Allmen



Rainer Schroff



Bruno Ebnetter



Franz Doerig



Ronaldo Dünki



Christoph Walser



Peter Schultheiss



Wouter Dockheer

Wir heissen diese neuen Mitglieder herzlich willkommen.

## Interview:

# Capt. Hanspeter Suter, Chef OC

Seit 1. Februar 1982 ist Capt. H. Suter neuer Chefpilot der Swissaír. Die *Aeropers-rundschau* führte aus diesem Anlass am 19. Mai ein Gespräch mit dem neuen OC-Chef.

*ar Herr Suter, wir möchten Sie unseren Lesern etwas näher bringen . . .*

**HS** Ich bin in einem Vorort von Basel aufgewachsen, besuchte in Basel die Schulen und ging nachher nach Zürich an die ETH. Ich habe mit dem Maschinenbaudiplom abgeschlossen und kam 1959 zur Swissair. Ich wohne in Kloten und habe zwei erwachsene Söhne. Hobbies? Jawohl. Mein grosses Hobby ist Naturschutz, im speziellen Vogelschutz. Ich bin sogar Präsident des Naturschutzvereins Kloten.

*ar Sie wurden in der Umgebung des Flughafens auch schon auf dem Fahrrad gesehen . . .*

**HS** Ja, richtig! Im Sinne der Oekologie fahre ich sehr oft mit dem Fahrrad zur Arbeit, oder ich benütze das öffentliche Verkehrsmittel. Der Bus fährt sozusagen von meiner Haustüre aus mit sehr guten Verbindungen zum Flughafen. Es erstaunt manchmal Leute, dass man als Chef überhaupt noch mit dem Velo fahren kann. Viele finden, dies sei nicht ganz standesgemäss, aber ich messe dem keine Bedeutung zu.

*ar Ist für Sie OC eher eine zusätzliche Belastung oder eine willkommene Abwechslung zum ursprünglichen Pilotenberuf?*

**HS** Ich suchte schon früh etwas Zusätzliches und war lange in der Schule tätig, zuletzt als Chef OFS. Nach vier Jahren habe ich den Wechsel hierher begrüsst. Es ist eine zusätzliche Herausforderung, etwas Neues, neue Probleme. Ich brauche neben dem Fliegen noch eine andere Beschäftigung.

*ar Wieviel fliegen Sie noch?*

**HS** Meine Leistung entspricht ungefähr dreissig bis fünfzig Prozent einer normalen Leistung, wobei ich mich vor allem auf kürzere Strecken beschränken muss.

*ar Es existiert ein Brief vom Chef O vom 20. April 1982 an das Bodenpersonal, in welchem es unter anderem heisst, man möchte den Einfluss der Besatzungen im Departement etwas zurückbinden. Was sagen Sie als Besatzungschef dazu?*

**HS** Es gibt eine ganze Reihe Kaderfunktionen im Departement O, die sowohl von Bodenpersonal als auch von fliegenden Funktionären besetzt werden können. Ich bin der Ansicht, wenn zwei Bewerber vorhanden sind, sollte der Bessere ernannt werden. Dies kann sowohl ein «Bodenmann» als auch ein fliegender Funktionär sein. Es gibt si-

cher im O einige Stellen, die durch Besatzungen besetzt werden müssen, zum Beispiel die Flottenchefs. Aber eine ganze Reihe anderer Stellen lassen beide Möglichkeiten zu.

ar *Es gibt sehr viele (teure) Funktionäre, die Büroarbeit machen, anstatt Flugleistungen zu erbringen, welche dann durch normale Streckenpiloten erbracht werden müssen. Stand auch dieser Gedanke hinter diesem Brief?*

HS Ja. Man darf aber wie gesagt nicht übersehen, dass für verschiedene Funktionen, vor allem technischer Art, nur aktive Besatzungen eingesetzt werden können.

ar *Gibt es jetzt Besatzungskategorien mit Über- oder Unterbeständen?*

HS Es kann nicht direkt von Über- oder Unterbeständen gesprochen werden. Beim DC-8 besteht z. B. eine sehr gute Flexibilität, da das Flugzeug ausläuft. Es werden nicht alle DC-8 regelmässig eingesetzt, aber es werden ad-hoc-Einsätze geflogen, welche dann wieder sehr Besatzungsintensiv sind. So sind die Einsätze des DC-8 von einer starken Unregelmässigkeit geprägt bezüglich Belastung. Bei den DC-9-Captains ist die Flexibilität akzeptabel, das heisst, es besteht eine optimale Produktivität, wie wir sie uns ungefähr vorstellen. Es besteht auch bei den DC-9-Copiloten eine sehr grosse Flexibilität. In dieser untersten Kategorie macht sich der generelle Überbestand, auf den wir zusteuern, bereits bemerkbar.

## Anton Engler

Ehemaliger Purser

besorgt für Sie

Anlageberatung  
Wertschriftenverwaltung  
Eigenheimfinanzierung  
Baukredite  
Hypotheken



Schweizerische Bankgesellschaft Regensdorf Tel. 840 50 50



ar *Woher kommt das?*

HS Aufgrund der revidierten Flottenpläne, die für die nächsten fünf Jahre immer gleich viel Flugzeuge vorsehen. Balair reduziert ihre Flotte sogar um eine Einheit, das gibt zusammen 54 Flugzeuge. Dies verlangt Korrekturmassnahmen beim Nachwuchs, also bei der SLS. Dort wird von bisher 48 auf 30 Schüler pro Jahr reduziert.

ar *Müssen Piloten zwischen 55 und 58 mit Pensionierung 55 rechnen?*

HS Nein, im Moment wird dies nicht ins Auge gefasst. Wir sind überzeugt, dass in früherer oder mittlerer Zukunft der Bedarf wieder steigen wird.

ar *Was wünschen Sie sich als Chef OC von der Aeropers?*

HS Wenn es die Aeropers nicht gäbe, müsste man sie erfinden. Die Aeropers erfüllt sehr wichtige Funktionen. Sie ist unser Verhandlungspartner. Ohne geschlossenen Verhandlungspartner wären wir kaum in der Lage, Vertragsverhandlungen im Detail zu führen. Ich bin überzeugt, dass die Aeropers und die Swissair grundsätzlich die gleichen Ziele verfolgen. Das liest man ja auch immer wieder in der Aeropers-**rundschau**. Natürlich werden die Schwerpunkte oft anders gesetzt; müssen anders gesetzt werden. Ich wünsche, dass unser Verhältnis geprägt ist von Kommunikation und Diskussion und Achtung der gegenseitigen Ansichten. Was mir fern liegt, sind Prestigekämpfe. Kampf um Niederlage und Sieg sollte man dem Sport überlassen. Das Verhältnis sollte von Partnerschaft getragen sein, was nicht heisst, dass wir nicht etwa einmal die Klingen kreuzen.

ar *Viele Stelleninhaber vor Ihnen haben eine Aeropers-Vergangenheit, wenn man das so nennen darf. Haben Sie dies auch?*

HS Ich war nur in der Flugsicherheitskommission der Aeropers. Dies zeigt eigentlich meine eher sachbezogene Art.

ar *Wird das nächste Langstreckenflugzeug ein Zweimanncockpit aufweisen?*

HS Die Entwicklung geht m. E. auch für das Langstreckenflugzeug à la longue in Richtung Zweimanncockpit. Mit dem A-310 ist ein erster Durchbruch passiert für Grossraumflugzeuge. Die zunehmende Automatisierung, welche ja schon den A-310 prägt, ist auch beim Langstreckenflugzeug durchaus denkbar. Dort ist die Arbeitsbelastung in der Regel sowieso niedriger als in einem Kurzstreckenflugzeug. Das Langstreckenflugzeug hat allerdings ein Handicap: Es fliegt längere Strecken über Wasser und es muss unter Umständen ein Troubleshooting im Flug oder an Aussenstationen möglich sein. Dies ist ja mit ein Grund, warum das Langstreckenflugzeug noch einen Bordtechniker hat. Nun zeichnen sich hier bezüglich Troubleshooting technische Entwicklungen ab. Ich denke da an data recorder und data link. Ich weiss, dass Langstreckenflugzeuge mit Zweimanncockpit projiziert werden, beispielsweise der Airbus TA 9 und TA 11.

ar Sie haben zwischen Kurz- und Langstreckenflugzeug unterschieden. Es ist bekannt, dass der A-310 einen zusätzlichen Tank und Pumpen eingebaut hat, die nicht aktiviert sind. Ist von der Swissair ins Auge gefasst, dies später zu gebrauchen, und wohin wird dann das Flugzeug fliegen können?

HS Der zusätzliche Tank wird aktiviert, damit mit voller Nutzlast Tel Aviv und Caïro erreicht werden können. Mit Zwischenlandung ist auch der Persische Golf und z. B. Dakar durchaus erreichbar. Andere Versionen des A-310, z. B. der A-300-600 verfügen über grössere Reichweiten. Mit Ausnahme von Transatlantikflügen könnten wir mit einem solchen Flugzeug eigentlich das ganze Streckennetz betreiben. Nach heutigem Planen wird der A-310 im ersten Jahr bis Istanbul und Tel Aviv fliegen.

ar Etwas, das die älteren Copiloten beschäftigt: Schafft das neue Upgrading-Konzept nicht allenfalls zwei Kategorien von Captains?

HS Absolut nicht.

ar Auch ein Flottenchef kann einer sein, der früher einmal zweiphasig umgeschult hat?

HS Absolut ja.

ar Ein Detail hierzu: Im Umschulungsbulletin war ein Stern bei jenen Upgraders angelügt, die zweiphasig umschulen wollen. Da hiess es, um nicht atzufallen, müsse man einphasig Captain werden. Bleibt das Sternchen?

HS Dies habe ich nicht einmal beachtet. Die zwei verschiedenen Umschulungsmodi sind relativ planungsaufwendig. Aus administrativen Gründen kam diese Bezeichnung wahrscheinlich ins Bulletin. Es ist ungeschickt, wenn sich deshalb jemand betroffen fühlt, weil er mit einem Stern bezeichnet ist. Wir wollen keinen Unterschied und wir wollen keine Kategorien machen. Wenn einer Captain geworden ist, soll es für niemanden von Bedeutung sein, welchen Weg er wählte.

## **Bad Zurzach**

Langfristig zu vermieten an der Rietheimerstrasse 39, neuwertiges, gediegenes möbliertes

### **Einfamilienhaus**

mit 6 Zimmern, Garage, modern eingerichtet mit zweiter Kochgelegenheit, Geschirrspüler, netter Garten mit gedeckter Terrasse.

Antritt sofort oder nach Vereinbarung. Mietpreis Fr. 2 200.— pro Monat.

Auskunft durch Telefon 01/950 36 90.

*ar* Kommen durch die Extended-Range-Fliegerei vermehrt Flüge mit doppelten Besatzungen auf uns zu?

HS Wir wären natürlich daran interessiert, Genf–Rio ohne doppelte Besatzungen zu fliegen. Aber da scheitern wir an den FDR.

*ar* Gibt es noch andere solche Strecken?

HS Ja, wir fliegen auch nach Colombo. Sobald wir über die maximale Flight Duty Time hinausgeraten, vor allem wenn wir nachts fliegen, verlangt der Verband, dass dies mit einer doppelten Besatzung geflogen wird. Dass dies bei den Besatzungen unbeliebt ist, möchte ich relativieren. Ich flog selber schon auf einem solchen Flug und wir haben offiziell noch keine Meldung erhalten, dass Flüge mit Doppelbesatzungen unbeliebt seien. Von der Swissair aus würden wir es natürlich begrüßen, wenn wir mit einer einfachen Besatzung fliegen könnten.

*ar* Wie beurteilen Sie die nähere Zukunft für uns?

HS Ich beurteile die wirtschaftliche Zukunft nicht sehr optimistisch, das heisst, dass ich überzeugt bin, dass auch wir vom schlechten Wirtschaftsklima beeinflusst werden. Wenn wir nach Amerika blicken, wenn wir aber auch sehen, wie im Inland unsere Industrie Mühe hat, dann glaube ich nicht, dass wir uns in Zukunft auf einer Insel sonnen können. Auch wir werden das härtere Klima spüren. Dies verlangt, dass wir aktiv bleiben, dass wir versuchen, wie dies Herr Staubli in seiner Kaderansprache gesagt hat, vor allem Qualität und Produktivität noch zu steigern, damit wir wirtschaftlich überleben können. Leider ist gerade im OC-Bereich der Spielraum für kurzfristige Massnahmen nicht allzu gross. Eine fixe Anzahl Besatzungen soll möglichst optimal im marktgerechten Produktionsprogramm eingesetzt werden. Im Detail können aber hier und dort immer wieder Kosten eingespart werden. Wir müssen z. B. Rotationen suchen, die die Besatzungen möglichst gut ausnützen, wir müssen, wenn möglich, bei der Anzahl Übernachtungen auswärts sparen, usw. Einen wesentlichen Beitrag zum sparsamen Betrieb leisten jedoch unsere Besatzungen selbst dadurch, dass sie bei der täglichen Arbeit ihre Intelligenz spielen lassen.

*ar*: Herr Suter, wir danken Ihnen sehr für das interessante Gespräch.

*Interview: Felix Rasumowsky*





## Gedanken zum Umschulungsbulletin von 19. 4. 1982

Mit dem letzten Planungsbulletin wurde Klarheit geschaffen. Ist das Problem, das viele Copiloten intensiv beschäftigt und beunruhigt, damit gelöst?

Kann ein Problem, das die Lebensqualität in so grossem Masse beeinflusst, überhaupt auf diese Weise gelöst werden?

Mit dem abrupten Abschaffen des Wunschsystems wird uns auch noch die letzte Möglichkeit genommen, unsere lange Copilotenzeit minim beeinflussen zu können. Wir sind der Meinung, dass sich das Berufsbild des Copiloten in den letzten Jahren grundlegend verändert hat. Mit der Verlängerung der Copilotenzeit von fünf auf zwölf Jahre sollte eigentlich vermehrt auch die Möglichkeit einer individuellen Karrieregestaltung geschaffen werden.

Vor einigen Jahren brachte eine Umschulung auf ein Langstreckenflugzeug die von der Firma gewünschte Horizonterweiterung vor einem Upgrading. Heute soll das gewünschte Ziel auch mit dem A-310 erreicht werden. Auch hier haben sich die Zeiten geändert.

Nachdem mit dem Planungsbulletin ab sofort ein neuer Modus eingeführt wurde, bleibt den unglücklichen Besitzern von hohen Senioritätsnummern innerhalb einer Planungsperiode nur noch die Möglichkeit, sich aus dieser Zeitperiode herauszumanövrieren. Als technischer Funktioniär oder mittels zusätzlichen Militärdienstleistungen liessen sich sicher Schleichwege finden.

Nach unserer Meinung kann ein gutes Klima innerhalb des Pilotenkorps nur mit der Einführung der Typseniorität für Copiloten erhalten bleiben.

Hermann Bösch, Reto Vital, Heinz Zeltner



## Frauen im Cockpit?

Es mag vermessen scheinen, in einem Staat, in welchem die Frauen das Stimm- und Wahlrecht noch nicht vollumfänglich aus «Mannes Gnaden» erhalten haben, Gedanken zur «Frau im Cockpit» zu äussern. Da sich die heldenhafte Appenzeller Bastion doch wohl eher unter folkloristischen Besonderheiten eines noch entwicklungsfähigen Kantons einordnen lässt, wir uns dagegen zu einer der fortschrittlichsten und durch unseren weltumspannenden Horizont kommenden Entwicklungen gegenüber aufgeschlossenen Gruppierung zählen, sollten bei uns doch die Voraussetzungen zu finden sein, dass wir uns diesem Thema offen, ohne alteingefleischten Vor-Urteilen ausgeliefert zu sein, kritisch prüfend zuwenden können.

Dass die Stellung der Frau und die Bewertung ihrer Fähigkeiten, zumindest in unserer Gesellschaft, einer grossen und schnellen Änderung unterworfen ist, müssen oder dürfen wir alle wertfrei zur Kenntnis nehmen. So war vor 50 Jahren eine Frau am Steuer eines Autos noch eine kleine Sensation, heute jedoch fühlt sich nur noch eine kleine Gruppe von Männern bemüsstigt, über autofahrende Frauen despektierliche Äusserungen von sich zu geben. Tun sie dies wohl, um die schlechtere männliche Unfallstatistik wieder aufzubügeln?

Vor allem aber unterliegt das patriarchalische Autoritätsverhältnis, das nicht hinterfragte Wertgefälle Mann – Frau, einem um sich greifenden Abbröckelungsprozess, verbunden mit der Tendenz neue, wertgleiche Beziehungsformen zwischen den Geschlechtern zu suchen. Dass in dieser Umbruchsphase Extremhaltungen auf beiden Seiten entwickelt, jedoch auch wieder verworfen werden, erscheint unumgänglich und basiert letztlich auf dem bekannten Lernverhalten «trial and error». Auf alle Fälle können diese sogenannten Fehllösungen aber nicht zur Legitimation der persönlichen Ablehnung einer gesellschaftlichen Entwicklung herhalten, die ganz allgemein von vorerst nur verbal geleisteten, zu wirklich gelebten partnerschaftlichen = demokratischen Strukturformen vorzudringen versucht.

Der Impuls, in einem Artikel zu diesem doch umstrittenen Thema einige grundsätzliche Gedanken aufzuzeigen, geht übrigens auf die anregenden Diskussionen zurück, die ich am letztjährigen Treffen der Aviatikpsychologen Europas, welches in der Schweiz stattgefunden hat, führen durfte. Anlässlich dieses wöchigen Meetings äusserten sich die für Selektion und Ausbildung zuständigen Fachleute auch im Plenum über ihre schon gemachten Erfahrungen zur Pilotenausbildung von Frauen. Auf diese Referate und Gespräche soll hier aber nicht im einzelnen eingegangen werden, da es mir nämlich vorerst darum geht, die hauptsächlichsten Vorbehalte gegenüber Frauen im Cockpit aufzugreifen und einzeln streiflichtartig zu analysieren.

*Die Frau ist nicht im Besitz der benötigten physischen Kraft, um ein Flugzeug in allen Situationen führen zu können.*

Dieses Argument mag wohl bei älteren Flugzeugen berechtigt gewesen sein. Da wir uns heute aber nahezu vollumfänglich auf hydraulische und elektrische Hilfssysteme abstützen, und auch kleine Herkulesse DC-10-Türen nicht mehr manuell öffnen können, ist diese Begründung wohl nicht mehr stichhaltig.

*Die psychische Struktur der Frau entspricht nicht dem Anforderungsprofil des Piloten.*

Ich möchte hier keineswegs den Versuch unternehmen, zu behaupten, dass zwischen der weiblichen und der männlichen Psyche kein Unterschied besteht. Vive la difference! Ich möchte mir aber auch nicht anmassen, die Feststellung von Unterschieden mit einem Wertmassstab zu belegen. Zudem handelt es sich ja vielmehr um die Frage, welche Eignungskriterien von Kandidaten erfüllt sein müssen, um diesen Beruf auszuüben. Testbatterien (ich stütze mich auf die Angaben von Prof. Koonce, er war zuständig für die Selektion von amerikanischen Militärpiloten männlichen und weiblichen Geschlechts) widerlegen grösstenteils die landläufige Behauptung geschlechterspezifischer Fähigkeiten bzw. Unfähigkeiten. Verallgemeinernde Behauptungen, wie den Frauen eignet schlechtes Koordinationsvermögen, wenig rationales Denken, kleines Abstraktions- und Erinnerungsvermögen, liessen sich bei den Pilotenanwärterinnen und -anwärtern nicht gross differenzieren. Einzig bei psychomotorischen Tests wurden signifikante Unterschiede festgestellt. Ob diese Unterschiede von Natur gegeben, ob sie auf Erziehungsdifferenzen zurückzuführen sind oder auf den Umstand, dass die Tests grösstenteils von Männern für Männer entwickelt wurden, vermag ich hier nicht zu beurteilen.

## **Ferien im Bündnerland**

zu vermieten

Nähe Lenzerheide neue, komfortable

### **2½ -Zimmer Ferienwohnung**

mit 2-4 Betten, Cheminée, 6 CTV Programme, Frei ab sofort.

Auf Wunsch senden wir Ihnen Unterlagen mit Bild zu.

Mindestmietdauer 1 Woche. Telefon 081/22 67 77 ab 19 Uhr

*Frauen wollen heiraten, Mutterfreuden erleben, und werden darum als Produktionsfaktoren austallen.*

Diese Argumentation ist wohl die am tiefsten verwurzelte. Ich möchte dazu nur folgende Fakten festhalten: 10–15% der Frauen heiraten nie, und von den Ehefrauen bleiben ungefähr 11% kinderlos. (Quelle: «Untersuchung über die Stellung der Frau in der Schweiz», Soziologisches Institut der Universität Zürich.) Ich will hierzu auch nicht auf denkbare neue soziale Modelle eingehen, in welchen mit der überlieferten Berufsrollenverteilung gebrochen wird; ebensowenig möchte ich die Diskussion über die Militärdienstzeit von einigen Piloten, welche einer Frau erlauben würde, einen halben Kindergarten auf die Welt zu stellen, nochmals entfachen.



## **Scherrer Wohnen**

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



*Prämenstruale Spannungen beeinträchtigen das Leistungsbild der Frau.*

Dass diese Spannungen vorhanden sein können, ist wohl nicht von der Hand zu weisen, ebensowenig aber auch die Tatsache, dass sie von Individuum zu Individuum sehr verschieden sind und zum Teil gar nicht festgestellt werden können oder zumindest nur in ähnlicher Stärke, wie auch Männer emotionalen Schwankungen unterworfen sind. Bei diesem Problemkreis könnte zudem der Selektionsdienst steuernd eingreifen.

*Frauen erzeugen Spannungen im Cockpit.*

Jeder zwischenmenschliche Kontakt ist Spannungen ausgesetzt, losgelöst von der Geschlechterzusammensetzung. Wenn wir uns zum Beispiel an den Startunfall einer Trident in London zurückerinnern, bei welchem interne Spannungen ausschlaggebend waren, müssen wir feststellen, dass es sich um eine reine Männerbesatzung gehandelt hat.

*Die Passagiere wollen keine Frauen im Cockpit.*

Diese Aussage ist meines Wissens durch keine neuere repräsentative Umfrage erhärtet und ist demzufolge eine nicht erprobte Behauptung, eine reine Hypothese. Zudem wissen wir ja alle um die Wirkkraft von gezielten Publikumsinformationen, wie um die Imageprofilierung via Werbung.

*Streckenprobleme.*

Dass gewisse mittelöstliche Staaten mit Frauen im Cockpit gemieden werden sollten, erscheint mir klar, wie auch planerisch lösbar.

Der hier kurz dargestellte Fragenkomplex erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die hauptsächlichsten Argumente und Gegenargumente zur «Frau im Cockpit» sollten jedoch aufgezeigt worden sein und damit hoffentlich einen Anstoß darstellen, zu neuen Diskussionsansätzen.

Jürg Schmid



## ATC – Verantwortung den Piloten übertragen? (2)

Es besteht kein Zweifel darüber, dass die Mikrochips und andere Erfolge der Elektronik auch bei uns in der Fliegerei in den nächsten 20 Jahren eine Umgestaltung des Arbeitsplatzes zur Folge haben werden. Denn dass uns zukünftig wesentliche Arbeit (= Fliegen, Flugplanung, Administration) von den Bordcomputern abgenommen wird, dürfte klar sein, wir müssen nur schauen, dass wir selber unentbehrlich bleiben ...

### Globale Überwachung

Ursprünglich stand der Idee der globalen Erfassung aller (zivilen) Flugzeuge die technische Machbarkeit Pate, doch dürften wirtschaftliche Gründe (Fuel, Miles not flown, Schedule) wenigstens die Fluggesellschaften zu Befürwortern einer baldigen Einführung machen. Wie sieht das System im Endausbau in vielleicht 20 Jahren aus, wenn alle politischen zwischenstaatlichen Bedenken ausgeräumt sind?

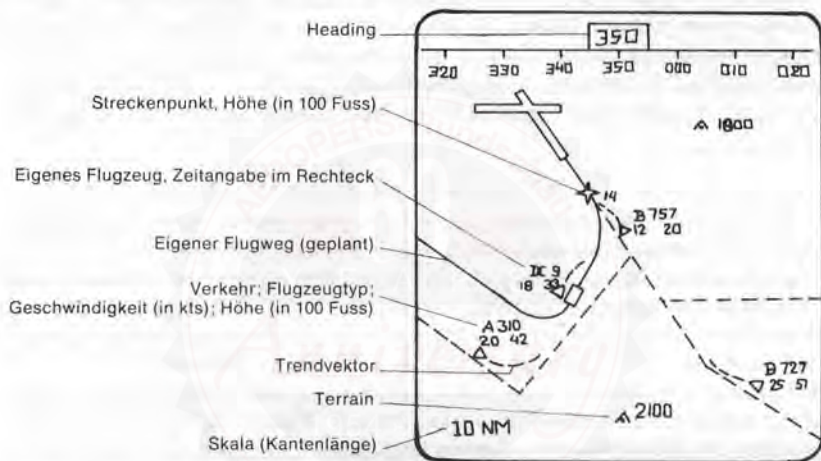
Swissair 2000, der Non-stop-Flug nach Tokyo (DC-10ExtendedER mit 2 Capt + 2 Copis, O F/E's), übermittelt dem ATC-Computer den Wunsch, zu starten. Gleichzeitig werden Informationen über die voraussichtliche Performance und «System-availability» übertragen, die dem ATC-Computer zur Bestimmung der Climb-, Cruise- und Descentprofile dienen. Anhand dieser Daten und der Wetterinformationen, die über die Transponder aller Flugzeuge abgefragt werden, wird die voraussichtliche Ankunftszeit in Tokyo berechnet. ATC Tokyo seinerseits erarbeitet tägliche «Congestion-Forecasts», die neben den flugplanmässigen «Peak Hours» hauptsächlich von Wetter und Notam beeinflusst werden. SR 2000 erhält also bereits jetzt eine «Estimated Approach Time», aufgrund welcher unser ATC-Computer in Zürich die aktuelle «Departure Time» berechnet. So ist auch bereits das Taxifuel minimalisiert.

Das bordseitige Flight Management System FMS wird dereinst nicht nur Empfehlungen für einen optimalen Flug geben, sondern diesen gleich selber an die Hand nehmen. Denn die globale Überwachung des Luftverkehrs, die mit Satelliten bewerkstelligt wird, ist nicht nur Sammelstelle der flugzeugseitig erfassbaren Daten, sondern liefert Informationen an die Flugzeuge weiter, die den Flug optimal einteilen lassen. Das FMS wird so in der Lage sein, Steig- und Sinkflug so einzuteilen, dass aus verkehrstechnischen Gründen kein Level-off notwendig wird, und die Geschwindigkeit wird soweit optimiert, dass auch keine Holdings geflogen werden müssen. Die Operationen, die das FMS via Autopilot durchführt, werden den Piloten auf den CRT's bekannt gegeben, die sowieso weniger der Fluglagebestimmung dienen werden (solange der Autopilot das Flugzeug «unter Kontrolle» hat), sondern Flugabläufe, Verkehrssituationen oder Navigationskarten erscheinen lassen. Die Kommunikation mit der ATC wird also vorwiegend schriftlich erfolgen, die Ruhe im Cockpit nimmt zu. Fre-

quenzwechsel für NAV und COM passieren automatisch. Sei noch zu erwähnen, dass dadurch auch der Company Flight Plan vom Computer geschrieben wird. Arbeitserleichterung für Copis.

### Flugführung im Approach

Auf dem grossflächigen CRT (Cathode Ray Tube, Bildschirm) wird der gesamte Anflugsektor, die vorgesehene Flugbahn und der übrige Verkehr in diesem Gebiet abgebildet. Das Wetterradarbild kann ebenfalls überlagert werden, um einen sicheren Anflug zu ermöglichen. Denn das MLS (Microwave Landing System) erlaubt auch gekrümmte Flugwege und variable Gleitwege. Als Beispiel mögen die Landungen des Space Shuttle dienen.



Das Cockpitdarstellungsgerät für Verkehrsinfos zeigt nicht nur die Position des eigenen Flugzeuges, sondern den ganzen Anflugverkehr und Überflüge bis auf vorbestimmbare Höhen. Auch Hindernisse, Pistensysteme und Kompassinformationen sind sichtbar.

Der andere Verkehr kann überwacht werden und – seien Sie gewarnt – der nachfolgende Chefpilot wird sich davon überzeugen können, ob Sie auf 1000 Fuss established sind!

Die Cockpitorganisation (Systemwechsel, Konfigurationen, Speeds) wird der-einst mündlich geschehen, die Computer werden diese Befehle «verstehen» und können auch mündlich antworten. Auf den CRT's werden der Anflugweg und alle Hindernisse dreidimensional dargestellt, so wie es heute bereits in Simulatoren möglich ist, synthetische Landschaften zu erzeugen. Mit LSI (Large Scale Integration) oder Bio-Kybernetik können sämtliche Flugplätze und Flugstrecken an Bord gespeichert und bei Bedarf abgerufen werden. Wir fliegen al-

so in Zukunft weit weniger, sondern wir werden geflogen oder wir lassen uns fliegen. Da ist es nur verständlich, wenn auch der massive Steuerknüppel ersetzt wird, denn bei elektromechanischer Steuerung aller Ruder wäre ein Herumreissen an «Load feel and centering springs» nur eine kräftefördernde Expanderübung. Also wird ein kleiner Steuerknüppel in die Armlehne integriert, der aber herzlich wenig gebraucht wird, dank (hoffentlich) ausfallsicherer Automatik. (Die Slats der DC-10 waren auch ausfallsicher konstruiert: Chicago, Miami...).

Instabile Flugzeuge (Schwerpunkt und Auftriebsmittelpunkt am selben Ort) haben zwar treibstoffsparende Eigenschaften, doch sind sie für die Generation nach der A310 wahrscheinlich noch nicht spruchreif, doch für die Operators wäre eine weitere Umgestaltung des Cockpitpersonals verlockend: Durch die weitreichende Automation an Bord könnte die Besatzung aus nur einem qualifizierten Piloten sowie einem (billigeren) System Operator bestehen. Sagen Sie nicht, das wären Hirngespinnste, die Idee stammt von Flugzeugherstellern...

H. Lüscher

INTERAVIA 4/80, 9/81, 3/82



«SR 2001, leave Willisau Heading 030, cleared for MLS – Approach to Runway 14! Arrange to be Number 4 to land.»



## Man sollte...

...den Namen des verantwortlichen Regenten bekanntgeben, der die Verfügung erlassen hat, dass wohl Taxis zum Ab- oder Aufladen von Mensch und Gepäck bis zum Diensteingang vordringen dürfen, nicht aber Angehörige von Besatzungen zwecks desselben.

...meinen, es sei mit einem genau gleich langen Dekret möglich, diese unnötige Schikane zu beseitigen.

...wenn dies nicht möglich ist, den Regenten dazu verknurren, eine Woche lang **allen** Langstreckenbesatzungen das Gepäck von der Verbotstafel zum Dienstingang und v. v. zu tragen. (Leider steht dies nicht in meiner Macht – das Tragen schon, aber das Verknurren nicht.)

...mit allen Mitteln versuchen, die Lüge aus der Welt zu schaffen, dass die Einführung der französischen Sprache in der kanadischen Luftverkehrskontrolle die Sicherheit nicht tangiere. Wer behauptet, es sei genau so gut, im internationalen Verkehr zur **Kontrolle** des Luftverkehrs nebst Englisch die Landessprache zuzulassen, beweist damit nur, dass er vom heutigen Luftverkehrsablauf nicht viel versteht. Ein jeder von uns Piloten hat keine Mühe, ein Beispiel zu

### 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 01/461 52 62



bringen, wo dank dem sprachlichen Verstehen eine ungute Situation durch das Eingreifen der Besatzung entschärft werden konnte.

So verständlich es ist, dass die Fluglotsen allein «Daumen des Lieben Gottes» sein möchten, so unwahr ist die Behauptung, es spiele keine Rolle, wenn die beteiligten Piloten nicht verstehen was um sie herum passiert. Die Airmis-Bulletins sprechen eine deutliche Sprache. Auch der so angenehme Spruch «Omit position reports» nimmt uns die **Möglichkeit** zu wissen, was um uns herum los ist. Meines Erachtens ist die «abbreviated» Positionsmeldung das Beste.

... trotz allem sich die Freude am Fliegen nicht vergällen lassen.

**Ich** sollte froh sein, dass mein Hals jetzt wieder besser in den Kragen passt.

Wädi Meyer

... sich überlegen, wie die zugfahrenden Kollegen den Kilometer bis ins neue Ops-Center zurücklegen sollen, wenn es dereinst eröffnet werden wird.

... den nächsten FDR-Verhandlungen das Pagnol-Zitat voranstellen, das der Vizepräsident des Verwaltungsrates, Claude Barbey, an der GV in der Werft einstreute: «L'homme n'est pas fait pour travailler, ça le fatigue trop vite»...

H. L.

... richtigerweise auch mal sagen, dass dank geltendem Recht (GAV für ALLE Piloten) auch bei uns (wie teilweise in unserem «Rechts»-Staat – da dann aber sehr verpönt) unrichtigerweise Profiteure zu ihrem Recht (sprich Vorteil) kommen.

Charles Sagne

... vielleicht auch bei uns, gleich wie bei modernen Bussen und Strassenbahnen, die Trittbretter abschaffen.

Ch. S.

Zu vermieten ab 15. Juli in **Andelfingen**

## **6-Zimmer Wohnung**

Bauernhaus mit grossem Garten und Sitzplatz

— Zentralheizung und Kachelofen

— Pferdeboxe

Mietpreis, exkl., Fr. 1300.—, Boxe Fr. 100.—

Telefon 065 - 44 13 46, ab 19.00–22.00 Uhr

## Das schwarze Brett

(Ein Fliegermärchen)

Es war einmal ein schwarzes Brett, das heisst, es war eigentlich kein Brett, sondern ein schwarz eloxiertes 2 mm dickes Eisenblech; es war nicht nur eines, sondern es waren gar zwei, jedes  $19 \times 14,5$  cm messend und mittels sechs Schrauben am Hebelsammelsoriumsgestell (Pedestal) jeder DC-9-81 angebracht. Historiker wissen zu berichten, dass ursprünglich ein Navigationsrechner oder zumindest ein «Fuel Management System» an jene Stelle eingebaut werden sollte, wo bei den ertümlichen DC-9 das NAV-COM-Schaltzentrum mit Lautstärkereglern zu sein pflegte. Die Verantwortlichen waren sich aber schon bald einig, dass die Piloten nicht noch mehr Arbeitserleichterungen bedienen sollten, betrug doch die Belastungsverminderung (nach Douglas!) 30% für den Kapitän und 6% für den Copiloten. Hinter den sieben Bergen sah man sich wegen dieser Null-Lösung zwei rechteckigen Löchern gegenüber, da das NAV-COM-Kästchen bereits seinen festen Platz links resp. rechts von den Pilotensitzen erhalten hatte. Also entwickelten die Douglas-Techniker jenes schwarze FAA-zertifizierte Brett, das fortan jede DC-9-81 begleitete.

Traurigkeit machte sich breit unter den fliegenden Männern, nicht nur der Farbe, sondern auch der unausgenützten Fläche wegen, berücksichtigte man den Quadratmeterpreis von 102 500.— Franken einer DC-9-81. «Charlie» und «Delta» blieben unangetastet, aber bei der «Echo» konnte sich K. Hummer (Name geändert, Red.) nicht mehr länger zurückhalten und klebte – fernab der Homebase – eine kleine kunststoffene Klammer auf dieses schwarze Brett, die von diesem Moment an zur Freude aller jedes Stück Papier, das man ihr gab, freudig festhielt. Das dieser Klammer anhaftende vierblättrige Kleeblatt erstrahlte lange Zeit über dem schwarzen Untergrund, unschuldig und unwissend, dass über seine Zukunft schon gerichtet wurde.

Techniker, Metallurgen, Meinungsforscher, Finanzfachleute, Designer, Zertifikationsbeamte, Vorschriftenschreiber und Bürokraten fühlten sich ihrer wohl-dosierten Kompetenz beraubt, denn wo kämen wir in einem Grossbetrieb hin, wenn jeder eine vielleicht nützliche, aber nicht alle internen Stellen durchlaufene und daher nicht optimale Lösung eines Bedürfnisses ausarbeitete?

Ein FKK (Forum Kunststoff-Klammer) wurde gebildet, dessen erste Aufgabe darin bestand, zu beweisen, dass die Hummer'sche Lösung nicht geht. Die etwas scharfen Kanten könnten Route-Manualblätter beschädigen, und nach einer Rücksprache bei der SUVA ist auch die Heilkostenfrage bei einer Schürfung an dieser in keiner Inventarliste geführten Vorrichtung nicht von vornherein klärbar. Sollte gar eine Deformation eines Fingers infolge einer unsachgemässen Bedienung auftreten (da keine Betriebsanleitung vorhanden), müsste ein Aufenthalt im Rehabilitationszentrum der SUVA in Bellikon vom Verunfallten selber getragen werden. Auch die Maintenance meldete Bedenken an, ist doch nichts über das Langzeitverhalten des verwendeten Klebstoffes bekannt,

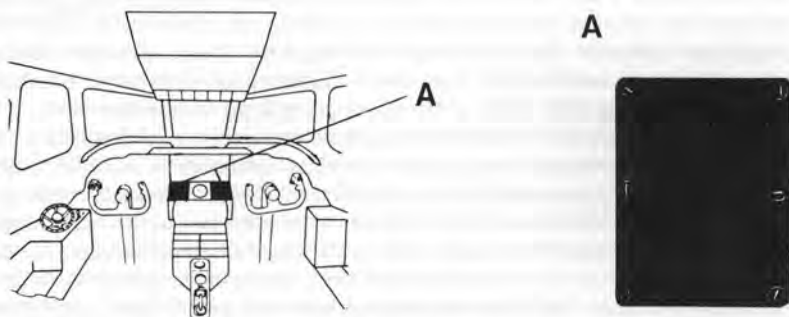


und die Auswirkungen auf die eloxierte Platte sind weitgehend unerforscht. Nach umfangreichen Vorabklärungen konnte sogar der Verwaltungsrat bei einer Vorführung in der Werft davon überzeugt werden, dass die Klammer unpraktisch ist, vermag sie doch nicht alle im Flugzeug verwendeten Papierzeugnisse zu halten. So konnte das ungenügende Spreizvermögen schlagkräftig bewiesen werden, als man Herrn Gugelmann aufforderte, ein AOM (Vergleichbar dem AFM anderer Douglasserzeugnisse) unterzuklemmen.

Bald darauf konnte der Finanzminister Schneider einen Kredit freigeben, der es der ULK (Universelle Lösungs-Kommission) ermöglichte, den SAU (Studien-Ausschuss Universalklammer) zu gründen, dessen Mitglieder sich aus Verantwortlichen aller Departemente zusammensetzte und fortan jeden Monat tagte. Das Klemmprodukt musste einer umfangreichen Anforderungsliste genügen, so wurden z. B. die medizinische Unbedenklichkeit, harmonische Eingliederung, Druck- und Beschleunigungswiderstandsvermögen, juristische Hieb- und Stichfestigkeit, Kostenfrage (nur am Rand) und der Patentschutz gründlich studiert, Unterausschüsse wurden gebildet und die Zustimmung der Aeropers eingeholt. Die so erarbeiteten Dossiers verteilte der SAU an alle interessierten Stellen und nahm Einsprachen, Anregungen und Beteiligungen entgegen. Ein Chefpilot wollte wissen, ob dafür ein separates AOM-Kapitel vorgesehen sei. Dr. Gartmann legte Wert auf eine psychologisch fundierte Einführungsphase, das Catering regte einen Kaffeetassenhalter-Umrüstsatz an, das BZL (Bundesamt für Zivilluftfahrt) erkundigte sich, ob die Klammer ebenfalls bis 37 000 Fuss zertifiziert werden soll oder ob eine Limite vorgesehen sei, und das Personalbüro wollte die Auswirkungen auf die Seniorität untersucht haben.

Der SAU befasste sich eingehend mit allen Anregungen und war in der Lage, kurze Zeit später (gut unterrichtete Kreise sprachen von einem halben Jahr) der versammelten Presse einen Prototyp vorzustellen, der einer längs aufgeschlitzten Zigarren-Blechkülse glich und in ebenso dezentem Schwarz wie der Untergrund gehalten war. Nach einer Versuchsphase – man verzichtete auf einen früheren Vorschlag, einen Mechaniker ständig mitfliegen zu lassen – zeigte sich der Elastizitätskoeffizient den harten Anforderungen nicht gewachsen, und schon bald klapperte die lose Klammer lustig vor sich hin und gab dem sonst so ruhigen Cockpit bei jedem Take-off eine gemütliche akustische Unterma- lung.

Nachdem alle Aufzeichnungen des AIDS sorgfältig ausgewertet wurden, um dem Versagen der ersten Konstruktion auf den Grund zu kommen, beauftragte der SAU ein renommiertes Konstruktionsbüro mit der Herstellung einer Universalklammer. Von einer ausserordentlich genialen Lösung musste man sprechen, wollte man diesem Prototyp gerecht werden. Zwei Stahlrollen gestatten, das Klemmgut ohne grossen Widerstand unter eine sich entsprechend der Dicke des zu haltenden Gegenstandes abhebenden Platte zu schieben. Mit einer Federscherenkonstruktion wird zudem gewährleistet, dass sich die Klemmplatte immer parallel zum schwarzen Brett bewegt und dass die Klemm-



kraft proportional der Dicke des Klemmgutes zunimmt. Die Winter-Ops zeigte, dass diese Vorrichtung auch in extremer Kälte eine einwandfreie Klemmerei gestattet, die Luftamtanforderung für mittlere Turbulenzen konnte ebenfalls termingemäss demonstriert werden, und die Anmeldung zum Wettbewerb der «Klammer des Jahres» wurde auch verschickt.

Da im Winterhalbjahr die Erträge dauernd unter dem Budget lagen, konnte die ULK keine Mittel für eine Serienproduktion freigeben. So konnte man bei dieser Universalklammer eine zunehmende Vereinsamung feststellen, was schliesslich zur Entfernung derselben führte.

Und wenn sie noch nicht gestorben sind, konstruieren sie heute noch!

H. Lüscher

## **Wohnen auf dem Lande**

Zu verkaufen in Engelburg, 4 km ab Hauptbahnhof St. Gallen,  
1 Bahnstunde ab Bahnhof Flughafen, sonnige, moderne

### **5-Zimmer-Wohnung**

Wohnen/Essen 35 m<sup>2</sup> mit Cheminée, 2 Balkons, sep. WC, eigene  
Waschmaschine und Geschirrspüler, Garage (Einzelboxe).

**Verkaufspreis:** Fr. 240 000.—

Interessenten melden sich bitte unter Telefon 071/28 29 40



## GP Aeropers rundschau 1982: Mehr Spass

Unser Velorennen hat sich in den letzten Jahren zu einem Wettkampf der Halbprofis entwickelt. Wir sind der Meinung, dass dem Plausch mehr Rechnung getragen werden sollte, und wir haben uns deshalb für den diesjährigen GP etwas Neues einfallen lassen. Die Formel mit einem Gesamt- und einem Durchschnittspreis ist nicht sehr attraktiv, und wir haben deshalb vor, dieses Jahr drei Kategorien zu schaffen, nämlich «Elite», «Touring» und «Sie und Er». Den genauen Austragungsmodus werden wir Ihnen in einem Bulletin erklären.

Im Sinne einer Freundschaftsgeste laden wir diesmal auch die Mitglieder der «Kapers» zum Mitmachen ein, und natürlich ist auch das UeG wieder mit dabei.

Das Rennen findet wieder auf dem Flugplatz Dübendorf statt. Wir begreifen zwar den Wunsch nach einer etwas anspruchsvolleren Strecke, die Vorteile bezüglich Organisation und vor allem die Sicherheit der Fahrer überwiegen aber den sportlichen Nachteil.

**Datum: 25. September.** (Schon heute «frei» eingeben)

Wie gesagt, erhalten Sie genauere Informationen samt Anmeldetalon noch in einem Bulletin. Wir wünschen allen viel Ausdauer beim Trainieren.  
Bill Palmer/Beat von Tobel



### in Buchberg/SH Einfamilienhäuser «ERLI»

Am Südhang des Hurbigs, 20 Autominuten von Zürich,  
erstellen wir 5½- und 6-Zimmer-Einfamilienhäuser

600 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche. Mit grosser Doppelgarage, Wohn-/Essbereich 40 m<sup>2</sup> mit Warmluftcheminée, grossem gedeckten Gartensitzplatz, Galerie, Elternbad, Dusche/WC, separatem Gäste-WC.

Grosszügiger Innenausbau, Holzdecken, Zweischalenmauerwerk gut isoliert, Drefachverglasung, Bodenheizung.

Ausbauwünsche können noch berücksichtigt werden. Bezugstermin Frühjahr 1983.

Interessenten wenden sich für nähere Auskünfte oder Besichtigung an  
Telefon 085/9 33 55.

## Crew Globetrotter



### Safari in Kenya

Das Wort Safari kommt vom Suaheli und heisst eigentlich Fusswanderung. Die Engländer brauchten das Wort später für ihre Ausflüge in den Busch, und heute haben wir die Möglichkeit, mit verschiedenen Verkehrsmitteln auf «Safari» zu gehen.

Capt. David Drummond offeriert eine speziell auf die Sommerrotationen zugeschnittene, zweitägige Fotosafari.

Am ersten Tag Start um 08.00 Uhr vom Wilson-Flugplatz mit einer sechsplätzi- gen Cessna. Landung nach ca. einer Stunde beim Mara River Camp oder ei- nem der Saison entsprechenden Ort. Unterkunft in Zweier-Safarizelten mit fliessendem Warm- und Kaltwasser, Dusche und WC. Das Camp ist nicht so stark von Touristen frequentiert und bietet etwa dreissig Gästen Platz. Mög- lichkeit für Fotoausflüge mit geländegängigem Jeep oder Fussmärsche in den Busch. Der Begleiter ist erfahrener Buschpilot und Safariführer, ist Schotte und spricht auch Suaheli. Abends gemütliches Nachtessen und Zusammensitzen am Feuer. Der nächste Tag ist von frühmorgens wieder für Ausflüge reserviert, das Mittagessen ist jeweils ab 12.30 Uhr im Camp. Abflug abends um 17.00 Uhr zurück nach Nairobi. Ankunft im Hotel um 19.00 Uhr.

Die ganze Safari kostet mit Flug, Zubringerservice, Essen, Unterkunft, Führer und Ausflüge in den Busch KSH 1600.— pro Person. Bedingung: mindestens 5 Teilnehmer.

Reservation am Ankunftstag bei:

Capt. David Drummond  
P. O. Box 25253  
Nairobi  
Tel. 569870 oder 566223 (24 Std.)

Ich habe die Safari ausprobiert und bin begeistert. Der Ausflug war sehr gut or- ganisiert und betreut. Als Vergleich: Ein Charterflug ins Mara River Camp kos- tet sonst pro Person hin und zurück KSH 1200.—.

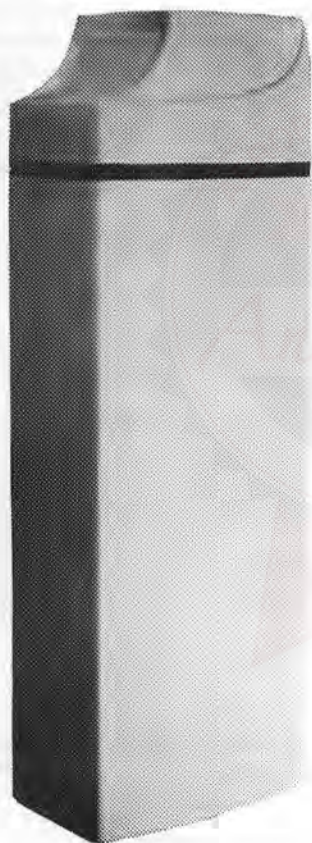
Viel Spass Fritz Wirz

## Gesucht: Der gute Tip

Sicher gibt es unter uns einige, die im «do it yourself»-Verfahren ihre Liegenschaft saniert haben. Es wäre nun interessant, von ihren Erfahrungen zu profitieren. Lohnt sich z. B. eine Flachdachisolation, und wie gross sind die damit erzielten Ersparnisse? Welches System wurde gewählt; wie gross ist der Arbeitsaufwand?

Hat jemand Erfahrung mit Wärmepumpen – worauf soll man achten? Was sind die Vor- und Nachteile?

Wer hat Erfahrungen sammeln können mit neuen Ölheizungen (Niedertemperatur oder z. B. Turbo Puls Heat Generator)? Wie bewähren sich Warmluftche-



### **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

minées – was kostet der Umbau? Wer hat Sonnenkollektoren nachträglich ans Heizsystem angeschlossen? Wohnt jemand in einem «Glashaus»? usw. Wer hat Mut und berichtet über seine Erfahrungen? Roland Heinzer

Die Redaktion unterstützt die Initiative von R. Heinzer, in der **rundschau** einen Erfahrungsaustausch zu pflegen, wobei sich dieser nicht auf den «Bau-sektor» beschränken muss. Allerdings: Keine Schleichwerbung, bitte!



Wir wünschen Herrn Suter ebenso durchschlagenden Erfolg in der Bekämpfung überzähliger Aufkleber wie seinen Vorgängern! H. L.



# SURF-POOOL

## 1. Ausgangslage:

Auf dem Streckennetz der Swissair befinden sich einige ausgezeichnete Surfreviere, jedoch leider,...

- hat es keine Surfbretter
- sind vorhandene Bretter in einem «oberlausigen» Zustand
- sind die Mietpreise übersetzt.

## 2. Die Idee des Surf-Pools:

Die am Surfen interessierten Mitglieder des fliegenden Personals gründen eine Interessengemeinschaft und zeichnen einen Anteilschein (sFr. 250.—) am Surf-POOOL. Aus dem geäußerten Betrag werden Surfbretter gekauft und bestehende unterhalten.

Mitglieder des Surf-POOOLS haben folgende Rechte und Pflichten:

1. Sie geniessen auf ortsübliche Mietpreise 50% Ermässigung,
2. Sie verpflichten, sich das Material mit Sorgfalt zu behandeln.
3. Sie leisten kleine Unterhaltsarbeiten, Sorgen für Ordnung im Betrieb und melden Schäden, sind besorgt dafür, dass Reparaturen erfolgen.

## 3. Verwendung der Mittel:

Das erste Brett (Dar es Salaam) hat der Unterzeichnende vorfinanziert. Die

### **Zürich-Seebach, Ausserdorfstrasse 12a**

Zu vermieten ab **sofort** oder nach Vereinbarung an ruhiger, sonniger Lage Nähe Tram-Endstation (7 + 14) geräumige, moderne

### **2½-Zimmer-Wohnung (Neubau)**

68,2 m<sup>2</sup>, Fr. 1180.— inkl.

### **3½-Zimmer-Wohnung (Neubau)**

92–99 m<sup>2</sup>, ab Fr. 1400.— inkl.

### **4½-Zimmer-Wohnung (Neubau)**

106,1 m<sup>2</sup>, ab Fr. 1880.— inkl.

- Überdurchschnittlich gut isoliert (k-Wert 0,5)
- Schallhemmende Verglasung
- Lift
- Kellerabteile
- Balkon oder Gartensitz
- TV-Anschluss
- evtl. Cheminée + Geschirrspüler etc.
- Garagenplätze

Interessenten wenden sich bitte telefonisch unter 312 54 41 an die Liegenschaften-Verwaltung.

Stationierung weiterer Bretter hängt von der Zahl der gezeichneten Anteilscheine und dem Wunsch der Eigner ab.

Überschüsse aus dem POOOL werden ausschliesslich zur Anschaffung neuer Geräte verwendet; falls dies nicht möglich ist, zur Verbilligung der Mieten.

#### **4. Kreis der Berechtigten:**

Prinzipiell stehen die Geräte NUR den Mitgliedern des Surf-POOOLS zur Verfügung. Wo administrativ möglich, können auch andere Besatzungsmitglieder (zum Normaltarif) surfen. An jeder Station wird ein Verantwortlicher gesucht, der das Material verwaltet und die Mieten einkassiert.

Der finanzielle Stand des Pools wird vom Unterzeichnenden überwacht. Er legt pro Jahr einmal Rechenschaft gegenüber den POOOL-Mitgliedern ab.

#### **5. Anfang und Aufbau:**

Mit dem ersten Brett in Dar es Salaam machten wir schon positive wie negative Erfahrungen, im Prinzip funktioniert die Idee aber gut. Es können weitere Stationen folgen. Ich denke z. B. an: Dakar (Speed-Board), Dubai, Genf, Karachi, Bombay, Hong-Kong, Rio usw.

Augwil, den 15. Oktober 1981

T. Bircher POB 102

---

### **Anmeldung zum Surf-POOOL:**

Ja, die Idee fasziniert mich. Ich mache mit und bin bereit, einen Anteilschein zu zeichnen. Ich verpflichte mich, den Anteilschein nach Erhalt innert 10 Tagen zu liberieren.

Name: \_\_\_\_\_

Privatadresse: \_\_\_\_\_

BOX: \_\_\_\_\_

Tel. P: \_\_\_\_\_

G: \_\_\_\_\_

Datum \_\_\_\_\_

Unterschrift \_\_\_\_\_

# Organisation des Vorstandes

---

**Präsident:** E. Brunner Fach 173 **Mitglieder:**

**Vizepräsidenten:**

---

**Kommission** **Delegierter des Vorstandes** **Vorsitz**

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

---

## **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

---

**Der Vorstand wird sich an seiner Sitzung von Ende Juni neu konstituieren. «Organisation des Vorstandes» erscheint wieder in der nächsten rundschau.**





