

# rundschau

September/Oktober 1982



**AERO  
PERS**



## «Im Hof», 8355 Aadorf

25 Minuten ab Flughafen, 15 km ab Winterthur City.

Hofartig angeordnete Häuser mit viel Atmosphäre. Autofrei, nahe dem Dorfzentrum. 5 Gehminuten zu Läden, Schulen, Bahn, Post, Bank, Arzt.

Erstklassige, kompromisslose Bauqualität. Flexible Grundrisse, Ausbau nach Ihrem Wunsch. Grosser Gartensitzplatz oder Balkon. Grünraum mit eigenem Schrebergarten.

Günstiger Kaufpreis dank Ausschalten jeglicher Zwischengewinne. Bezugsbereit Mitte 1984.

### 1 Bürgerhaus

Kombination von Anlageobjekt und Quasi-Einfamilienhaus.

Für den Eigengebrauch:  
6-Zimmer-Dach-/Galeriewohnung,  
137 m<sup>2</sup>, Cheminée, Balkon,  
Bastelraum.

Zum Vermieten:  
Zwei 4-Zimmer-Wohnungen,  
98 m<sup>2</sup>, Cheminéeofen,  
Gartensitzplatz oder Balkon.

Preis Fr. 910 000.—  
inkl. 3 Garagenplätze.

### 6-Zimmer-Eigentumswohnung

als Alternative zum  
herkömmlichen Einfamilienhaus.

136 m<sup>2</sup>, Dach- und Galerie-  
geschoss. Flexibler Grundriss;  
geräumige Wohnküche,  
Cheminée, grosser Balkon.

Preis Fr. 385 000.—  
Bastelraum Fr. 1 000.—/m<sup>2</sup>.

### 4-Zimmer-Eigentumswohnung

97 m<sup>2</sup>, Preis Fr. 265 000.—

### Information, Dokumentation, Verkauf:

Kurt Wildeisen, Fides Treuhandgesellschaft  
Brandschenkestrasse 60, 8002 Zürich, Telefon 01/202 78 40

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.

<b>Inhalt – Contents – Sommaires</b>	<b>Seite/Page</b>
Editorial	3
Liebe Mitglieder	5
<b>INTERN</b>	
Toulouse or not to loose	7
Velorennen	11
Neuaufnahmen	17
Schulung und Check	18
Frauen im Cockpit	19
Auf Herz und Nieren geprüft	23
Un homme dans les nuages	31
Heizungssanierung	34
Newspaper Catering	40
Man sollte...	42
Briefe an die <b>rundschau</b>	43

**Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 12. November 1982**

**Redaktions-Team:**

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

**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

Zu verkaufen in **Grächen VS**, im Zermattental:

## **Studios** **2-Zimmerwohnungen** **3-Zimmerwohnungen**

Sehr zentrale Lage, Weihnachten 82 bezugsbereit,  
Parkplatz im Verkaufspreis inbegriffen.

Bitte rufen Sie uns an, wir beraten Sie gerne und würden uns  
freuen, Ihnen die bereits im Rohbau vorhandenen  
Wohnungen zu zeigen.

Fam. P. Amstutz, Hotel Waldheim, 3925 Grächen  
Telefon 028/56 24 50 oder 028/56 19 48



## Zur Lage der Information



Die Informationspolitik der Swissair ist in den vergangenen Monaten recht un- sanft in das Kreuzfeuer der Kritik der Medien geraten. Die Verantwortlichen sind ohne Zweifel in sich gegangen, denn in letzter Zeit sind einige Neuerungen in Szene gesetzt worden. Die neuesten Meldungen werden in den Anschlagkasten speziell markiert. Sehr wichtige Mitteilungen erscheinen sogar in separaten, neu montierten Aushängen. Die Zielsetzung ist klar: Das Personal soll zeitgerechter und besser informiert werden. Der Konflikt mit den Medien scheint mir damit aber nicht behoben zu sein. Mitteilungen, die nur für das Personal bestimmt sind, werden weiterhin durch ungezählte undichte Stellen an die Öffentlichkeit gelangen. Pressecommuniqués werden bei uns immer wieder Überraschung hervorrufen, weil wir die interne Mitteilung nur mit Zeitverzug zur Kenntnis nehmen können. Es fällt schwer, einen gangbaren Mittelweg zwischen Geheimniskrämerei und offener, ehrlicher Information zu finden. «Swissair» ist für die Medien ein Reizwort ersten Ranges, vergleichbar mit bekannten Namen aus Politik und Showbusiness. Jede Bemerkung, jedes Gerücht, jede Zahl wird begierig aufgenommen, durch die Optik der Journalisten dem Konsumenten seh-, hör- oder lesegerecht zurechtgestutzt, und damit eines Teils des Wahrheitsgehaltes beraubt.

Die Aeropers und ihre **rundschau** sind in dieser Beziehung weniger exponiert. Neben aktuellen Beiträgen ist auch Raum vorhanden für Informationen mit längerfristiger Bedeutung, für unterhaltende Artikel und für persönliche Meinungen. Es muss **nicht** alles und jedes mit tödlichem Ernst vorgetragen werden, ein Schuss Ironie ist bei uns noch erlaubt. Die vorliegende Nummer ist ein hübsches Beispiel für diese Vielschichtigkeit. Dabei freut es mich besonders, dass auch Beiträge französischer Zunge den Weg zur Redaktion gefunden haben. Ich danke allen, die sich Zeit genommen haben, für ihre Kollegen etwas zu schreiben. Mit den besten Wünschen für eine entspannende und vergnügliche Lektüre

Heiner Spörri

Zu verkaufen in Stadel bei Neerach modernes

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

freistehend mit Walmdach, Wohn- und Esszimmer  
ca. 40 m<sup>2</sup>, Cheminée, Doppelgarage usw.  
Preis: Fr. 580 000.—

Zu verkaufen in Oberhasli

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

mit Sauna, Cheminée, Garage usw.  
Preis: Fr. 375 000.—

Für beide Objekte anfragen an **Telefon: 01/241 97 00**  
Verlangen Sie bitte unseren Herrn H. Fahrni

## **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

## Liebe Mitglieder

Es wird Sie kaum überraschen, dass sich zur Zeit das häufigste Gesprächsthema um die momentane Finanzlage der Swissair dreht. Am 19. August fand ein erstes Informationsgespräch mit allen Personalverbänden statt. Es wurde uns die Entwicklung der letzten Jahre, die gegenwärtige Lage und die mutmasslichen zukünftigen Aussichten vorgestellt mit dem deutlichen Hinweis, dass bei den gegenwärtigen Zukunftsaussichten unser Lohn- und Rotationsgefüge neu zu überdenken sei. Auch ein kurzer Seitenblick fehlte nicht: die Lage einiger amerikanischer und europäischer Fluggesellschaften, die Anzahl arbeitsloser Piloten, ferner Kurzarbeit und Konkurse in der schweizerischen Industrie. Am 19. Oktober findet das zweite Informationsmeeting statt mit aktuelleren Zahlen des laufenden Jahres, womit dann im November die Lohnverhandlungen in Angriff genommen werden können. Dies ist nach meiner Ansicht ein partnerschaftliches Vorgehen, indem man uns informiert und auf mögliche Lösungsrichtungen hinweist.

Und nun zur Kehrseite dieser neuen Situation: Praktisch jeder von uns hat seinen eigenen Lebensstandard den bestehenden und zu erwartenden Verhältnissen angepasst. Ein Aufbau ist mühelos zu verkraften, während ein Abbau Schwierigkeiten bereitet, besonders wenn man langfristige Verpflichtungen eingegangen ist. Die Zwischenlösung, weder Auf- noch Abbau, ist sicher verkraftbar, aber der Ruf nach Wie? Warum? Woher? ist deutlich hörbar. Jedoch müssen wir alle Fragen unbeantwortet lassen, weil uns die damaligen Entscheidungsgrundlagen nicht bekannt sind, welche für die heutige Flottenplanung, die umstrittene ER-OPS, die Einführung von zwei Flugzeugtypen im Far East oder den Einbau von Recirc-Fans und zweimal neuen 1.Kl.-Stühlen im DC-10 verantwortlich sind. Zudem finde ich es ratsamer, mich mit den gegenwärtigen und zukünftigen Problemen zu befassen, nämlich mit dem Rotationsbau und mit dem Teuerungsausgleich.

Rotationen: Unsere EK hat in einer zweiten Runde das DC-10 Far East Pattern auf weitere Sparmöglichkeiten überprüft. Der massive Druck der Sparmassnahmen darf uns aber nicht dazu verleiten, erprobte und bewährte Erfahrungen über Bord zu werfen, da sie sich postwendend wegen Einsatz Unstabilität und erhöhter Krankheitsrate als Bumerang erweisen würden. Machbares und Vertretbares soll jedoch nicht verhindert werden.

Teuerungsausgleich: Das Management einer Firma steht auf zwei Grundpfeilern, erstens dem Kapital, das vom Aktionär zur Verfügung gestellt wird, und zweitens dem ebensowichtigen Kapital, das seitens der Arbeitnehmer in Form von Goodwill und Loyalität gegenüber der Firma vorhanden ist. Da beide Pfeiler für eine gesicherte Zukunft aufeinander angewiesen sind, so darf in einer Krisensituation nicht einseitig abgebaut werden. Ich habe meinen Standpunkt nicht geändert, den ich schon bei den Lohnverhandlungen 1980 vertreten habe, nämlich dass bei schlechten Geschäftsergebnissen der Teuerungsausgleich, die Dividende und die Zusatzabschreibungen in Einklang gebracht wer-



den müssen. Diesen Standpunkt werde ich sinngemäss auf das Ergebnis 1982 übertragen.

Als Optimist habe ich immer noch die Hoffnung, dass auch das 82-er Resultat weniger schlimm als erwartet ausfallen wird.

Mit freundlichen Grüssen

Ihr Edy Brunner



## **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



## «Toulouse or not to loose»

oder «Die vielversprechende Jungfrau»

intern

*Besuch in Toulouse bei Airbus Industries, 4./5. August 1982 durch die Capt. E. Brunner, W. Gubser, L. Zsindely sowie SFO H. Kok auf Einladung der Swissair sowie der Airbus Industries.*

Airbus Industries zeigte **Mut und Selbstsicherheit** um auf dieser Stufe der Entwicklung des noch nicht zertifizierten Flugzeuges Airlinepiloten selber fliegen, starten und landen zu lassen selbst mit Engine failures.

Alle Beteiligten zeigten **Vernunft und Goodwill**, der einen fruchtbaren Dialog sowie den Besuch der Aeropersvertreter bei Airbus Industries erlaubt hat. Das **Entwicklungsprogramm** hat schon im heutigen Zeitpunkt ein bemerkenswert reifes Flugzeug hervorgebracht. Die – nicht nur von mir – erwarteten technischen Probleme, vor allem was die Elektronik mit ihren vielen Computerinterfaces und gewaltigen software-Programmierungsaufgaben betrifft, sind offensichtlich grösstenteils gelöst. Natürlich ist noch manches im Fluss, es können immer noch Schwierigkeiten auftreten; aber meiner Ansicht nach nicht in einem dramatischen oder schwer kontrollierbaren Umfang. Der A 310 scheint jetzt schon ausgereifter als manch andere Flugzeuge nach der Streckeneinführung. Der risikobehaftete Managemententscheid wurde mit Erfolg belohnt. Airbus,Industries ist es gelungen, die projektierte neue Elektronik in Taten umzusetzen – auch wenn für einige nice to have features der Zeitplan gestreckt wurde. Die weitgehende Verwendung von A 300-Komponenten haben die systemseitigen Schwierigkeiten vermindert.

**Die Flugeigenschaften** sind für den Piloten sehr ansprechend und unproblematisch. Äusserst gutmütiges Stall-Verhalten, gut ausgewogene Controls und Stabilität, wirksame speed brakes, geringe Kopplung von yaw und roll zeigen deutlich, welche Fortschritte auch die Aerodynamik seit der Generation der DC-9/DC-10 gemacht hat. Manual flying auf FL 350 ohne yaw damp ist kein Balanceakt auf dem hohen Seil. Die Langsamflugeigenschaften sind ansprechend; jeder der beteiligten Swissair-Piloten blieb während der geflogenen circuits, ohne jegliches vorgängiges Training, innerhalb unserer Toleranzen und hat STD- oder High STD-Landungen gemacht. Capt. Lespine, Testpilot von Airbus Industries, zeigte volles Vertrauen in seinen neuen Vogel und in uns. Geometrie und Sicht aus dem Cockpit erlauben Landungen ohne Radio Altimeter Referenz – die Höhen wurden trotzdem von Lespine ausgerufen. Ein absolut überraschender Engine Failure beim Rotate nach touch and go (wurde nicht gebrieft oder erwähnt) bot keine Schwierigkeiten: stabiler pitch nach FD,

rudder nach neuartigem Slip indicator. Rudder trim elektrisch mit seitlichem toggle switch on pedestal mit rückstell-button. Trim-Anzeige ist schlecht sichtbar, zu weit hinten in Vertiefung und eher verdeckt für den seitlichen Betrachter. 1-engine Landung mit 40° (full) flaps, keinen Unterschied zur normalen Landung, 1-1/2° rotation genügt. Die spoiler als Aileron-Unterstützung zeigen keine unerwünschte Wirkung wie wing-drop oder yaw.

Dank dem grossen, 5:1 Fan ratio ist die speed Stabilität ausgezeichnet, mit der zusätzlichen speed vektor Anzeige sind auch approaches ohne Auto throttle einfach. Die Trimm-Änderungen induziert von Power-changes sind gut zu merken, aber ohne weiteres zu beherrschen. Die Empfindlichkeit vom AT ist so abgestimmt, dass bei keinem der Piloten pitch-oscillationen auftraten. Trotzdem glaube ich, die ideale Kombination sei AT/CWS. Die Control Wheel Steering ist noch nicht verfügbar.

Die A 310 ist einfacher zu fliegen als die mir bekannten Typen von DC-9, DC-8 und DC-10. Man hat den Eindruck, nicht in einem wide-body zu fliegen, sondern in einem viel kleineren Flugzeug.

**Am Boden** hatte ich nicht Gelegenheit selber zu rollen, es waren zeitweilig seitliche oscillationen zu merken, besonders in turn. Rollgeschwindigkeit schwierig zu schätzen. Ground Speed-Angaben unzuverlässig, Bremsensatz/Druckpunkt muss eher ungewöhnlich liegen, da gelegentlich ungewollte brüske Bremswirkung. Der Reverse kann nach Main wheel touch down gesetzt werden; kurze Transitzeit und ausgeprägte Verzögerung.

Das Flight Guidance System funktioniert schon weitgehend und bietet Funktionen, die gegenüber der DC-10 und auch der DC-9-80 eine Erweiterung der Möglichkeiten bedeuten, z.B. Beschleunigung in climbs, performance reserve aufgeteilt bis gesetzte target speed erreicht; oder R/D und speed hold, power vom AT nach Bedarf. Automatische level change mode.

Die gesetzte Altitude ist immer armed und kann somit nicht vergessen werden. Heading select eingeleitete turn behält Drehrichtung, auch wenn Heading-Bug über 180° gedreht wird.

Die Logik ist meiner Ansicht nach verbessert, trotzdem ist das FGS noch einmal komplexer geworden. Der weiter verbesserte Mode Annonciator zeigt sämtliche FGS, AT und auch Autopilot functions an und ist nun im primary flight display integriert. Die lückenlose und lebenswichtige Überwachung verlangt vom fliegenden wie assistierenden Piloten einiges an Aufwand. Die Anforderungen bezüglich Training sind gross, auch aus der Sicht eines diesbezüglich trainierten DC-10-Piloten.

**Flight Management System, navigation.** Im Vergleich zu den anderen Systemen ist die Entwicklung hier noch nicht so fortgeschritten. Viele der in Aussicht gestellten Möglichkeiten sind noch nicht vorhanden. CDU etwa wie DC-10, Dialog mit dem Computer gleich einfach – oder kompliziert, mit dem Unterschied, dass der data search entfällt. Sämtliche Navigations-Infos sind im Computergedächtnis gespeichert. Entscheidende Fortschritte in der Darstellung; Flugplan, Position, verwendete VOR und sogar Wind sind im CRT des



Navigation Display übersichtlich dargestellt. Dadurch entfällt für die Piloten ein Abstraktionsaufwand im Vergleich zur DC-10. Es fällt auf, dass der Computer die Befehle mit 1–3 Sekunden Verzögerung ausführt (DC-10 augenblicklich). Die Bemerkungen vom FGS bezüglich workload und training sind auch hier gültig.

**Flight instruments.** Die farbige Darstellung am CRT des Primary flight display übertrifft alle bisherigen Kombinationen an Instrumenten bei weitem. Bezüglich Helligkeit, Bildstabilität, Kontrast und Schärfe konnte ich überhaupt nichts Negatives feststellen; was die Langzeitwirkung betrifft, sind hier keine Aussagen möglich. Dass die Darstellung am Konventionellen haftet, hat keine technischen, sondern wahrscheinlich psychologische Gründe. Details der Darstellungselemente werden noch optimiert. Auch für ungewohnte Augen war die präsentierte Information problemlos zu gebrauchen und zu verstehen inklusive einige neuartige Elemente wie speed mit Beschleunigungs- bzw. Verzögerungsvektor, slip indicator kombiniert mit roll bug, selected altitude und altitude error. Anstatt flight director kann auf Flight Path Vektor/Target geschaltet werden. Die Horizontlinie ist mit kleinen Vertikalstrichen markiert, die wie in einer horizontalen Kompassrose in turn mitdrehen. Alle diese Informationen bedeuten keinen Mehraufwand, sondern wertvolle Zusatzangaben. Trotzdem gibt es einige Elemente in der Darstellung, die mich nicht ganz befriedigt haben: Überladene speed scale im approach, wo zu viele Zeichen zu nahe übereinander liegen, zu wenig markante pitch point im A/C symbol, bei grösseren pitch  $\pm$  und bank ging es mir «verloren». Auch vermisse ich eine grafische Darstellung der Radio altitude kombiniert mit DH. Die digitale Darstellung finde ich ungenügend; sie kann nur abgelesen werden, wenn genau fokussiert. Wenn die Aufmerksamkeit zwischen look out und Instrument geteilt ist, z.B. im short final, könnte ein «Bandwurm» besser sein.

**Auto flight.** Die full time Auto Throttles arbeiten tadellos und greifen ein, selbst wenn nicht eingeschaltet, wenn limit speed erreicht ist. Autopilot auf Pax Komfort getrimmt, hat noch Tücken, die ausgemerzt werden. AP, CMD oder CWS ist in Mode Annunciator angezeigt. CWS noch nicht verfügbar, bzw. wurde uns nicht demonstriert.

**Syst ops/Checklisten.** Der A 310 ist ein komplexes Flugzeug, mit anderen modernen wide bodies vergleichbar. Dank ECAM (Electronic Controlled Aircraft Monitor) und verbessertem Master Warning System sind bezüglich Bedienung Vereinfachungen erkennbar. Wir hatten Gelegenheit, die ECAM Philosophie in der Praxis kennenzulernen und uns davon zu überzeugen. Zum handling von komplexeren failures, wo Checklisteninsatz nötig wird, kamen wir nicht, da der sehr rudimentäre «Le Bourget» Simulator nicht auf die Entwicklungsstufe der vorhandenen Checklisten modifiziert ist. Ein double hydraulic failure zeigt dem DC-10 sehr ähnliche Problemstellung – mit welchem crew Aufwand solche failures zu begegnen sind, konnten wir nicht feststellen: Es wird auch weitgehend von der Philosophie des Operators abhängig sein.

AI kommt mit einem minimalen Aufwand an Checklistenarbeit aus, sämtliche normal checklist haben auf einem A4-Blatt Platz.

Ein Airline-Betrieb wird so einfach nicht gestaltet werden können. Immerhin demonstriert AI, dass der Aufwand minim sein kann – wenn die entsprechende Philosophie angewendet wird. Welcher Arbeitsaufwand für die Besatzung entsteht, wird letztlich von den Swissair Procedures abhängen.

**Die Gretchenfrage** was ist das optimale crew complement, können wir unbeantwortet lassen – zumindest für die A 310. Sie wird von zwei Piloten ohne F/E geflogen. Die aktuelle Frage lautet: ist diese Operation vertretbar?

**Die Aeropers** ist, im Interesse ihrer Mitglieder, vorsichtig gegenüber der neuen Technologie. Mängel der Entwicklung müssen in der Regel mit vermehrtem Einsatz der Besatzungen kompensiert werden, so gut es geht.

Die bisher erfolgreiche Testphase, die gute Flugqualität, die reibungslose Verwirklichung der neuen Technologie lassen uns hoffen, dass unsere Piloten die Arbeit im A 310-Cockpit angenehmer empfinden werden als in ihren bisherigen Flugzeugtypen – trotzdem sie viel Kapazität zur Beherrschung der neuen Technologie benötigen werden.

Entscheidend für diese Bilanz ist der Aufwand für Checklisten und system operation. Wir haben Anhaltspunkte, dass dies in vertretbaren Grenzen bleiben kann. Wie es genau wird, wissen wir erst, wenn die Entwicklung bei Airbus Industries weiter fortgeschritten ist und auch die Swissair ihre entsprechenden procedures festlegt.

Die Jungfrau von A 310 reift heran, sie hat gute, vielversprechende Qualitäten. Was aus ihr wird, hängt davon ab, wie sie von ihrem zukünftigen Meister behandelt wird.

L. Zsindely

1954 → 2014

An bevorzugter Wohnlage im stattlichen Weinbaudorf **Wilchingen**, an sehr ruhiger und gut besonnter Aussichtslage, ist ein grosszügiges

### **Einfamilienhaus**

mit 7 Zimmern, Doppelgarage, Hallenbad, schöner Gartenanlage und allem Komfort preisgünstig zu verkaufen.

Wilchingen ist nur ca. 30 Autominuten von Zürich/Kloten entfernt.

Auskunft und Besichtigung durch die beauftragte Firma:

Dr. Kurt Peyer AG, Treuhand und Verwaltung, Schaffhausen.

Telefon 053/5 30 28



## 5. Grosser Preis der Aeropers rundschau 1982

Obwohl die geplanten Ju-52-Rundflüge den Organisatoren des Aeropers-Velorennens etwelches Kopfzerbrechen bereiteten, konnte der 5. Grosse Preis der Aeropers **rundschau** am 26. September 1982 traditionsgemäss auf dem Militärflugplatz Dübendorf durchgeführt werden.

Gestartet wurde in drei verschiedenen Kategorien. Während beim «Sie und Er»-Paarzeitfahren (13 km) erstmals die holde Weiblichkeit Startgelegenheit erhielt, massen sich die «Alltagsfahrer» mit ihren schweren Tourenrädern auf der gleichen Streckenlänge.

Grosse Beachtung fanden bei den zahlreich erschienenen Zuschauern auch die Einsätze der «Rennfahrer», die ein Prolog-Einzelzeitfahren (6,5 km) und ein Massenstartrennen (46 km) zu bewältigen hatten. In allen drei Kategorien konnten dieses Jahr (gilt auch für zukünftige Veranstaltungen) Vertreter der Flight-Engineers und des Kabinenpersonals teilnehmen.

### Feminine Eleganz und währschafte Tourenfahrer-Wädli

Beim erstmals durchgeführten «Sie und Er»-Paarzeitfahren konnten gleich auf Anhieb zehn Meldungen entgegengenommen werden. Im Kampf gegen die Uhr und gegen den immer stärker aufkommenden Westwind standen die



Die Viertplatzierten im «Sie und Er»-Paarzeitfahren: Evelyne und Ronald De Jong

sportlichen Damen ihren männlichen Partnern in nichts nach, selbst die enganliegenden Rennanzüge konnten sich, von Frauen getragen, durchaus sehen lassen.

Obwohl das Reglement gegenseitige Hilfe (Schieben) erlaubte, gab es Teilnehmerinnen, die bewusst auf diese Möglichkeit verzichteten und tapfer das Hinterrad ihres Partners zu halten versuchten. Bei der Verteilung der ersten drei Ränge ging es buchstäblich um Sekunden, wobei Andra und Bill Palmer dank ihres optimal eingeteilten Rennens schlussendlich die Oberhand behielten.

Sieben Meldungen verzeichnete die Startliste der «Alltagsfahrer». Das Rennen wurde von Hansjörg Sauter vor Hano Hürzeler und Fritz Schmutz gewonnen.



*Fritz Schmutz und Hano Hürzeler kurz vor dem Start zum Zeitfahren der «Alltagsfahrer»*

## Schon fast Velo-Profis

In der Kategorie «Rennfahrer» figurierten mit Ausnahme des letztjährigen Gesamtzweiten Fritz Jaggi sämtliche bekannten Namen im Teilnehmerfeld, wobei man besonders auf den Einsatz der neu hinzugekommenen Fahrer Max Wipf – neben Willi Kämpfer und Norbert Gmachel erfreulicherweise bereits der dritte Chefpilot! –, Felix Egolf (ehemaliger Amateur), Willi Balmat und Giovanni Longo (beide Kapers) gespannt war.

Das Prolog-Zeitfahren über eine Runde à 6,5 km forderte von den Aktiven trotz der relativ kurzen Distanz einen Totaleinsatz. Dabei wurden die zuletzt gestarteten Fahrer infolge des vorübergehend sturmartigen Westwindes leicht benachteiligt. Als Einziger durchbrach der auf einem speziell leichten Rennrad mit der Startnummer 24 gestartete Vorjahressieger Peter Clausen die «Schallmauer» von 9 Minuten und schuf sich mit 23 Sekunden Vorsprung auf den Prolog-Zweiten Felix Egolf ein sicheres Zeitpolster für das Massenstartrennen. Innerhalb der nächsten zwanzig Sekunden verteilten sich die weiteren sieben Ränge mit Ronald De Jong, Max Wipf, Willi Balmat, Olav Brunner, Bill Palmer, Roland Kaufmann und Hermann Boesch, was auf eine enorme Ausgeglichenheit unter den Spitzenfahrern hinwies und somit ein interessantes Massenstartrennen versprach.

Obwohl die cleveren Organisatoren angesichts der immer dunkler werdenden Regenwolken den Start des Hauptrennens um 45 Minuten vorverschoben, konnten sie nicht verhindern, dass die im Rennen verbliebenen Fahrer eine witterungsbedingte (Wind, Regen, Temperatursturz) Härteprobe à la Paris–Roubaix zu bestehen hatten. Es erstaunte denn auch nicht, dass bereits in der zweiten von sieben Runden ein vorentscheidender Angriff erfolgte, indem sich eine Spitzengruppe von fünf Fahrern mit Bill Palmer, Ronald De Jong, Hermann Boesch, Max Wipf und Peter Clausen vom Feld löste.



*Der Gesamtsieger Peter Clausen beim Start zum Prolog-Zeitfahren der «Rennfahrer»*



Max Wipf konnte das horrende Tempo an der Spitze jedoch nicht lange mithalten und fiel schon bald in die von Olav Brunner angeführte erste Verfolgergruppe zurück. Das verbleibende Spitzenquartett harmonierte recht gut, wobei neben Peter Clausen speziell auch Bill Palmer – sein Sieg im vorangegangenen Paarzeitfahren schien ihn besonders motiviert zu haben – dafür besorgt war, dass der schon nach kurzer Zeit herausgefahrene Vorsprung von 50 Sekunden auf die Verfolger während des ganzen Rennens mehr oder weniger konstant blieb.

In der vierten und fünften Runde versuchte Palmer sogar einen Solovorstoß, der aber nie über das Anfangsstadium von 10 Sekunden hinauswuchs. Die letzten zwei Runden wurden dann von den vier Spitzenfahrern wieder gemeinsam absolviert. Fünfhundert Meter vor dem Ziel verschärfte Hermann Boesch das Tempo mit einem trockenen Antritt, und es war wieder Bill Palmer, der als erster reagierte, während Peter Clausen anfänglich sein Rennen auf Ronald De Jong,

den stärksten Sprinter der Gruppe, ausrichtete. Doch als dieser überhaupt keine Anstalten zeigte, die vorauseilenden Boesch und Palmer einzuholen, erkannte Clausen die Gefahr rechtzeitig. Dank seiner enormen Endschnelligkeit konnte er die beiden Ausreisser noch rechtzeitig abfangen und das Massentartrennen mit sicherem Vorsprung für sich entscheiden.

Damit war mit Peter Clausen auch der Sieger in der Gesamtwertung gegeben. Die begehrte Original Zürich-Zinnkanne als Wanderpreis der Aeropers **rundschau** bleibt nun nach seinem dritten aufeinanderfolgenden Sieg endgültig in seinem Besitz.

Oberst Hans Stössel (Kommandant des Überwachungsgeschwaders) und Hano Hürzeler richteten im Anschluss an die Rangverkündigung spezielle Dankesadressen an die Vertreter der Rennjury und der Sanität. Glücklicherweise musste nur der glimpflich verlaufene Sturz von Roland Kaufmann verarztet werden.

Auch das Hunter-Team, das für die ausgezeichnete Festwirtschaft besorgt war, erntete einen Sonderapplaus.

Sporticus



*Bill Palmer in voller Aktion*



**Rangliste «Sie und Er»-  
Paarzeitfahren (13 km)**

1. Palmer/Palmer	22:13.97
2. Fehler/Fehler	22:24.76
3. Perret/Perret	22:29.75
4. De Jong/De Jong	23:11.56
5. Clausen/Clausen	24:39.19
6. Kämpfer/Kämpfer	28:06.94
7. Fritschi/Fritschi	28:16.04

**Rangliste «Alltagsfahrer»  
(13 km)**

1. Hansjörg Sauter	25:51.93
2. Hano Hürzeler	27:01.24
3. Fritz Schmutz	27:11.48

**Rangliste Prologzeitfahren  
«Rennfahrer» (6,5 km)**

1. Peter Clausen	8:48.79
2. Felix Egolf	9:11.46
3. Ronald De Jong	9:13.26
4. Max Wipf	9:15.83
5. Willi Balmat	9:16.20
6. Olav Brunner	9:17.97
7. Bill Palmer	9:25.19
8. Roland Kaufmann	9:27.48
9. Hermann Boesch	9:32.26
10. Res Schmid	10:06.25
11. Norbert Gmachel	10:08.42
12. Rudolf Ringger	10:18.97
13. Hans Stössel	10:26.04
14. Ludwig Fehler	10:30.04
15. Bruno Haas	10:32.19
16. Christian Widmer	10:32.79
17. Giovanni Longo	10:39.35
18. Burkhard Klessler	10:46.23
19. Gerhard Fritschi	11:01.92
20. Willi Kämpfer	11:51.31

**Rangliste Massenstart  
«Rennfahrer» (46 km)**

1. Peter Clausen	1 h 06:37.32
2. Bill Palmer	06:39.25
3. Hermann Boesch	06:41.29
4. Ronald De Jong	06:43.40
5. Olav Brunner	07:27.35
6. Max Wipf	07:30.38
7. Norbert Gmachel	08:11.73
8. Willi Balmat	08:11.75
9. Rudolf Ringger	08:23.04
10. Felix Egolf	11:37.88
11. Burkhard Klessler	19:36.06
12. Hans Stössel	23:23.94
Gerhard Fritschi	23:23.94

**Rangliste Gesamtwertung  
«Rennfahrer»**

1. Peter Clausen	1 h 15:25
2. Ronald De Jong	15:56
3. Bill Palmer	16:04
4. Hermann Boesch	16:13
5. Olav Brunner	16:44
6. Max Wipf	16:45
7. Willi Balmat	17:27
8. Norbert Gmachel	18:19
9. Rudolf Ringger	18:41
10. Felix Egolf	20:48
11. Burkhard Klessler	29:82
12. Hans Stössel	33:49
13. Gerhard Fritschi	34:24

Neue Kleingruppen-Kurse ab Oktober 1982

## **Autogenes Training** (nach Prof. J. H. Schultz)

Unter- und Oberstufe

## **Tiefen-/Ganzkörperentspannungen**

Individuelle Kursdaten speziell für Crew Members mit unregelmässigen Arbeitszeiten.

Auskunft und Anmeldung täglich von 08.30–12.00 h

unter Telefon 072 71 15 85 oder ab 18.00 h unter Telefon 01 830 68 52

**Heinz Hänni, Praxis für Autogenes Training**

Höhen-Strasse 15, 8304 Wallisellen, Telefon 01 830 68 52



**DUL-X<sup>®</sup>**

**NEU**

# Rapid Gel

›Die grüne Herausforderung gegen blaue Flecken‹

**DUL-X Rapid Gel, das Spezialpräparat gegen**

- **Prellungen** Tube zu 120 ml Fr. 13.--
- **Verstauchungen** in Apotheken und Drogerien
- **Muskelanrisse**
- **Zerrungen** BIODOSMA AG 9642 Ebnat-Kappel

## Neuaufnahmen

An der Vorstandssitzung vom August 1982 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



Briner Peter



Grosjean François



Mauerhofer Kurt



Wepf Christof



Wir heissen diese neuen Mitglieder herzlich willkommen.

## Schulung und Check

Liebe Aeropers-Mitglieder,

Auf den 1. September 1982 habe ich die Arbeitsgruppe Schulung und Check übernommen.

Für diejenigen, die mich nicht kennen, möchte ich mich kurz vorstellen: Nach meiner Ausbildung als Bauingenieur HTL absolvierte ich die Militärpilotenschulen und trat am 26. April 1965 in die Swissair ein. Die ersten Jahre war ich als Copi auf CV-440 und DC-9 eingesetzt. Am 10. Februar 1972 wurde ich Capt. auf DC-9 und fliege nun seit dem 2. Februar 1982 als PiC auf DC-10. Für mich ist es eine Ehre, in die Fusstapfen von Zubi treten zu dürfen. Ich hoffe, dass ich ein würdiger Nachfolger werde!

Damit ich meine Arbeit zu Ihrer vollen Zufriedenheit ausführen kann, benötige ich natürlich Ihre Mithilfe. Ich bitte Sie daher, mir Ihre Probleme bezüglich Ausbildung, Training und Checks mitzuteilen. Ich bin Ihnen dafür dankbar.

Meine Adresse: Buchmann Hanspeter, SWR Box 22  
Aeropers Sekretariat oder  
via Privattelefon 01/836 70 24

Mit freundlichen Grüßen

H. Buchmann



### **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



## Frauen im Cockpit (3)

*Damit wir Männer nicht in unsachgemässes Philosophieren über dieses Thema kommen, haben wir mit ein paar kompetenten Damen aus dem Kreis unserer Kolleginnen von der Kabine einige Gespräche geführt. Sie erzählen aus ihrer Sicht, wie sie sich die Frau im Cockpit vorstellen und was ihre eigenen Erfahrungen sind, die sie bei ihren fliegerischen Betätigungen gemacht haben.*

### Monica Lack

Seit über zehn Jahren ist Monica Lack in der Luft (als F/A-Gruppenchef und Akropilotin) und zu Land (als Motorrad- und Lastwagenfahrerin) eine bekannte Erscheinung. Ihren ersten Kontakt mit der Fliegerei hatte sie 1961, als sie die Diplomarbeit der Handelsschule über die Swissair schrieb. 1968 liess sie sich für den Segelflug begeistern und machte demzufolge auch das Brevet, dies geschah in Schaffhausen. Drei Jahre später begann die Ausbildung zur Hostess und auf einer der ersten Rotationen war Noldi Wagner ihr Kapitän. Damit wäre die Fortsetzung ihrer fliegerischen Laufbahn eigentlich schon erzählt... Aber doch der Reihe nach: Noldi Wagner suchte in jener Zeit gerade einen Flugschüler für die Piper L-4 und nach der Rotation war man sich handelseinig, Monica Lack machte das Motorflugbrevet und anschliessend auf dem Zlin gleich noch das Akrobrevet. Einen Monat nach dessen Erwerb nahm sie be-



reits an den Schweizer-Meisterschaften teil! Sie war dann vier Jahre lang Mitglied des Elite Teams und als Höhepunkt galt sicher die Teilnahme an der Akro-WM in Kiev 1976. Hier hängte ich gleich mit der Fragerei ein:

«Wie sehen die Leistungsanforderungen im Kunstflug aus? Werden die Wettbewerbe nach Geschlechtern getrennt durchgeführt?»

«Die Programme sind genau gleich, allerdings erfolgt die Auswertung getrennt. Im Gesamtklassament der WM lag die erste Frau auf Platz 4, was sicher zeigt, dass hier die Möglichkeiten und Fähigkeiten von Mann und Frau etwa gleichwertig sind. Am Anfang meiner Mitgliedschaft im Elite Team sagte der tschechische Trainer zu mir: «Frauen gehören an den Kochherd und nicht in ein Flugzeug!» Später revidierte er allerdings diese Aussage, wir hatten eine sehr gute Zusammenarbeit, er beurteilte mich nach meinen Leistungen und nicht mehr nach dem Geschlecht.»

«Hatten Sie einmal den Wunsch, Linienpilot zu werden?»

«Ja, schon. Das war, als ich in der Swissair begann. Allerdings scheiterte es damals schon bei den Aufnahmebedingungen, da ich mit 26 Jahren die Alterslimite bereits überschritten hatte. Nach dem Erwerb des Pilotenbrevets sah ich mich schon im Ausland nach Jobs als Geschäfts- oder Buschpilotin um, aber meine Stelle in der Swissair gab mir soviel Sicherheit, die ich nicht aufs Spiel setzen wollte. Jetzt habe ich noch das BB (beschränkte Berufspilotenbrevet) und die Twin-Zulassung erworben, das gibt mit noch mehr Bewegungsfreiheit in der Fliegerei. Aber – um auf das Thema zurückzukommen – wenn heute eine Kollegin von mir Linienpilotin werden möchte, ich würde ihr alle meine Hilfe anbieten um alle Hürden der Selektion zu nehmen. Ich hoffe schon, dass ich es als F/A noch erlebe, dass eine Frau vorne rechts sitzt!»

«Sehen Sie Nachteile, die einer Frau im Cockpit erwachsen könnten?»

«Ich sehe da keine Nachteile, höchstens das Akzeptiertwerden durch Passagiere und Piloten. Ich bin überzeugt, dass eine Frau die Arbeit genauso gut und sicher machen kann. Jedenfalls habe ich technische Probleme und sogar eine Notlandung mit kühlem Kopf und gemäss eingeübter Verfahren so gemeistert, wie's jeder Mann auch tun würde.»

«Und wie steht's mit der Absenz einer Pilotin bei Mutterschaft?»

«Ich kann mir sehr gut vorstellen, dass eine solche Frau sehr wohl aus dem gleichen Holz geschnitzt sein könnte wie ich und die Frage nach Familie und Kinder nicht im Vordergrund steht. Aber natürlich kann man nicht verbieten, Kinder zu gebären. Und dass ausser der Mutterschaft andere physische oder psychische Absenzgründe als bei Männern vorkommen werden, glaube ich nicht.»

«Monica Lack, wir danken Ihnen für dieses Gespräch.»

---

### **Stelle gesucht** (ab Herbst)

Für englisches au-Pair-Mädchen (20 Jahre), in französisch sprechende Familie in der Schweiz.

Bill Palmer, Telefon 011860 57 55, SWR-Fach 1228

## Brigitte Penn-Glutz

Die Tochter des 1981 pensionierten Kapitäns Ruedi Glutz hatte natürlich schon von früher Zeit an viel Kontakt zur Fliegerei und als die FVS (Fliegerische Vorschulung) weg von der Armee in die Kompetenz von «Jugend und Sport» übergang, fiel es Vater und Tochter auf, dass in den Inseraten nicht mehr «Jünglinge mit Jahrgang...» hiess, sondern «Jugendliche mit Jahrgang...», war für beide der Entscheid klar: Brigitte meldet sich an! Und siehe da, sie erhielt ein Aufgebot für die Eignungsprüfungen, bestand diese und wurde 1973 mit vier andern Mädchen in den ersten Flugkurs eingeladen. Nach einer Woche war die Mädchenklasse auf drei zusammengeschrumpft, die aber alle die folgenden Kurse durchhielten. An einem administrativen Fehler lag es, dass Brigitte nicht auch noch den vierten Kurs, der die Auslandsnavigation zum Thema hat, bestreiten konnte. Immerhin hatte sie mittlerweile das PP mit Akroeintrag auf Bücken.

Dieser Versuch wurde allerdings kurz nachher wieder abgeblasen, denn als ihre jüngere Schwester sich ebenfalls anmelden wollte, erhielt sie eine Absage. Das Ziel dieses Versuchs war weniger im Hinblick auf eine Linienpilotenlaufbahn zu sehen, sondern eher als Grundlagenforschung und vielleicht zur Ausbildung von Fluglehrerinnen, die dann wieder andere FVS-Kurse übernehmen könnten. Aus unbestätigter Quelle hörte ich auch, dass das Militär Abklärungen getroffen habe, inwieweit Frauen als Transport- und Helipiloten eingesetzt werden könnten. Aber auch hier verliefen die Abklärungen offenbar negativ oder im Sande.

*«Wie war das Verhältnis untereinander und mit den Fluglehrern während der FVS?»*

«Wir waren natürlich vom Fliegen ‚angefressen‘ und hatten genauso den Plausch am Fliegen wie die Burschen in den anderen Kursen. Ich glaube, die





Fluglehrer waren so etwas wie stolz darauf, uns Mädchen auszubilden, das zeigte sich besonders beim Akroflug. Sie waren mit uns zufrieden und es gab keine Diskriminationen. Auch auf den Flugplätzen wurde uns immer etwas mehr Aufmerksamkeit entgegengebracht, schliesslich war es damals ungewöhnlich, so junge Pilotinnen zu sehen.»

«*Hast Du diese Ausbildung mit dem Hintergedanken an eine Linienpilotenlaufbahn gemacht?*»

«Eigentlich nicht, ich wurde auch vom Vater nicht in diese Richtung gedrängt. Ich dachte zuerst an Fluglehrer auf irgend einem Flugplatz, habe diesen Gedanken dann aber wieder aufgegeben, da ich zuviele andere Hobbies habe. Ebenso habe ich vor einiger Zeit das Brevet verfallen lassen, da ich zuwenig Zeit zum Fliegen habe.»

«*Du warst auch einige Jahre Hostess. Hat es Dich nie gereizt, vorne statt hinten im Flugzeug zu arbeiten?*»

«Ich habe nie viel in dieser Richtung unternommen, obschon mein damaliger Freund dafür gewesen wäre. Ich wollte auch nicht heiraten und eine Familie gründen, sodass auch hier nichts im Wege gestanden hätte. Doch heute bin ich verheiratet und ich finde es – wenn mal Kinder da sind – unvereinbar, wenn beide Elternteile arbeiten, und dazu noch so unregelmässig wie in der Fliegerei.»

«*Was spricht aus Deiner Sicht für oder gegen einen Einsatz von Frauen im Cockpit?*»

«Nun, ich glaube kaum, dass eine Frau schlechter fliegen würde als ein Mann. Die Anforderungen wären sicher erfüllbar. Hingegen kann sich die Zukunftsgestaltung (Familie) in jungen Jahren anders präsentieren als wenn man «reifer» wird, wie dies bei mir der Fall war. Und eine Pilotin, die Mutter ist, kann ich mir nicht vorstellen. Da leidet doch sicher die familiäre Beziehung ziemlich stark. Auch müsste die Firma eine Mindestverweildauer im Cockpit festlegen oder so, damit die Ausbildungskosten amortisiert werden. Bei einem Mann ist dieser Beruf ja von vorneherein ein Lebensjob, aber ich weiss nicht, wie dies dann bei den Frauen aussieht. Aber ich glaube schon, dass in einigen Jahren auch bei der Swissair Pilotinnen angestellt werden...»

«Besten Dank für das Gespräch, Brigitte, und weiterhin viel Spass an der Fliegerei, wenn auch nur als Passagier!»

---

## **Zu verkaufen**

Einfaches Rennvelo. 10-Gang. Passend für Tourenfahrer oder Anfänger. Grösse 56 cm. Ausrüstung günstig (Simplex-Weinmann), extra niedrige Übersetzung. Colles. Fr. 460.—.

Bill Palmer, Telefon 01/860 57 55, SWR-Fach 1228

## Auf Herz und Nieren geprüft

Eine Anregung aus dem Mitgliederkreis und eine gutgehende Krankenkasse lenkten die Aufmerksamkeit der Aeropers auf Qualität und Umfang der medizinischen Vorsorge-Untersuchungen für Piloten. Felix Rasumowsky fasst im folgenden Artikel ein Gespräch zusammen, das er und Hans Kok Mitte August mit Dr. Hans Hafner, Chefarzt des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BZL), in Bern führten. Dr. Hafner arbeitet seit 1981 50 Prozent (2½ Tage wöchentlich) als Luftamtarzt und führt daneben eine Praxis als Internist in Nidau bei Biel. Er ist verheiratet und hat zwei Kinder, ist im Militär Helikopterpilot. Der BZL-Arzt muss Vertrauensärzte betreuen und ernennen sowie Fortbildungskurse organisieren und Kontakte mit Kollegen im Ausland pflegen. Am meisten beanspruchen ihn Rekurse von Piloten, oft unangenehme Fälle.

### Pilot und Arzt

Wenn der Privatmensch zur Vorsorge-Untersuchung geht, will er Auskunft darüber, ob er gesund ist und wahrscheinlich bleiben werde, und nicht, ob er allenfalls durch eine Krankheit jemand anderer gefährde. Geht der Pilot zum Arzt, sieht die Sache anders aus. Das Ziel bei Vorsorgeuntersuchungen für Piloten ist Unfallverhütung. Der Fliegerarzt, als Vertreter der überflogenen Bevölkerung und der Passagiere, ist von Staates wegen verpflichtet, diese zu schützen. Durch die fliegerärztliche Untersuchung muss sichergestellt werden, dass im Flug kein Ausfall entsteht oder durch irgend ein Leiden die Sicherheit tangiert wird, so wie der Jurist (via Leumundszeugnis) sicherstellen muss, dass keine Kriminellen im Cockpit sitzen. Das Verhältnis Arzt – Pilot sollte ein Vertrauensverhältnis sein. Es wäre wichtig, mit allen gesundheitlichen Problemen immer zum selben Vertrauensarzt zu gehen. Da der Arzt aber die Behörde und die überflogene Bevölkerung vertritt, fordert diese Situation zu Verheimlichungen heraus. Dies ist leider häufig der Fall, besonders bei Privatpiloten. Die Angst, allenfalls nicht mehr fliegen zu können, schafft eine subjektive Berechtigung, dem Fliegerarzt medizinische Dinge zu verheimlichen. Seelische und materielle Sorgen lassen den Gedanken an die medizinische Vorsorge zurücktreten, der Hausarzt wird dem Fliegerarzt vorgezogen. Bei den schweizerischen Militärpiloten ist diese Situation dank der Persönlichkeit des neuen Chefarztes Dr. Gubser etwas besser. Er geht beispielsweise erkrankte oder verunfallte Piloten im Spital besuchen, letztes Jahr einen erkrankten SLS-Schüler in Vero Beach, der auch Militärpilot ist. Trotz all der erwähnten Nachteile haben EKG und auch andere Präventivuntersuche einen grossen medizinischen und nicht zu unterschätzenden erzieherischen Wert. Weil man weiss, dass man periodisch untersucht wird, hält man seiner Gesundheit mehr Sorge. Beispielsweise Alkohol: Es gibt einen von Dr. Gartmann eingeführten Screening-Test, der bei der Swissair routinemässig durchgeführt wird. Der Gamma-GT-Test ist ein Ferment-Test des Blutes, mit dem festgestellt werden kann, ob regelmässig und allenfalls zu viel Alkohol getrunken wird oder nicht. Bei Pilo-



Verbringen Sie Ihren Winter- oder Sommerurlaub bei uns im sonnigen **Grächen VS** im **Hotel Waldheim**. Das Hotel liegt in der autofreien Zone, direkt am Waldrand. Sämtliche Zimmer sind mit Bad oder Dusche, WC, Radio, Telefon und Balkon oder Rasensitzplatz. Familienzimmer sind auch vorhanden. Sauna, Fitnessraum und Solarium, Kinderspielplatz, TV-Raum, Restaurant und Sonnenterrasse.

Im Winter organisieren wir Skiwochen mit Halbpension, Wochenabonnement, Skischule, Hallenbadbenützung, Tennishallenbenützung, Sauna, Solarium und Massage.

Einmal in der Woche Gratisapéritif und kaltes Buffet mit anschließender Abendunterhaltung.

Wenn Sie sich für unser nettes und gemütliches Familienhotel interessieren, geben wir Ihnen gerne weitere Auskünfte.

Bitte rufen Sie uns an und verlangen Sie Unterlagen.

Es empfiehlt sich: Fam. P. Amstutz-Aeschbacher, Hotel Waldheim, 3925 Grächen, Telefon 028/56 24 50 oder 028/56 19 48



ten, die nicht vom ärztlichen Dienst der Swissair untersucht werden, wird dieser Test aber noch nicht durchgeführt.

Das BZL ist bestrebt, die Untersuchungen zu vereinheitlichen, was in der Schweiz mit dem Ärzte-«Miliz»-System nicht einfach ist. Jeder Arzt setzt etwas andere medizinische Schwerpunkte, nimmt sich mehr oder weniger Zeit, versucht sich mehr oder weniger einzudenken. Das BZL setzt die Massstäbe für die Untersuchung nach den ICAO Minimumstandards, aber wenn die Swissair strengere Massstäbe setzen will, nützt wohl der Rekurs eines allfällig betroffenen Piloten beim BZL wenig. Bei fraglichen Befunden wird für Berufspiloten viel in seriöse Weiterabklärung investiert. So kann man unter Umständen feststellen, dass ein ganz kleiner Herzinfarkt ohne Auswirkung bleibt und einem Weiterfliegen nichts im Wege steht. Auch aufwendige Therapien werden nicht gescheut. Medizinische Fortschritte erlauben heute eher ein Weiterfliegen als früher. Es gibt einen Fall, wo ein Swissair-Pilot nach einer schweren Herzoperation wieder fliegen kann. Es gab nach eingehender Diskussion mit Spezialisten keine Gründe, die dagegen sprachen. Um als Arzt die Verantwortung für ein Weiterfliegenlassen tragen zu können, wird meist in einer Gruppe entschieden: Luftamtarzt, Swissair-Arzt, eventuell Spezialärzte und sogar Piloten, die den Betroffenen kennen. Damit kann vermieden werden, dass niemand die Verantwortung tragen will und der Pilot die Konsequenzen tragen muss, obwohl es medizinisch nicht notwendig gewesen wäre.

## **Das EKG**

In den letzten fünf bis zehn Jahren gab es Durchbrüche in der Elektrokardiogramm-Untersuchung. Früher wurde diese Untersuchung gar nicht, dann nur ein Ruhe-EKG gemacht. Das heute eigentlich vorgeschriebene ergometrische EKG mit richtiger Belastung nach Alter und Gewicht gibt ein klar besseres Resultat. Die Belastung beim EKG mit zwanzig Kniebeugen hat keinen Sinn. Ein Arzt, der kein eigenes Ergometer hat, sollte entweder eines anschaffen (ein teures Gerät), oder den Kandidaten zur Swissair schicken, wo eine solche Maschine installiert ist. Jeder Kardiologe bestätigt ihnen: Nur ein ergometrisches EKG mit gezielter, individueller Belastung hat einen Sinn. Es ist nicht problemlos, aus einem Belastungs-EKG den Trainingszustand herauslesen zu wollen. Generell, wie mit einer Formel, kann nicht «gut trainiert» oder «schlecht trainiert» definiert werden, aber man kann sagen: Der Kandidat hält die Belastung aus, seine Herzfrequenz ist stabil, er erholt sich. Immerhin gibt es auch klare EKG-Indizien, die auf eine Herzmuskelstörung hinweisen. Eine Senkung in der Repolarisation (Nachschwankungsphase) deutet auf eine Durchblutungsstörung des Herzens hin. Ein solches Alarmzeichen kam auch schon bei einem Swissair/Militär-Piloten vor, was jedoch erst nach Beschwerden im FAI in Dübendorf festgestellt wurde. Hier gibt es nun entscheidende Fortschritte gegenüber früher: Ist einmal ein Befund da, sind Weiterabklärungen präziser möglich: Echokardiogramm, Koronar-Angiogramm (Röntgenbild der Herzkranzge-

Zu vermieten evtl. verkaufen

## **7-Zimmer-Einfamilienhaus**

an sonniger, ruhiger Lage in **Opfikon**

630 m<sup>2</sup> Garten, gedeckter und offener Sitzplatz,  
heizbares Schwimmbassin.

Telefon 01 810 70 64, mittags und abends

### **ORION Rechtsschutz-Versicherungsgesellschaft**

Spezialagentur  
J. Kurer  
Flughafenstrasse 25  
8302 Kloten  
Telefon 01/813 47 77



## **Der einfachste Weg zu Ihrem Recht führt über die ORION**

Bis Fr. 250 000.— übernehmen wir:

- Anwaltskosten
- Gerichtskosten
- Kosten für Gutachten
- Prozessentschädigungen an die Gegenpartei
- Strafkautionen bis Fr. 100 000.—

Wir bieten Ihnen:

- **Privat-Rechtsschutz**  
Im Privaten und beruflichen Bereich
- **Verkehrs-Rechtsschutz**  
Im Bereich des Motorfahrzeugverkehrs
- **Vertrags-Rechtsschutz**  
Im Bereich von obligationenrechtlichen Verträgen

Bitte verlangen Sie bei uns unverbindlich nähere Angaben über den Deckungsumfang, sowie den spez. Tarif für die Aeropersmitglieder.

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

Vorname: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

Telefon: \_\_\_\_\_

fässe) usw., die absolute Werte liefern. Das EKG hat nur dann eine grosse Aussagekraft, wenn man es periodisch macht und dann vergleicht. Wir können zwar überprüfen, ob ein Arzt ein EKG macht, aber nicht, ob er Vergleiche anstellt zu früheren Jahren. Obwohl ein gewissenhafter Arzt dies tut, ist manchmal auch Skepsis angebracht.

### **Rinnen muss der Schweiss**

Ob für das Prüfen der Lunge durchleuchtet oder ein Röntgenbild gemacht werden soll, ist Ansichtssache. Das Röntgenbild liefert ein Dokument, das in späteren Jahren Vergleiche zulässt, und die Strahlenbelastung ist niedriger als beim Durchleuchten. Dafür sieht man beim Durchleuchten Bewegung: Die Herzaktion, die Zwerchfellaktion beim Atmen und ob sich die Lunge normal füllt. Das statische Bild der Röntgenphotographie erlaubt Vergleiche und Betrachtung in aller Ruhe, die dynamische Momentaufnahme beim Durchleuchten zeigt auch Abläufe und ermöglicht besseres Tiefensehen. Bei beiden kann man Krebs oder andere Lungentumore und Tuberkulose erkennen sowie Herzgrösse und Herzkonfiguration sehen. Ein Pilot, der zweimal jährlich durchleuchtet wird, sollte darauf achten, nicht zusätzlich häufigen Röntgenstrahlen ausgesetzt zu sein.

Ähnlich wie bei den Augen gibt es auch beim Gehör Limiten. Der Gehörverlust am schlechteren Ohr darf maximal 30 Dezibel betragen. Ist das der Fall, macht man ein Sprachaudiogramm, wo festgestellt wird, ob der Patient wenigstens die Sprachfrequenzen gut versteht. Ist das nicht der Fall, wird noch eine «ability demonstration» im Flug gemacht. Für Berufspiloten ist ein Sprachaudiogramm alle vier Jahre vorgeschrieben. Auch hier sind Fälle bekannt, wo der Luftamtarzt versäumt hat, diese Untersuchung zu veranlassen. Obwohl Gehörprobleme im Cockpit bekannt sind, sind Hörhilfen in den ICAO- oder BZL-Vorschriften nirgends erwähnt. Leider bestehen gegen Menschen mit Hörgeräten gesellschaftliche Vorbehalte, ganz anders als bei Brillenträgern. Die verlangte Sehschärfe bei Piloten-Anwärtern ist klar definiert: Total 3 Dioptrie-Korrekturen sind zulässig für Berufspiloten, 5 für Privatpiloten. Tritt die Sehstörung während der Berufspiloten-Laufbahn ein, ist man toleranter, hat doch der Pilot dazu noch Erfahrung. In schwierigen Fällen wird mit einem Check-Flug die Einsatzfähigkeit des Piloten geprüft. Selbst beim Verlust eines Auges kann ein Pilot nach einem Jahr Angewöhnung wieder fliegen. In den USA ist ein solcher Fall bekannt.

Rückenschmerzen sind nicht pilotspezifisch, sie sind ein Generationenproblem. Meist sind es Wachstumsstörungen aus der Jugendzeit, die mit unserem Gesundheitssystem viel zu wenig überwacht werden. Hier ist einmal das schwedische Gesundheitssystem vorbildlich. Es gibt in Schweden eine ständige Kommission, die Schul- und Bürostühle prüft. Deshalb gibt es dort viel weniger Rückengeschädigte. Dagegen muss man in der Schweiz die Scheuermann'sche Wachstumsstörung als Volkskrankheit bezeichnen. Die einzige Vorbeugung für alle Altersstufen ist Gymnastik, um die Rückenmuskulatur zu



stärken, die dann eine Art Korsett bildet, das die Wirbelsäule stützt. Alle Sportarten sind eigentlich dazu geeignet. Es ist wichtig, sich beim langen Sitzen öfter zu bewegen, die Position zu ändern und hie und da aufzustehen. Das viel beobachtete Phänomen, dass nach einem längeren Flug die Besatzung nach der Landung im Flughafengebäude in Schweiß ausbricht, auch wenn keine tropischen Temperaturen herrschen, kann wie folgt erklärt werden: Die trockene Luft während des Fluges lässt die Haut reagieren. Sie sondert viel Feuchtigkeit an der Oberfläche ab – nach der Landung hat die Haut noch nicht umstellen können und sondert in der viel feuchteren Luft immer noch Wasser aus. Die Haut wird nass.

## **Impfungen**

Die neue Hepatitis-Impfung muss Piloten nicht generell empfohlen werden, weil erstens die Krankheit auch an den Aufenthaltsorten der Besatzungen sehr selten ist, und weil zweitens die Krankheit in den allermeisten Fällen sehr gut heilbar ist (und also keine Fluguntauglichkeit nach sich ziehen muss). Zur Malaria muss gesagt werden, dass die Krankheit gefährlich und im Ausbreiten begriffen ist. Andererseits führt der ständige Prophylaxezwang unter den Besatzungen zu Diskussionen. Es ist ein Todesfall eines Ingenieurs an der Elfenbeinküste bekannt, der auf die Malariaprophylaxe zurückzuführen war. Sie führte dazu, dass das Knochenmark nicht mehr in der Lage war, weisse Blutkörperchen zur Infektionsabwehr zu bilden. Beim Absetzen des Medikaments hätte dieser Defekt korrigiert werden können, jedoch kann nur ein Blutbild Auskunft darüber geben, was vorliegt. Normale Routineuntersuchungen bei Besatzungen beinhalten diesen Test nicht. Wenn tatsächlich ständig Malariaprophylaxe durchgeführt wird, sollte also zweimal jährlich ein Blutbild gemacht werden. Bei Krankheit ist auch immer anzugeben, ob Malariaprophylaxe durchgeführt wird. Im Gegensatz zu Swissair schreibt beispielsweise KLM vor, Fansidar nicht länger als sechs Monate hintereinander einzunehmen. Ciba-Geigy selbst meint, eine Tablette Fansidar pro Woche sei eine Durchschnittsdosis, die beim langen Gebrauch nicht für jeden richtig ist, es kann unter Umständen auch zu viel sein. Der Pilot steht vor der unmöglichen Aufgabe, das Malariarisiko gegen das Prophylaxerisiko abzuwägen. Hier hat es die Fluggesellschaft einfacher, mag doch ein Prophylaxeschaden in die weite Zukunft des späteren Lebens verschoben sein.

## **Verbesserungen und Grenzen der Präventivmedizin**

Immer wieder stellt sich die zentrale Frage, wo man mit der Präventivmedizin aufhören soll. Ohne Verdacht auf epileptische Anfälligkeit ist beispielsweise ein Elektroenzephalogramm nicht angebracht, obwohl gerade epileptische Anfälle, wenn sie nicht häufig sind, verschwiegen werden können. Wenn aber Epilepsie von Geburt auf da ist, ist sie bekannt. Wenn sie posttraumatisch ist (z.B. nach einem Unfall), ist das Trauma ja auch bekannt. Solche Patienten werden sowieso überwacht. Die Vorsorge-Untersuchung lässt sich auch kaum

mit teuren Krebs-Scans verbessern. Hingegen ist eine Rektalpalpation bei Piloten, die über 40 Jahre alt sind, angebracht. Prostatakrebs ist die häufigste Krebsart beim Mann. Verlangt der Pilot diese zusätzliche Untersuchung, wird der Arzt sie ohne zusätzliche Forderung auch ausführen. Sie ist etwas unangenehm, aber einfach und sehr aussagekräftig. Im weiteren kann die APKK viel Gutes tun, wenn sie den Angehörigen und Pensionierten ähnliche Vorsorgeuntersuchungen bezahlt, wie sie die Piloten berufsbedingt kennen.

Anschliessend an die ausführliche Beantwortung unserer Fragen betonte Dr. Hafner, dass nicht die fliegerärztliche Untersuchung, sondern eine vernünftige Lebensweise die beste Vorbeugung sei. Immerhin lässt die Untersuchung generell die Aussage zu, der Mann sei mit grosser Wahrscheinlichkeit gesund; und er ist flugtauglich, wenn keine Anhaltspunkte vorliegen, die das Gegenteil vermuten lassen.



Zu verkaufen 12 Autominuten von Zürich  
an sehr schöner und ruhiger Aussichtslage  
in **Rorbas**

### **7½-Zimmer-Einfamilienhaus**

Bezug Frühjahr 1983. Preis Fr. 715 000.—.



carlo ammann architekt  
sempacherstrasse 16  
8032 zürich tel. 5311 60

Zu verkaufen «im Hädeli» in **Neerach**

## **Landhaus mit 6 Zimmer**

Baujahr 1971

unverbaubare Aussichtslage  
mit ca. 1300 m<sup>2</sup> Umschwung

Eigenkapitalbedarf ca. 150 000.—

Interessenten melden sich bei  
**SPALTENSTEIN AG IMMOBILIEN**  
(Herrn M. Kuoni oder J. Müller), Telefon 01/316 13 33

## **Erstvermietung**

Beim Gemeindezentrum von Buchs/ZH vermieten wir  
in unserer Überbauung «Im Stöckli» ab 1. Januar 1983  
bzw. 1. April 1983

**2½-Zimmer-Wohnung Fr. 800.— excl.**

**3½-Zimmer-Wohnung Fr. 980.— excl.**

**4½-Zimmer-Wohnung Fr. 1280.— excl.**

**5½-Zimmer-Wohnung Fr. 1480.— excl.**

**2½ – 3½-Attikas**

Hobbyräume und Garagenplätze zu vermieten.



**KAERPF  
IMMOBILIEN  
AG** TELEFON 01 362 88 88  
GAUGERSTR 3 8006 ZÜRICH



## Un homme dans les nuages vit-il en dehors de la réalité?

Le concours de photographies «Nuages», organisé en 1981 par le musée d'histoire naturelle de Fribourg, sous le patronage de l'institut suisse de météorologie, qui célébrait par là le centenaire de son existence, nous prouve le contraire.

A travers la visite de l'exposition nous pouvions non seulement nous ouvrir aux diverses activités de cet institut (activités dont nous faisons usage chaque jour dans l'exercice de notre métier) mais encore être comblé par la note artistique fournissant un excellent prétexte à ce concours. En effet deux mille photographies ont été adressées à Fribourg: un jury siégea et son verdict, qui marie l'esthétique à la météorologie, tomba le premier prix illustre bien le propos: le nuage – ovni – un alto-cumulus photographié aux îles Canaries – est un chef-d'œuvre de la nature et l'œil du photographe a fait le peu qui restait. L'art et la technique s'allient, trouvent là leur expression la plus simple, dualité extraordinaire à notre époque.



Allègrement, le petit Larousse définit le mot nuage comme un ensemble de particules très fines d'eau liquide ou solide, maintenues en suspension dans l'atmosphère par les mouvements verticaux de l'air.

Les nuages sont pourtant plus que cela. Ils sont un moyen de diagnostic important pour l'élaboration de prévisions météorologiques, ils ont des effets sur notre santé, ils ont toujours intéressé l'homme confronté à leurs caprices. Ainsi de la nuit des temps nous parviennent proverbes et dictons:

- Pluie du matin n'arrête par le pèlerin.
- Arc en ciel du soir fait beau temps prévoir... etc.

Ils sont aussi source d'inspiration pour les photographes, les dessinateurs, les poètes. L'exposition est ouverte jusqu'au dix-sept octobre. Puisse ces quelques photographies vous donner l'envie de vous y arrêter.

### **Un homme dans les nuages vit-il en dehors de la réalité?**

En cette époque troublée de l'aviation civile, où tout est à prévoir et où rien n'est prévisible, comme volants nous nous sentons bien détachés d'Icare qui se voulut oiseau et de Léonard qui le poussa à l'être, bien que le second avec son génie naquit longtemps après que le premier fut revenu en petits morceaux de l'air du ciel.

Il y a une synergie indiscutable quant à la loyauté vis-à-vis de l'employeur, quant à la qualité du travail fourni, quant aux problèmes communs. Mais il y a aussi dualité. Les activités contradictoires peuvent être réunies et tenues sans nuire aux solutions pratiques et saines que nous nous efforçons d'atteindre. C'est possible mais ce n'est pas sûr.



Si nous jugeons sur les résultats connus, les ressources de la dialectique ont permis, tant d'un côté que de l'autre, de répondre favorablement à tout, mais favorablement ne signifie pas véritablement. Du moment que des plaintes, des revendications s'élèvent, des luttes s'engagent et des remèdes sont formulés. Ce parcours qu'il nous faut suivre, de leurre en leurre, à la recherche de solutions, nous ne pourrons l'éviter d'aucune façon. Nous avons tendance à oublier que l'on ne peut devenir insensé dans une époque forcenée bien qu'on puisse, paradoxalement, être brûlé vif par un feu dont on est l'égal. Hélas pour nous il n'y a plus d'oracle. Il y a des barrières qu'on ne peut franchir, il faut monter toujours plus haut.

La parole est au poète (Baudelaire avec le Spleen de Paris):...

«Eh! qu'aimes tu donc, extraordinaire étranger?

– J'aime les nuages... les nuages qui passent...

Là-bas... Là-bas... les merveilleux nuages!

et le regard aux photographies...»

Gilbert Thomet

## Anton Engler

Ehemaliger Purser

besorgt für Sie

Anlageberatung  
Wertschriftenverwaltung  
Eigenheimfinanzierung  
Baukredite  
Hypothesen



Schweizerische Bankgesellschaft Regensdorf Tel. 840 50 50



## Heizungssanierung: Ja, aber richtig

Angeregt durch den Aufruf Roland Heinzers möchte ich versuchen meine Erfahrungen einer erfolgreichen Heizungssanierung an interessierte Kollegen weiterzugeben.

Bevor ich mich dem eigentlichen Kernproblem, der Heizungssanierung zuwende, scheint mir eine Überprüfung der wärmetechnischen Gebäudeisolation eine wichtige Voraussetzung zu sein. Als Grundlage möchte ich einige ausgezeichnete Publikationen aufführen:

- Energiesparen in Wohnbauten (Buchverlag der NZZ)
- Scharf beobachtete Häuser (SAGES; Verlags-AG der akademischen technischen Vereine, 8021 Zürich)
- Leitfaden für die wärmetechnische Gebäudesanierung (Eidgenössische Drucksachen- und Materialzentrale, 3000 Bern)

Ich möchte vorausschicken, dass sich die nachfolgenden Ausführungen im speziellen auf die Sanierung einer konventionellen Radiatoren-, respektive Konvektorenheizung beziehen.

Tatsache ist, dass praktisch alle Ölheizanlagen zwei- bis viermal überdimensioniert sind und darum der wärmetechnische Wirkungsgrad sehr zu wünschen übrig lässt. Wurde noch bis kürzlich für die Berechnung der notwendigen Heizkapazität eine minimale Aussentemperatur von  $-18^{\circ}$  bis  $20^{\circ}$  C zu Grunde gelegt, so ist man heute für die Region Zürich auf  $-11^{\circ}$  C zurückgegangen. Auch dieser Wert ist immer noch reichlich bemessen, umso mehr als Sonneneinstrahlung, Wärmeabgabe der Hausbewohner und wärmetechnischen Apparate wie Glühbirnen, Kochplatten usw. nicht berücksichtigt werden.

Im Winter 1980/81 hatten wir in Kloten einen einzigen Tag mit  $-11^{\circ}$  C; im Winter 1981/82 einen einzigen Tag mit  $-13^{\circ}$  C. Die «massive» Bauweise eines konventionell gebauten Schweizerhauses kann, ohne nennenswerte Komforteinbusse eine um bis zu  $5^{\circ}$  C tiefere Temperatur für 2 bis 5 Tage überbrücken. Für Kloten liegt z. B. die langfristige tiefste Durchschnittstemperatur Mitte Januar bei  $-0,6^{\circ}$  C.

Eine Heizung arbeitet nur dann mit dem besten Wirkungsgrad (mit kleinsten Stillstandsverlusten) wenn der Brenner pro Stunde 60 Minuten durchläuft. Bei der Auslegung einer Heizung wird somit der nur alle paar Jahre auftretende schlechteste Fall berücksichtigt. Da jedoch «Herr Schweizer» immer noch einige stille Reserven haben möchte, wird statt auf den nächst kleineren auf den nächst grösseren Heizkessel ausgewichen. Dadurch kommen wir noch weiter vom Optimum weg und der Wirkungsgrad über die ganze Heizperiode wird nochmals schlechter.

Tatsache ist (und wird noch bis auf weiteres bleiben), dass Gas- und Ölgebläsebrenner unter ca. 100 000 kcal *nicht* moduliert werden können; sie arbeiten somit entweder mit 100% oder 0%. Eine Ausnahme bildet z. Z. lediglich ein atmosphärisch betriebener Gasbrenner. Für ein Einfamilienhaus sind je nach

Grösse und Isolationen Ölabspritzmengen von 1–2,8 kg/h (10 000–28 000 kcal) notwendig.

Bevor mit einer Redimensionierung der Heizung begonnen werden kann, muss der «Ist»-Zustand der Anlage festgestellt werden.

Lassen Sie sich von Ihrem Brennerservice einen Brenner-Stundenzähler montieren (über das Solenoidventil) und messen Sie die Brennerlaufzeit über eine ganze Heizperiode.

Vollbetriebsstunden pro Jahr, Mittelland		
Betriebsart	ohne WW-Erwärmung	mit WW-Erwärmung
Raumlufttemperatur	20°C	20°C
Dimensionierung:		
Richtig	2150 h/a	2350 h/a
Zweifach	1200 h/a	1400 h/a
Dreifach	850 h/a	1040 h/a

Die Brennerleistung kann in gewissen Grenzen reduziert werden. Allerdings muss dabei beachtet werden, dass die Rauchgasaustrittstemperatur bei einem normalen, gemauerten Kamin 160 °C nicht unterschreitet, resp. dass die Rauchgastemperatur beim Kaminaustritt ca. 60 °C beträgt. Eine Kaminversotung wäre die Folge, was zu irreparablen Schäden am Kamin führen würde. Für tiefere Rauchgastemperaturen, speziell für sog. Niedertemperatur-Heizkessel, muss in jedem Fall ein NI/CR/MO-Stahlrohr eingezogen werden.

Der Taupunkt, und somit die Bildung von Kondenswasser beträgt bei Heizöl 48 °C, bei Stadtgas 58 °C und bei Erdgas 53 °C.

Für die Bestimmung der notwendigen Heizleistung empfehle ich nachfolgendes Vorgehen: (nach Ing. L. Brenner, Ebikon).

## So wird gemessen:

1. Man zählt während mehr als einer Stunde die Dauer der einzelnen Schaltzyklen des Brenners zusammen. Ein Schaltzyklus beginnt mit der Zündung und endet, wenn der Brenner abstellt. Gleichzeitig registriert man auch die gesamte Messzeit. Die effektive Messzeit beginnt und endet mit der Zündung.
2. Die Zeitmessungen sollten zwischen 13.00 und 16.00 Uhr durchgeführt werden.
3. Die herrschende Aussentemperatur darf sich während des Tages nicht wesentlich verändern (keine direkte Sonneneinstrahlung, kein plötzlicher Föhnwind).

4. Während der Überprüfung soll kein Warmwasser entnommen werden.

### Beispiel:

Messbeginn um 13.12 Uhr, der Brenner zündet und stellt nach 5 Minuten wieder ab (ein Schaltzyklus). In Intervallen von rund 8 Minuten schaltet der Brenner stets ein, läuft 5 Minuten lang und stellt wieder ab. Die Messzeit wird um 14.30 Uhr abgebrochen, wenn der Brenner das siebte mal zündet.

### Ergebnis:

Die effektive Messzeit beträgt 78 Minuten. Der Brenner war 30 Minuten (6 x 5 Min.) in Betrieb. Die Ist-Brennzeit pro Stunde beträgt demnach 23 Minuten.

$$\frac{30 \times 60}{78} = L$$



**Tabelle der Sollbrennzeiten in Minuten**

ZRH



Berechnungs- Temp. OAT	-15	-14	-13	-12	-11	-10	-9	-8	
Aussentemperatur in °C	-3	40 1/2	41 1/2	42 1/2	44	45	46 1/2	48	49 1/2
	-2	39	39 1/2	41	42	43 1/2	44 1/2	46	48
	-1	37	38	39	40 1/2	41 1/2	43	44	45 1/2
	0	35 1/2	36 1/2	37 1/2	38 1/2	40	41	42	43 1/2
	+1	34	35	36	37	38	39	40 1/2	42
	+2	32	33	34	35	36	37	38 1/2	39 1/2
	+3	30 1/2	31 1/2	32 1/2	33	<b>34</b>	35	36 1/2	37 1/2
	+4	29	30	30 1/2	31 1/2	32 1/2	33 1/2	34 1/2	35 1/2
	+5	27 1/2	28	29	29 1/2	30 1/2	31 1/2	32 1/2	33 1/2
+6	26	26 1/2	27	28	29	29 1/2	30 1/2	31 1/2	
+7	24	25	25 1/2	26	27	27 1/2	30 1/2	31 1/2	
+8	22 1/2	23	24	24 1/2	25	26	26 1/2	27 1/2	

Die Tafel gibt an, während wieviel Minuten der Brenner in Abhängigkeit der effektiven Aussentemperatur am Messtag und der lokalen «normalen Tiefsttemperatur» (Berechnungstemperatur) während einer Stunde laufen müsste.

Liegt das Objekt im Raum Zürich, so gilt als Berechnungstemperatur  $-11^{\circ}\text{C}$ , was bei einer effektiven Aussentemperatur am Messtag von  $+3^{\circ}\text{C}$  eine Soll-Brennzeit von 34 Minuten ergibt.

Ergibt die Messung beispielsweise 23 Minuten *effektive* Laufzeit des Brenners (Istwert), während die Sollwertzeit nach Tabelle 34 Minuten betragen sollte, so ist die Heizleistung um den Faktor  $23:34$ , d. h. auf 0,68 zu reduzieren. Beträgt die momentan eingestellte Ölmenge am Brenner z. B. 4,6 l/h (d. h. im Heizkessel werden pro volle Betriebsstunde 4,2 Liter Heizöl verbrannt = 31 100 kcal), dann kann man die Menge auf  $4,2 \times 0,68 = 2,8$  l/h reduzieren. Der Heizkessel kann in Grenzen nachreguliert werden, doch sind dabei wie schon erwähnt die Grenzen eines normal gemauerten Kamins zu berücksichtigen. Auch der Brennraum, vor allem bei den sog. Doppelbrandkesseln, kann limitierend sein, da derselbe für den schlechtesten zu verbrennenden Brennstoff (Holz) relativ gross ausgelegt werden musste. Ein Russansatz im Brennraum wäre die Folge.

Sollte die gewünschte Ölmengenreduzierung durch den Servicemonteur aus verbrennungstechnischen Gründen nicht im vollen Umfang durchgeführt werden, so ist zu überlegen, ob nicht der Austausch des Heizkessels gegen einen neuen, kleineren vernünftig wäre. Der neue Heizkessel müsste dann eine Leistung von maximal 68 % der jetzt installierten Heizleistung haben. In der Praxis könnte die Leistung des neuen Heizkessels um weitere 15–20% reduziert werden, da der Wirkungsgrad eines modernen Kessels, inkl. Stillstandsverluste bedeutend besser ist.

In meinem persönlichen Fall hatte ich ursprünglich einen Doppelbrandkessel von 40 000 kcal installiert. Die Berechnungen ergaben dabei eine notwendige



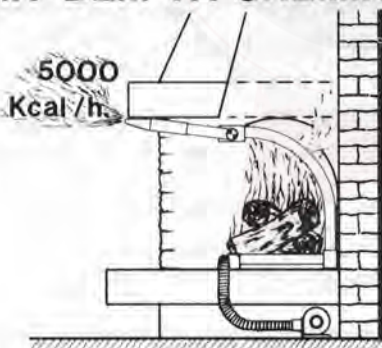
zu installierende Heizenergie von ca. 14 500 kcal (1,8 l/h). Aktuell benötige ich heute jedoch lediglich 1,42 l/h (ausgelitert!), was einer Heizleistung von ca. 11 000 kcal entspricht. Dieser Wert wurde während der letzten Heizperiode empirisch durch Reduzierung der Abspritzmenge gefunden.

Brenner dieser kleinen Abspritzmengen sind heute nur einige wenige Fabrikate auf dem Markt erhältlich. Wichtig ist in jedem Fall für Abspritzmengen unter ca. 2,5 l/h, dass ein Ölbrenner mit Ölvorwärmung gewählt wird. Das Heizöl ist heute im allgemeinen dickflüssiger als noch vor einigen Jahren, sodass vor allem bei kleinen Abspritzmengen Probleme auftreten können.

Denkt man an einen Ersatz des bestehenden Heizkessels, welche ja meistens noch mit dem Warmwasserboiler kombiniert sind, sollte man gleichzeitig die Trennung der Warmwasseraufbereitung vom Heizkessel vornehmen, damit die Heizung im Sommer ganz abgestellt werden kann.

Der Boiler sollte möglichst gross (500 Liter oder mehr) bemessen werden, damit die Betriebstemperatur mit nur einer Aufladung möglichst tief gehalten werden kann (max. 55 °C). Auch sollte darauf geachtet werden, dass mindestens zwei Wärmeaustauscher eingebaut werden können; einer für die Boileraufladung vom Heizkessel im Winter, sowie einer für eine eventuell später zu installierende Aufladung mittels Wärmepumpe oder Sonnenkollektoren. Die Boiler- und Heizkesselisolation sollte nicht weniger als 80–100 mm betragen. Die Zirkulationsleitung der Warmwasserversorgung ist ein sehr grosser Wärmever schleuderer und sollte ganz abgeschlossen werden.

## ENERGIE UND KOSTEN SPAREN MIT DEM VA-CHEMINÉE-HEIZEINSATZ



Dank seinen verstellbaren Elementen passt er in jedes Cheminée

**ohne Einbaukosten!**

Prospekt und Auskunft erhalten Sie bei:

S. Schärer-Dillier  
Schlottenbüelstrasse 31  
8625 Gossau/ZH  
Telefon 01/935 32 71

Coupon

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

Vorname: \_\_\_\_\_

Strasse: \_\_\_\_\_

PLZ/Ort: \_\_\_\_\_

Sollte der Einbau einer Wärmepumpe für eine normale Radiatoren- oder Konvektorenheizung vorgesehen werden, ist es vorteilhaft dieselbe «bivalent» auszulegen. Bis zu einer bestimmten Aussentemperatur übernimmt die Wärmepumpe die volle Heizung (z.B. +3 °C); unter dieser Temperatur wird die Wärmepumpe vollständig ausgeschaltet und nur noch mit der Öl- oder Gasheizung weitergeheizt.

Die maximal noch ökonomisch vertretbare Wärmepumpenheiztemperatur sollte ca. 50 °C nicht überschreiten, sodass die praktische nutzbare Vorlauftemperatur etwa 45 °C betragen kann. In meiner Heizung benötige ich eine Vorlauftemperatur von 45 °C bei einer Aussentemperatur von +4 °C um eine Raumtemperatur von 20 °C zu halten.

Die Probleme der Wärmepumpen liegen heute noch weitgehend bei den metallurgischen Limiten. Eine Wärmepumpe ist, nebst der thermischen Belastung, einem Automotor nicht unähnlich. Rechnet man eine jährliche Betriebszeit von ca. 4500 Std., so würde das bei einem Automotor bei einer konstanten Durchschnittsgeschwindigkeit von 60 km/h eine Fahrstrecke von 270 000 km ergeben – rechne! Es ist darum bei einer Wärmepumpe eher angezeigt, dieselbe etwas zu gross zu dimensionieren, damit die Betriebsstunden herabgesetzt werden können, der Gesamtwirkungsgrad wird jedoch dadurch schlechter.

## ***Einfamilienhaus in Stadtnähe***

an unverbaubarem Südhang in Kloten

- 6½-Zimmer, total 249 m<sup>2</sup> Nutzfläche
- 2 Badzimmer, 3 Schlafzimmer
- Wohnzimmer mit Panoramafenster und Cheminée
- Partyraum mit Bar
- gepflegte Gartenanlage, Grundstück 700 m<sup>2</sup> mit Swimmingpool, el. beheizbar

Mietkonditionen auf Anfrage

Für weitere Auskünfte stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.



**UTO TREUHAND- UND VERWALTUNGS AG**  
Promenadengasse 18, 8001 Zürich  
Telefon 01/251 15 19

Der Wirkungsgrad einer Wärmepumpe wird umso geringer, je tiefer das Kühlmedium ist; bei einer Luft-Wasser-Wärmepumpe muss ein beträchtlicher Teil der gewonnenen Energie zum Enteisen der Wärmeaustauscher verwendet werden. Eine Vereisung tritt bei Temperaturen von weniger als ca.  $+3^{\circ}$  bis  $+5^{\circ}$  je nach Luftfeuchtigkeit auf.

Wärmepumpen-Boiler sind nur bedingt empfehlenswert. Im Sommer kann es wünschenswert sein, dem Haus Wärme zu entziehen. Im Winter muss die dem Heizraum entzogene Wärme indirekt über die Heizung erzeugt werden; ein richtig isolierter Heizkessel/Boiler sollte im Heizraum eine Raumtemperatur von max.  $20^{\circ}\text{C}$  ergeben. Wärmere Heizräume deuten auf schlecht isolierte Wärmeerzeuger hin.

Um die Heizungsanierung konsequent durchzuführen, müssen *alle* Warmwasser- und Heizleitungen konsequent mit Schaumstoffschalen isoliert werden. Garagen und Trocknungsräume sollen nicht geheizt werden. Alle «kalten» Räume sollen von der kalten Seite her mit einer 60–100 mm dicken Isolations versehen werden.

Eine moderne Steuerung sollte mit Aussen- und Innenwärmefühler ausgerüstet sein, am besten mit gleitender Heizkesseltemperaturführung. Dabei wird der Heizkessel nur soweit aufgeheizt, als Wärme für die Radiatoren benötigt wird. Wird von der Heizungssteuerung bei der Nachtabsenkung oder bei Sonneneinstrahlung für mehr als ca. 30 Minuten keine Wärme benötigt, so wird die Heizung samt Umwälzpumpe ganz stillgelegt.

Die Einsparungen an Heizöl können je nach Umfang der Sanierung kleiner oder grösser ausfallen. In meinem persönlichen Fall mit neuem Heizkessel, Boiler, Brenner und Stahlrohrkamin betragen sie ziemlich genau 30%. Die Investitionen rund Fr. 11 000.—.

Nachträglich noch einige empfehlenswerte Fachbücher:

- Wärmetechnische Gebäudesanierung: Handbuch, Planung und Projektierung, zu beziehen bei der Eidg. Drucksachen- und Materialzentrale, 3000 Bern
- Optimierung von Heizungsanlagen (AT Verlag, Aarau) Lothar Brenner
- Sparobjekt Einfamilienhaus (B. Wick, 8967 Widen) Kurt Wohlgemuth

#### **Amriswil**

Direkte Verbindung nach Zürich/Flughafen

Wir verkaufen an wunderbarer, ruhiger Aussichtslage, neues freistehendes

### **6 $\frac{1}{2}$ -Zimmer-Einfamilienhaus**

Komf. Innenausbau mit viel Holz, grosses Wohnzimmer mit Cheminée, Wohnküche. Ca. 1000 m<sup>2</sup> Umschwung, schöne Gartenanlage, 2 Sitzplätze, grosser gedeckter Südbalkon. Bezugsbereit.

VP Fr. 475 000.—, EK ca. Fr. 80 000.—

Weitere Auskunft erteilt Telefon 071 67 37 11



## Newspaper Catering

Une solution simple pour lire son journal malgré la censure de fait décrétée dans le bulletin OC No 104/C du 16. 6. 1982:

# La Suisse

*rotation*  
**Même en vacances,  
faites suivre  
votre abonnement**

Alors évadez-vous avec **La Suisse** en respectant ces quelques consignes:

10 jours avant votre départ, vous versez la taxe de mutation au CCP 12-250, au moyen d'un bulletin de versement ordinaire vert, en indiquant au recto votre adresse actuelle et au verso l'adresse de vacances, ainsi que les dates.

**SUISSE** Fr. 2.50 quelle que soit la durée.

**FRANCE - ITALIE - AUTRICHE - ALLEMAGNE**

Fr. 5.- pour la première semaine.

Fr. 2.- par semaine supplémentaire.

**ESPAGNE** Fr. 1.- par jour, par avion.

**AUTRES PAYS**: veuillez téléphoner au département des abonnements ☎ (022) 21 77 11.

**NOTE**: Il ne nous est pas possible d'accepter des changements d'adresse pour une durée inférieure à une semaine. →

**La Suisse** décline toute responsabilité en cas de distribution défectueuse à l'étranger, celle-ci pouvant être irrégulière et ne dépendant pas de nous.

**Merci... et bonnes vacances!**

800)

C'est le seul inconvénient. Il sera très facile d'y remédier en modifiant dès l'automne les rotations de telle sorte que les escales durent toutes plus d'une semaine.

Jacques Barbezat

Zu verkaufen:

## **Bauland in Oftringen**

voll erschlossen, Südhang, beste Wohnlage.

Preis ab Fr. 95.- pro m<sup>2</sup>  
(ohne Verpflichtungen)

Auskunft: **H. P. Marending, 4912 Aarwangen**  
Telefon 063 22 77 77 oder 22 72 21



In einem Haus sollten Sie sich wohlfühlen. Wir sind in der Lage, Ihnen ein Haus zu bauen, bei dem Sie aktiv mitbauen können vom Bausatz über das Teilausgebaute bis zum schlüsselfertigen Haus. In unserem Programm führen wir sogar Häuser, die komplett biologisch gebaut werden. Verlangen Sie Unterlagen über Telefon 064/71 10 69 oder schreiben Sie an:  
Heinz Wanderon, Tunastrasse 26, 5734 Reinach.

Zu verkaufen in Rüti-Winkel ca. 5 km von Kloten entfernt, je zwei einseitig angebaute

## **4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-Zimmer-Einfamilienhäuser**

grosszügiger Ausbau mit Cheminée, gepflegter Detailausbau, gedeckter Sitzplatz, Eltern- sowie Kinderzimmer mit Balkon, zuzüglich Bastelraum von 22 m<sup>2</sup>.

Landanteil ca. 450 resp. 600 m<sup>2</sup>

Bezugstermin Sommer 1983

Ausbauwünsche können noch berücksichtigt werden.

Verkaufspreis schlüsselfertig inkl. Garage und Abstellplatz  
Fr. 545 000.— resp. Fr. 575 000.—.

Finanzierung zugesichert.

Umberto Lurati, Bauunternehmung  
Vogelsangstrasse 46, Postfach, 8033 Zürich  
Telefon 01 361 15 35

## Man sollte...

... eigentlich schon längst es wissen,  
was für ein Volk sie sind, die Journalisten.  
Es ist das höchste Ziel von diesen Wesen,  
sich selber auf dem Titelblatt zu lesen.

E. Brunner



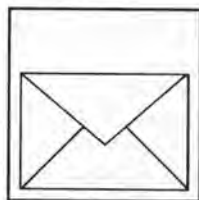
Wie sich manche die  
Underground-Interieurs von Scherrer vorstellen.

## Scherrer Wohnen

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



## Briefe an die rundschau



Wertes Redaktions-Team

12. August 1982

Hier meine spontane Reaktion zu AR 239. – very good –

**Schwerpunkthemas** wie z.B. «Frauen im Cockpit» ergeben sicher grossen Arbeitsaufwand, aber sind sehr informativ.

**Gedanken zum Arbeitsplatz.** D. Brägger. Endlich «denkt» wieder jemand! (Denken im Sinne von kreativ/oder laterales Denken). Mit solch grandiosen Artikeln und persönlichen Gedanken, von Leuten, die auch mit Namen dazustehen, ist es vielleicht möglich, die grosse Masse von Lesern in der sich schnell ändernden Zeit/Umwelt aus ihrer Lethargie herauszulocken.

**Big Brother.** Jörgen Günther – einfach Klasse –

**Deus ex machina.** Ich werde wohl noch meine Englischverständnisse updaten müssen, um all die Feinheiten in diesem Artikel geniessen zu können.

Macht weiter so...

Gruss

Heinz Kistler

Liebe Piloten,  
liebe Bordtechniker,

das Echo auf meinen Aufruf zur Unterstützung des Hilfsfonds des SR Personals für Kinderdörfer war bei Ihnen und dem Kabinenpersonal nicht nur sehr gut, es war ausgezeichnet und sprengte alle unsere Erwartungen. So haben bis jetzt (Stand per 15. August) innerhalb des fliegenden Personals, 99 Damen und Herren sich bereit erklärt, monatlich total Fr. 1900.— beizusteuern. Das erhöht die fixen Einnahmen unserer Stiftung um ca. 12%. Anders ausgedrückt heisst das, dass unsere Stiftung mit diesen Mehreinnahmen für den Unterhalt von fast 50 zusätzlichen Kindern aufkommen kann. Daneben haben 35 «Fliegende» Einzahlungsscheine für eine einmalige Einzahlung verlangt.

Die Aktion war also ein Grosseffort!

Im Namen von Capt. Hano Hürzeler und des gesamten Stiftungsrates, danke ich Ihnen recht herzlich für Ihre spontane Mithilfe «unseren» Kindern und ihren Dörfern gegenüber.

Mit freundlichen Grüssen

Silvio A. Barfuss, OKV

## Brief aus Malaga

Nachdem ich meinen Juli-Einsatz aus dem Fach genommen hatte, war klar: Es muss etwas geschehen. Nach Rücksprache mit meiner Frau stelle ich ein Gesuch für UBU und melde uns für einen Spanischkurs in Malaga an. Während acht Wochen setze ich jetzt also statt Flaps im falschen Moment Akzente auf die falsche Silbe.

Montag, 13. September. Nach Schulschluss, von der Heimfahrt nach Benalmádena, schnell noch Geld wechseln bevor die Banken um 14.00 Uhr schliessen. Ein Beamter spricht mit dem Kunden neben mir, ich schnappe auf «accidente de avión». Ich wende mich an den Mann hinter dem Schalter: «Dónde?» – «Aquí, al aeropuerto de Málaga.» – «Que compañía?» – «Spantax.» – «Hay muertos?» – «No.» Nächster Gedanke: Mein Heimweg führt ja am Flughafen vorbei, das kann Probleme geben. «Sabes si la carretera de Ponemotinos está abierto?» – Es stellt sich heraus, dass die Strasse gesperrt ist, der kürzeste Weg nach Benalmádena führt über eine Strecke von 50 km durch die Berge, normalerweise sich es deren 20!

Am Abend besuche ich Herrn Grünenfelder, unseren Station Manager. Von ihm erfahre ich genaueres, leider auch, dass die erste Information bezüglich Todesopfer falsch war. Er berichtet über eine gute Arbeit der Rettungsmannschaften, die eine effiziente Organisation deutlich werden liess; so wurde beispielsweise die Unfallstelle zeitgerecht gegen Gaffer abgesperrt. Hingegen verstopften diese bald die Zufahrtswege, was eine rasche Zirkulation der Ambulanzen verunmöglichte. Helikopter aus der nahen Armeebasis evakuierten deshalb viele Verletzte. Das Radio berichtete fast fortlaufend vom Unglück, was immer mehr Leute veranlasste, mit Kind und Kegel ins Auto zu steigen und zur Unfallstelle zu fahren. So entstand ein Verkehrschaos in der ganzen Stadt.

Dienstag, 14. September. Auf dem Weg zur Schule passieren wir die Unglücksstelle. Das Wrack liegt in einem Feld neben der Strasse. Es stehen wieder (immer noch?) Hunderte von Schaulustigen dabei. Die verrusste Schwanzflosse ragt in den Morgenhimmel. Gedanken an Athen werden wach. Warum muss solches immer wieder passieren?

Beat von Tobel

## Kritisch und loyal

Ich hoffe, Sie nehmen es mir nicht übel, wenn ich mich nach anderthalbjähriger Pause wieder einmal in unserer **rundschau** zum Worte melde. Ich habe nämlich besonders die letzte Ausgabe meines Leibblattes mit grossem Interesse gelesen und fühlte mich dabei mehrfach angesprochen und aus dem Busch geklopft.

Wie Sie sehen, denke ich immer noch mit – kritisch und loyal – aber in dieser



Reihenfolge und nicht umgekehrt, wie die Direktive für Publikationen in der **rundschau** neuerdings zu lauten scheint, sofern ich das Editorial unseres neuen Chefredaktors richtig verstanden habe. Meines Erachtens muss unser Verbandsorgan aber frei und unabhängig bleiben und die in unserem Lande verbrieft Meinungs- und Redefreiheit garantieren – auch in wirtschaftlich bewegteren Zeiten. Die **rundschau** soll nicht nur offizielles Sprachrohr der Aeropers sein, sondern ein offenes Diskussionsforum für unsere Mitglieder, wo jeder seiner persönlichen Lehrmeinung freien Ausdruck geben möge, selbst wenn er damit einmal total quer liegen sollte.

Loyal heisst gemäss dtv-Lexikon: gesetzlich, gesetzestreu, zur Regierung haltend; redlich, bieder. Und das sind wir nämlich (fast) alle. Nicht nur unserm Arbeitgeber und Berufsverband gegenüber, sondern ebensosehr unserm Staat, der Armee und vor allem auch unserm freiheitlichen demokratischen Systeme gegenüber, die allesamt auf kritische, unabhängige Menschen angewiesen sind. Gerade in kritischen Zeiten zählen kritische, unorthodoxe oder auch phantasievoll-schöpferische Gedanken doppelt gegenüber eindimensionalem ängstlich-loyal Nachgebetetem. Denn es ist nicht automatisch alles gut, nur weil es irgendwo von oben kommt; man denke an die zahlreichen heftigen Hagelwetter des vergangenen Sommers!

Sollte ich allerdings irrümlicherweise viel zuviel in die von mir vermutete editorielle Direktive hineininterpretiert haben, so nehme ich selbstverständlich alles zurück und behaupte – loyal – das Gegenteil! Im übrigen habe ich die Zeilen von Felix Rasumowsky natürlich mit Schmunzeln gelesen. Ich wünsche ihm und seinem **rundschau**-Team in jeder Beziehung viel Freude und Erfolg bei der Erfüllung ihres gar nicht so einfachen Informationsauftrages.

Um bei der letzten **rundschau**-Nummer zu bleiben: Speziell gefreut hat mich die Tatsache, dass sie mit Olav Brunner und Dave Brägger gleich zwei neue Kommissionspräsidenten zum Worte meldeten und uns nicht nur über ihre Fachgebiete orientierten, sondern gleichzeitig auch konstruktive Vorschläge und bedenkenswerte persönliche Ansichten mitlieferten.

Ich bin mit unserem neuen APKK-Chef voll einverstanden, dass jeder Einzelne von uns eigentlich alles Interesse daran haben sollte, möglichst gesund zu leben und zu bleiben. Eine der Hauptursachen der Kostenexplosion im Gesundheitswesen ist sicher die Tatsache, dass man getrost alles der Kasse anhängen kann. Diese «Kasse-Mentalität» beschränkt sich aber nicht nur auf die Patienten. Die APKK wurde seinerzeit u.a. deshalb gegründet, um die für unsere Berufsgruppe überdurchschnittlichen Honorarforderungen voll abzudecken. Zusammen mit der älteren Generation erwarte ich, dass dies auch in Zukunft so bleiben wird, sonst wäre der Hauptzweck unserer eigenen Krankenversicherung nicht mehr erfüllt. Das Ganze ist ein solidarisches Werk der Aeropers und kein Geschäft. Deshalb muss ein Bonus-Malus-System entschieden abgelehnt werden, denn es ist ein himmelweiter Unterschied zwischen einer Auto- und unserer eigenen Krankenversicherung. Bleischäden verursachen und Krankwerden sind zwei total verschiedene Dinge.



Eine weitere Hauptursache erwähnter Kostenexplosion liegt sicher in unsern ungesunden, unnatürlichen Lebensbedingungen begründet. Ich verzichte auf eine Aufzählung aller Faktoren, die unsere Gesundheit heute negativ beeinflussen: sie würde zu lang! Nicht nur wir Piloten, sondern das gesamte fliegende Personal lebt – allerdings freiwillig – unnatürlich und ungesund. Deshalb ist eine robuste Gesundheit Voraussetzung für unsern Job. Trotz dieser Tatsache und trotz bewusst gesunder Lebensweise ist der Verheiz-Effekt bei unserer Berufsgruppe beträchtlich. Dies ist denn auch ein weiterer Grund, warum wir seinerzeit das Fangnetz der APKK geknüpft haben, nämlich auch im Sinne einer diesbezüglichen Altersvorsorge. Ob wir wollen oder nicht: jeder von uns wird älter und damit anfälliger für die Gebrechen eben dieses Alters. Es wäre ungerecht und unsolidarisch, älter- und damit leider oft auch kränker- und schwächerwerden mit einem Malus zu bestrafen – und dies in unserer eigenen Krankenkasse. «Lieber jung und gesund als alt und krank» ist keine Devise für ein berufsspezifisches Sozialwerk! Ich wünsche der APKK, ihrem initiativen Chef sowie Swissair, Aeropers und uns allen möglichst gesunde Piloten, und zwar auf allen Altersstufen.

Mit besonderem Interesse habe ich natürlich auch die Artikel unseres Präsidenten Edy Brunner und des neuen SK-Chefs Dave Brägger gelesen. Um es gleich vorwegzunehmen: ich gehe mit den meisten Punkten ihrer Lagebeurteilung und ihren Vorschlägen einig. Es ist klar, dass uns die Stagnation im Luftverkehr, von der nun auch unsere Swissair betroffen worden ist, alle sehr beschäftigt. Es wird uns drastisch vor Augen geführt, wie sehr unsere moderne Industriegesellschaft mit der gesamten Weltwirtschaftslage verwoben und von ihr abhängig geworden ist.

So wie eine Firma kein Ding oder Unding ist, sondern aus Menschen besteht, so sind auch sogenannte Wirtschaftseinbrüche keine Naturkatastrophen, sondern «men-made» und deshalb auch von Menschen vermeid- und korrigierbar. Wie die Erfahrung zeigt, sind diejenigen, die solche Einbrüche verursachen, nun aber selten identisch mit denjenigen, die sie ausbaden. Spätestens seitdem vor etwa zehn Jahren Bücher wie «Der Zukunfts-Schock» oder «Die Grenzen des Wachstums» zu Bestsellern wurden, waren wir gewarnt, dass eine ungebremsete Wachstumseuphorie unweigerlich zu einem wirtschaftlichen Kollaps führen dürfte.

Und – Hand aufs Herz – wir alle haben von der damaligen Hochkonjunktur kräftig profitiert, vor allem in materiellen Dingen. So war ich damals aeropersseitig dabei, als wir mit der Swissair den rückwirkenden Teuerungsausgleich abschlossen – nicht vertraglich, wie das Dave Brägger richtig bemerkte, sondern in einem Einigungsprotokoll, in welchem auch der Passus steht: «Die allfällige Nichtauszahlung der vollen, nach der vereinbarten Methode berechneten Teuerungszulage ist Gegenstand von Verhandlungen zwischen der Swissair und der Aeropers.»

Es war den damaligen Aeropers-Verantwortlichen schon zu jenem Zeitpunkt klar, dass ein automatischer Teuerungsausgleich nur so lange funktionieren

kann, als dass «es der Swissair gut geht», wie ich es damals formuliert habe. Falls nun dieser Teuerungsausgleich in den kommenden Salärverhandlungen in Frage gestellt werden sollte, so ist das absolut im Sinne der Erfinder, denn niemand kann auf die Dauer ungestraft mehr ausgeben als dass er einnimmt. Die Aeropers hat in den fetten Jahren dafür gesorgt, dass ihre Mitglieder immer ein grosses Stück vom Gesamtkuchen erhielten. Sie hat aber auch immer erklärt, dass sie, sollte es tatsächlich einmal solche welche geben, in mageren Jahren mit sich reden lasse. Es sieht leider so aus, als ob dieser Zeitpunkt nun tatsächlich gekommen sein könnte.

Viel wichtiger und entscheidender als der Teuerungsausgleich ist aber sicher die **Erhaltung der Arbeitsplätze**. Ich war froh zu lesen, dass unsere Geschäftsleitung diesem Punkt zentrale Bedeutung zumisst. Er geht nämlich weit über persönliche oder firmenspezifische Geschäftsinteressen hinaus und könnte sehr rasch sowohl unserm privatwirtschaftlichen Wirtschaftssystem als auch den freien westlichen Nationen direkt ans zentrale Nervensystem gehen. Wer beim ersten rezessiven Windhauch scharenweise Leute entlässt, beweist wenig Verständnis für sozialpolitische Zusammenhänge. Er schafft nicht nur Vertrauensverlust, Frustration und soziale Not, sondern dem Staat neue Probleme und Belastungen, die dieser bei Massenentlassungen auch nicht mehr lösen kann. Er verursacht zugleich politischen Zündstoff, fördert Verwahrlosung, Drogenabhängigkeit und Kriminalität und arbeitet den Weltrevolutionären direkt in die Hände, nach der Melodie: Seht, wohin Euch Eure sogenannte



**Möchten Sie in HENGGART wohnen,  
nur 400 m vom Bahnhof entfernt?  
Im „Zürcher-Weinland“,  
und doch nur  
9 Bahnminuten  
von  
Winterthur,  
an der  
Strecke  
Schaff-  
hausen.**

Hier baut **terracon ag**  

 Hilti 359 8444 Henggart  
 im Hof 8450 Adlikon  
 Tel. 052-41 13 40 / 39 17 17

**eine aussergewöhnliche Wohnsiedlung,  
mit kleinen und grösseren „Land-Häusern“  
und Wohnungen.**  
 zB: 4½-5½ Zimmer EFH ab Fr. 364'000. —  
 4½ Zimmer Eigentumswohnung ab Fr. 257'000. —  
 wenn Sie jetzt mit uns Kontakt aufnehmen, so  
 können Sie noch vieles mitbestimmen.



freie kapitalistische Marktwirtschaft geführt hat! Nun, soweit sind wir ja zum Glück noch nicht, es weht ja erst ein rezessiver Windhauch.

Wir alle wissen: Schwierigkeiten sind da, um überwunden zu werden. Sie mobilisieren oft Kräfte, die sonst brachgelegen hätten. Sie sind Herausforderungen für alle Betroffenen und eigentliche Bewährungsproben. Wie Dave Brägger ganz richtig bemerkt, dürfte das – meiner Ansicht nach zu leichtfertig produzierte – Arbeitslosenproblem tatsächlich zum Prüfstein unserer freien Marktwirtschaft werden. Indessen haben es Arbeitgeber und Berufsverbände in den Händen, die vorhandene Arbeit so aufzuteilen, dass es nicht zu Entlassungen kommt.

Muss dabei der kleinere Kuchen unter gleich viel Leute aufgeteilt werden, so erhält logischerweise jeder ein kleineres Stück. Die Zeiten von gleichzeitig mehr Lohn, mehr Ferien und weniger Arbeitszeit dürften einstweilen vorbei sein, denn diese unsere Ansprüche haben sicher auch mitgeholfen, uns dahin zu führen, wo wir heute stehen.

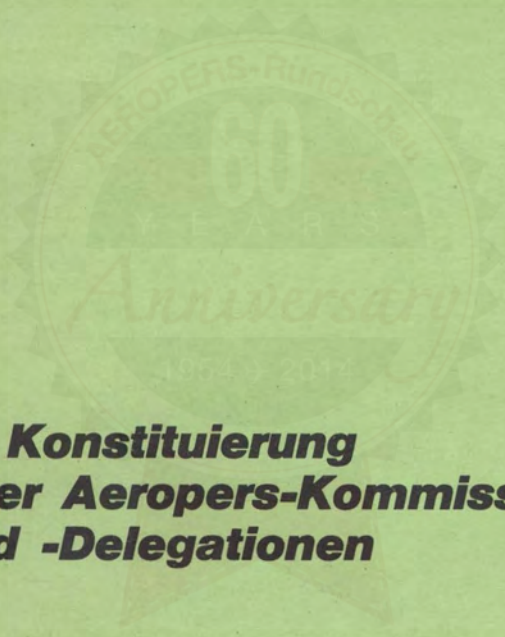
So bin ich mit den Gedankengängen von Dave Brägger voll einverstanden, die in Richtung «Arbeit nach individuellem Mass» und Job-sharing gehen, mit entsprechendem Lohn natürlich. Ein Anfang in dieser Richtung ist ja mit dem heutigen Pensionierungsmodell bereits gemacht. Differenzierte Flugleistungen, gesteuert durch individuell gewählte Freeday-Parameter, sollten dank Cosmos und Computer bald kein Ding der Unmöglichkeit mehr sein. Die heutige Lösung, bei der die Arbeitsreduktion durch zusätzliche Ferienwochen bewerkstelligt wird, ist einstweilen sicher einfacher zu planen, aber für die Betroffenen nicht optimal. Durchdachte Lösungen brauchen Zeit. Hüten müssen wir uns hingegen vor Feuerwehrrübungen à la: we have to save money, whatever it costs!

Ich fände es grundfalsch, wenn z.B. auf einzelnen Flugzeugtypen die Einsätze nur deshalb gestrafft würden, um mehr Leute für unbezahlten Urlaub freizuspielen. Strengere Einsätze bedeuten bekanntlich mehr Stress, mehr Kranke, mehr incidents. Wie unser Präsident geschrieben hat, bedeutet UBU lediglich eine temporäre Überbrückungsmöglichkeit auf total freiwilliger Basis. Viel eingespart wird dabei sicher nicht. Wenn heute aber tatsächlich gespart werden muss, so hat unser Verband dafür zu sorgen, dass einstweilen alle Mitglieder in gleicher Weise davon betroffen werden. Deshalb sehe ich hier vor allem temporäre Entgegenkommen im Bereich des Teuerungsausgleichs; UBU wie gesagt nur dort, wo die Bestände es erlauben und nur freiwillig: langfristige Massnahmen in Richtung «Arbeit nach Mass»; Hauptanstrengung jedoch im Verkauf, denn volle Flugzeuge rentieren!

Die Swissair hat in ihrer 51jährigen Geschichte schon diverse Krisen überwunden. Sie verfügt nach wie vor über ein wertvolles Grundkapital von über 15 000 Mitarbeitern, die – solange ihr Vertrauen nicht erschüttert ist – in der Lage und willens sind, mit allen Schwierigkeiten fertig zu werden. Kritisch und loyal.

Hano Hürzeler





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

Kommission	Delegierter des Vorstandes	Mitglieder
<b>Versicherungskommission</b>	H. M. Kok	R. Kurtz (Geschäftsführer) O. Brunner, P. Habegger P. Kongsted, A. Sooder A. Huggenberger J. van Scherpenzeel C. Tapparel
<b>Salär-/ Gesamtaufwandskommission</b>	E. Brunner	D. Brägger (Vorsitz) G. Moret, P. Ritter, H. Robitzkat
<b>Datenaufzeichnungs- geräte (AIDS)</b>	E. Brunner	J. Schmid
<b>Seniorität</b>	K. Kuratli	P. Bircher (Vorsitz) R. Plüss, Th. Stefanini
<b>Finanzen</b>	W. Gubser	G. Schwing (Kassier)
<b>Einsatzkommission</b> Gesamtvorsitz: E. Brunner	W. Gubser	E. Kaiser (Typenchef B-747) R. Kunz L. Ritzi (Typenchef DC-10) W. Weibel, G. Fritschi Chr. Hofmänner K. Kuratli (Typenchef DC-8) N. van Duyn, P. Blattner W. Widmer (Typenchef DC-9) J. J. Stähli, A. van Yzendoorn H. Saladin (Typenchef A-310)
<b>Schulung und Check</b>	J. Schmid	H. P. Buchmann (Vorsitz) P. Habegger, B. von Tobel R. Lengauer
<b>IFALPA/EUROPILOTE</b>	C. van Rijn	L. Zsindely
<b>Flugsicherheit</b>	H. Lüscher	H. Sauter (Vorsitz) H. Kistler, P. Merz, R. Suter R. Zuberbühler Security: H. Sauter (Beauftragter des Dachverbandes)
<b>Info/rundschau</b>	H. Lüscher	F. Rasumowsky (Vorsitz) E. Brunner, R. Kurtz, H. Spörrli B. von Tobel
<b>Ausländerkommission</b>	H. M. Kok	J. van Dierendonck (Vorsitz) J. Elfring, R. Holland, G. Grocott H. Robitzkat, M. Thomas

<b>Arbeitsgruppe</b>	<b>Delegierter des Vorstandes</b>	<b>Mitglieder</b>
<b>Copiloten</b>	C. van Rijn	Th. Stefanini (Vorsitz)
<b>A-310</b>	W. Gubser	H. Kok, L. Zsindely
<b>Romands</b>	W. Gubser	M. Baudat (Vorsitz) R. Gaille, R. Merier, J. J. Stähli
<b>Pensionierte</b>	E. Brunner	R. Schilliger

### **Delegationen und Vertretungen**

#### **Dachverband der Vereinigungen des fliegenden Personals der Swissair**

H. Kok (gleichzeitig Präsident des Dachverbandes), W. Gubser

#### **VEF-Stiftungsräte**

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

#### **OASF-Stiftungsräte**

J. van Scherpenzeel (Vorsitz), O. Kristiansen, 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 schweizerischen Luftfahrt**

H. Thut



