

rundschau

November/Dezember 1982



**AERO
PERS**

Offizielles Organ der Vereinigung des fliegenden Personals der Swissair, erscheint alle zwei Monate.

Obwohl die **rundschau** das offizielle Organ der Aeropers darstellt, widerspiegeln die in den einzelnen Artikeln zutage tretenden Ansichten nicht notwendigerweise die Meinung des Vorstandes.

Ohne die vorgängige schriftliche Einwilligung der Redaktion ist jede Wiedergabe von Artikeln aus dieser Zeitschrift untersagt.

Inhalt – Contents – Sommaires

Seite/Page

Editorial	3
Liebe Mitglieder	5
INTERN	
Beirut – eine Reise wert?	7
Dialog unter Sozialpartnern	9
Öffnungszeiten Sekretariat	11
Neuaufnahmen	13
Der böse Dämon	15
Luigi Colani	17
Projekt Orbis	21
Ziel Zürich	25
From other publications	
Christmas Competition	27
Briefe an die rundschau	33

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 15. Januar 1983

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

Anniversary
1954 → 2014

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

Generalagenturen in der ganzen Schweiz.
Generaldirektion: Avenue de Rumine 13, 1005 Lausanne, 021/2018 11

Liberalismus im Gespräch



Bei einem ungeschminkten Gespräch unter Aeroperslern – es waren Vorstands- und Redaktionsmitglieder zugegen – traten divergierende Meinungen über die Rolle der **rundschau** zutage. Fazit des Redaktionsvorsitzenden: der Liberalismus ist vorbei! Wir sehen uns wieder einer Situation gegenüber, die ich totgeglaubt hatte. Die **rundschau**-Redaktion muss sich nämlich wieder vermehrt für die Meinungsvielfalt einsetzen. Doch auch Sie, liebes Aeropersmitglied, können durch aktives Mitmachen die Zukunft der **rundschau** entscheidend mitprägen. Trotz der anstehenden Fragen sind sich alle einig, dass die Energie des Zeitungsteams vor allem in die Zeitung investiert werden soll.

Wenn Sie diese Nummer in die Hand bekommen, stehen die Feiertage und ein neues Jahr vor der Tür. Wir werden uns auch 1983 bemühen, Ihnen aus der Fülle von Informationen und Gedanken möglichst Relevantes zu präsentieren. Auch in dieser Ausgabe findet sich eine Palette Artikel, mit der wir hoffen, sie zu informieren, zu unterhalten und zum Nachdenken anzuregen. Durch die Christmas Story werden Sie sicher weihnächtlich gestimmt, und ganz im Sinne froher Botschaften veröffentlichen wir neben einem uns alle betreffenden Brief des BZL-Chefarztes in Sachen Medizin auch einen Bericht über die karitative Organisation «Orbis».

Im Namen der ganzen Redaktion danke ich allen Beteiligten, mit deren Hilfe die Aeropers-**rundschau** auch 1982 sechsmal erscheinen konnte; den Leuten, die ein Interview gaben, den Inserenten, der Druckerei und natürlich den Lesern, ohne deren Aufmerksamkeit wir wie ein Fisch auf dem Trockenen wären. Frohe Weihnachten und ein glückliches Neues Jahr wünscht Ihnen

Ihr Felix Rasumowsky

Warum nicht Wohnsitz auf der Rigi? (1440 m. ü. M.)

Längere Tage, mehr Sonne, saubere ozonreiche Luft.
7 km lange Panorama-Loipe vor der Haustüre, leicht begehbare
Wanderwege.

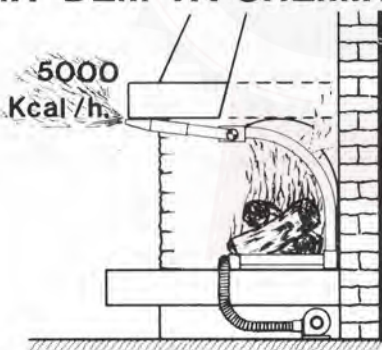
Noch grossräumige, komfortable 2½-, 3½- und 4½-Zimmer-
Eigentumswohnungen (Lift).

Testen Sie selbst und machen Sie uns einen unverbindlichen
Besuch.

Haus «Allegra», M. und H. Peter, Tel. 041/83 14 80,
6356 Rigi-Kaltbad.

Noch eine Ausländerbewilligung.

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: _____

Liebe Mitglieder,

Wie die Natur den Herbst mit den malerisch gefärbten Wäldern anzeigt und wie wir uns durch die dicken Morgennebel mit CAT III Ops wieder vertraut machen, haben wir in der Aeropers im Herbst die verantwortungsvolle Aufgabe, uns auf die Gesamtaufwandsverhandlungen vorzubereiten. Über den Verlauf bzw. über den Abschluss dieser Verhandlungen werden Sie auf dem Zirkularweg orientiert, möglicherweise schon bevor dieser Artikel in der Dezember-rundschau erscheint.

Ich benütze aber diese Gelegenheit, über unseren Gesamtaufwand ein paar Gedanken zu machen. Als ich dieses Ressort vor vier Jahren übernahm, war die grosse Mehrheit unserer Mitglieder der Ansicht, alles zu Erreichende in eine Verbesserung der Lebensqualität zu investieren. Für die Lebensqualität gibt es aber keine Definition, sondern die Beurteilung dieses Begriffes ist ebenso von politischen und wirtschaftlichen Faktoren abhängig wie zum Beispiel die Kurse an der Aktienbörse. Wie Sie habe ich noch vor kurzer Zeit die Ansicht vertreten, eine zusätzliche Ferienwoche sei für unsere Lebensqualität ein vorzügliches Postulat. Davon haben wir letztes Jahr die zweite Tranche von drei Tagen eingekauft und es bleibt noch, vor 1984 den siebten Tag zu finanzieren. Nachdem aber dieses Jahr ein rauher Wind in unser finanzielles Klima geblasen hat, wurden auch schon Stimmen laut, ob die zusätzliche Ferienwoche eine sinnvolle und vernünftige Investition war. Unser Arbeitgeber hat sich aber verpflichtet, die Pilotenbestände entsprechend bereitzustellen, womit die Fahrtrichtung dieses Zuges festgelegt wurde.

1982, so hoffe ich immer noch, wird wesentlich besser ausfallen, als dies noch im August befürchtet wurde. Ich darf mit Genugtuung feststellen, dass wir dazu auch unseren Beitrag geleistet haben:

- die Abmachung betreffend «mutual assistance» hat sich beim EL AL Arbeitskonflikt für die Swissair finanziell positiv ausgewirkt,
- bei der Vermietung einer DC-9/81 an Air Afrique haben wir mitgeholfen, einen kurz- und langstreckenkonformen Rotationsbau zu erreichen,
- für das Far East pattern – ab 1. November – haben wir als vorübergehende Massnahme einem Sparprogramm zugestimmt, das sich sowohl auf die Kosten wie auch auf die Bestände im Sinne der Sparmassnahmen auswirkt.

Es gibt leider keine zuverlässigen Prognosen, die uns für die kommenden Jahre wieder eine gesunde Wirtschaftslage anbieten können. Aus dem Verhalten der Swissair, die ihren ehrgeizigen und aufwendigen Flottenerneuerungsplan mit nur kleinen Verzögerungen durchzieht, muss allerdings geschlossen werden, dass unser Management die Zukunftsaussichten besser beurteilt, als dies noch im Sommer den Personalverbänden gegenüber aus lohnpolitischen Gründen dargestellt wurde.

Sollten wir jedoch erneut mit mageren oder gar verlustreichen Jahren konfrontiert werden, so wird unsere Denkweise über Lebensqualität erneut auf eine

sehr harte Probe gestellt werden. Seit ich in der Salärkommission mitwirke, haben wir gegenüber der Firma mehrmals erklärt, dass wir bei einem verlustreichen Jahr unsere Salärerwartungen entsprechend anpassen werden. Beim damaligen Abweichen von der Abgeltungsforderung bei der Einführung grösserer Flugzeuge kam dieses Thema auch zur Sprache. Für die Swissair – und das mussten auch wir einsehen – ist die Einführung eines grösseren Flugzeuges noch keine Garantie, dass mehr Geld verdient wird, dies wird sich erst in den kommenden Jahresergebnissen niederschlagen. Gesamtaufwandsverbesserungen wurden also von den jeweiligen Jahresabschlüssen abhängig gemacht. Als Auftakt zu dieser Abmachung wurden für die Kapitane die «GEBELEIA» und für die Copiloten eine gewinnunabhängige Verbesserung eingeführt. Das Motto lautet also, dass Verbesserungen zuerst erarbeitet werden müssen. In diesem Sinne verstehe ich auch die in den letzten Jahren ausgehandelten Verbesserungen. Diese mögen wohl zum Teil unter dem Druck des BIGA-Indexes erreicht worden sein, aber immer nach dem erwähnten Motto, nachdem der Arbeitnehmer entsprechend dem Jahresergebnis angemessen beteiligt wurde. Eine Abkehr von diesem System wäre verfehlt.

Der Index ist in letzter Zeit in die Schusslinie der Industrie- und Bankenwelt geraten. Die bis anhin praktizierte Anwendung dieses Indexes verläuft natürlich parallel mit den ausgehandelten Arbeitsverträgen, die ein stabiles – sprich streikfreies – Arbeitsverhältnis garantieren. Es ist mühsam herauszufinden, ob der Preisanstieg oder die Lohnforderung für den steigenden Index verantwortlich sind. Es ist aber unbestritten, dass ein vertraglich an den Index gebundenes Salär dem Arbeitgeber weniger Kopfzerbrechen bereitet, als ein unstabiles Arbeitsverhältnis; vor allem dann, wenn dieser gebundene Index vom Jahresergebnis abhängig gemacht werden kann. Diese Abhängigkeit beinhaltet ein gewisses Risiko in dem Sinne, dass unsere Salärverhandlungen im November stattfinden, das Jahresergebnis jedoch erst im Frühjahr bekannt wird. In dieser Zeitspanne können noch verschiedene Faktoren auf das Ergebnis einwirken, z. B. der Verkauf vollständig abgeschriebener Flugzeuge oder das Heranziehen von Reserven, die ja für magere Jahre geschaffen wurden. Beides dient dazu, die Aktionäre mit der Dividende auf die Rechnung kommen zu lassen. Die Reserven sind aber zum grossen Teil von der Belegschaft erarbeitet worden. Eine Gleichbehandlung von Belegschaft und Aktionären ist nicht nur sinnvoll, sondern auch gerecht. Wenn wir weiter berücksichtigen, dass ein allfälliger Teuerungsausgleich wegen dem Einkauf in die Versicherungseinrichtung ohnehin sich erst im Mai oder Juni für uns auswirkt, so werden wir uns Gedanken machen müssen, ob unsere Salärverhandlungen nicht nach dem definitiven Jahresergebnis durchgeführt werden sollte. Statt düsteren Prognosen und Extrapolationen könnten wir dann auf Grund konkreter Zahlen urteilen.

Obwohl heute erst der 17. November ist, Sie diese **rundschau** aber im Dezember erhalten, so möchte ich Ihnen allen, liebe Kollegen, frohe und erholsame Festtage sowie Glück, Zufriedenheit und gute Gesundheit für 1983 wünschen.

Ihr Edy Brunner

Beirut – eine Reise wert?

intern

Vorgängig einer Wiederaufnahme von Flügen der Swissair in ehemalige Krisengebiete versuchen Leute der Swissair und der Verbände des fliegenden Personals jeweils an Ort und Stelle, die Zweckmässigkeit des Vorhabens abzuklären.

Mehrere Male war ich schon in Beirut; u. a. im Jahre 1961 als Tramper auf dem Seeweg, 1977 bei der Wiederaufnahme der DC-8 BEY Ops und eben auch heute, dem 18. Oktober 1982. Zuvorkommende Bedienung an Bord des MEA-Fluges ZRH-FLO-BEY, trotz veralteter layouts (z. B. altitude preselect à la mode du manual), interessante Aufschlüsse im Cockpit während des NDB-Anfluges auf Piste 36 in Beirut. Westbeirut präsentiert sich beim näheren Hinsehen aus ca. 500 m Höhe als gigantischer Trümmerhaufen, aus dem ein paar wenige intakte Hochhäuser und Quartiere herausragen. Wie bei unsern Schrebergärtenanlagen im Herbst steigen da und dort Rauchwolken empor. Etwas ausserhalb der geraden Küstenlinien ankern Fregatten und Flugzeugträger der Amerikaner. Während der Landephase und dem Rollen erscheinen die Pisten und Rollwege intakt. Der FE-Stift vergisst ein valve zu öffnen und so grüsst die Levante eben als erstes durch die Ohren! Die Flughafenbusse fahren im Moment noch ohne Scheiben. Was soll's, der Krieg ist vorüber und der Optimismus der anpassungsfähigen Libaneser dementsprechend gross! Zahlreich vorhanden sind die UNO-Soldaten: Italiener, Franzosen und Amerikaner. Hubschrauber der Amis transportieren fortwährend Leute von den Schiffen aufs Festland. Die Aktion wird jeweils, wie wir später feststellen konnten, sauber



RW 18 Anflug



Stadion an der Strasse und Flugplatz nach West-Beirut

zwischen dem zivilen libanesischen Kontrolleur und einem amerikanischen Offizier auf dem Turm koordiniert.

Der Flughafen, nicht aber der Frachthof, hat bei den Kämpfen relativ wenig Schaden genommen. Momentan wird ein Teil für die Erweiterung abgebrochen. Böse Zungen behaupten, es wäre effizienter, der israelischen Luftwaffe die Arbeit zu überlassen. Dabei wird auf das sprichwörtlich genaue Bekämpfen der Ziele aus der Luft angespielt. Ein Umstand, den wir nach der anschliessenden Besichtigungsfahrt durch Westbeirut bestätigen konnten.

Neben der Hauptstrasse vom Flughafen Richtung Stadt erstrecken sich weite Trümmerfelder. Die Überreste der Palästinenser Camps werden durch Trax «eingeebnet». Stinken tut's gewaltig! Der libanesischer Fahrer überhört geflissentlich unsere Bitte, langsamer zu fahren. Es stellt sich später heraus, dass Drusen um Dschumblat die in der Nähe noch halbintakte Moschee beschützen. Abgesehen von dieser recht mächtigen Splittergruppe scheinen alle libanesischen Parteien an einem (vielleicht letzten) eigenen Versuch einer Rettung des Staates interessiert. Die libanesischer Armee ist demzufolge allgegenwärtig.

Alles in allem bietet sich dem ausländischen Beobachter, der die modernen Hotelviertel Westbeiruts kannte, ein trauriges Bild. Von Trümmern umhangene Überreste von Häusern, überall Artillerie-Einschläge, Überschwemmungen geborstener Kanalisation, ausgebrannte Flak-Geschütze, verkohlte Lastwagen usw.

Doch das Leben pulsiert, es spiegelt die Hoffnung der Mehrheit der Libanesen wieder. Kleinere Aufräumarbeiten konnten beobachtet werden. Ein grosses Hotel hat in Erwartung des nun beginnenden Touristenstromes die neu erworbenen Liegestühle an den Rand des zerbombten Hafens gestellt.

H. Sauter

Dialog unter Sozialpartnern: Wie sehen Sie die Gegenseite?

Die nachstehenden, verkürzt wiedergegebenen Aussagen fielen an einer VCU-Tagung (Vereinigung Christlicher Unternehmer), die diesem Thema gewidmet war.

Quintessenz dieses Dialogs: wirtschaftlich grösser werdende Probleme führen traditionsgemäss zu einer Verhärtung der Fronten zwischen Sozialpartnern. Vonnöten ist deshalb mehr denn je eine von gegenseitigem Vertrauen getragene Lagebeurteilung der wirtschaftlichen und sozialen Konsequenzen, wobei auf beiden Seiten mit offenen Karten gespielt werden müsste.

Die **Arbeitgeber** aus der Sicht von Dr. Benno Hardmeier, Zentralsekretär des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes: Gewerkschaften sind Interessenorganisationen der Arbeitnehmer; Gewerkschaftspolitik ist Interessenpolitik. Die Gegenseite ist nicht Feind, sondern Gegner. Der Unterschied ist wichtig, einmal weil man mit einem Gegner Verträge abschliessen und mit ihrer Einhaltung rechnen kann, andererseits müsste man einen Feind – und nicht den Gegner – eben lieben. Wenn es um die Verteilung des Wirtschaftsertrages geht, dann sind Gewerkschaften und Arbeitgeber Gegner. Alles andere wäre reine Augenwischerei. Wenn es aber um die Durchführung von Gesamtarbeitsverträgen geht, sind beide Seiten auch Partner.

Die Gegenseite ist in gewissem Sinne immer auch das eigene Spiegelbild. Jeder Arbeitgeber hat die Gewerkschaft, die er verdient und umgekehrt: das Verhalten der einen Seite beeinflusst immer auch das Verhalten der Gegenseite. Auf die Dauer ist es undenkbar, dass die eine Seite immer vernünftig und verständigungsbereit, die andere Seite hingegen immer unvernünftig ist und auf Kollisionskurs geht. Beide Seiten sollten sich davor hüten, die Haltung oder das Infragestellen des Arbeitsfriedens je nach den Umständen als billiges Argument oder als Druckmittel zu verwenden.

Wünsche an die Adresse der Arbeitgeber: Aktionen und Forderungen der Gewerkschaften sollten keine Überreaktionen bei der andern Seite auslösen. Der Begriff der «Sozialpartnerschaft» sollte nicht ständig missbraucht werden, indem man so tut, als gäbe es keine Konflikte und Interessengegensätze. Das geflügelte Wort vom gleichen Boot, in dem wir angeblich alle sitzen, enerviert.

Die **Arbeitnehmer** aus der Sicht von Ständerat Markus Kündig: Sozialpartnerschaft ist die Form, in der die beiden Hauptpole in einer marktwirtschaftlichen Ordnung ihre gegensätzlichen Interessen versuchen auf einen möglichst gleichgewichtigen, auf Achtung und Verantwortung aufgebauten Nenner zu bringen.

Wenn wir als Arbeitgeber von den Gewerkschaften sprechen, so müssen wir anerkennen, dass durch sie die Arbeitswelt umgestaltet wurde, dass sie durch ihre Forderungen immer wieder Entwicklungen auslösen, die wohl ohne den notwendigen Druck erst viel, viel später erreicht worden wären.

Ich möchte damit nicht aussagen, dass Gewerkschaften alleinige mögliche Revolutionsbasen bilden, dass aber wohl zwei Grundvoraussetzungen für eine solch aufwieglerische Tätigkeit vorhanden sind. In Gewerkschaften sind eine grosse Zahl von Menschen vereint, denen mit einigem Geschick die Unzufriedenheit, die Motor für jeden Umsturz ist, eingepflanzt werden kann, zudem ist das kraftbringende Zusammengehörigkeitsgefühl sehr ausgeprägt vorhanden. Man vergisst immer wieder, dass sich der Unternehmer im Grunde genommen in einer extrem starken Isolation befindet. Seine Konkurrenten sind schlechte Ratgeber, seine Familie in den meisten Fällen nicht interessiert, und seine Mitarbeiter würden von ihm gestellte Fragen als Unfähigkeit, Unentschlossenheit und Führungsschwäche auslegen. Die Gewerkschaften und besonders ihre Sekretäre, die ja bezahlte Vertreter der Arbeitnehmer sind, stehen unter einem oft sehr harten Erfolgszwang. Wenn die Gewerkschaften Verantwortung tragen wollen, stehen sie vor einer sehr schweren Aufgabe: Fordern und Erreichen im Wissen um die Extremansprüche aus ihren Reihen und in Kenntnis der tatsächlichen wirtschaftlichen und branchenspezifischen Gegebenheiten. Aufgabe des Arbeitgebers im Spiel der Sozialpartnerschaft ist das Aufarbeiten der wirtschaftlichen Gegebenheiten, Prognostizieren der Zukunft, Ermessen der möglichen Resultate und in der Folge darauf Festlegen der Bandbreiten, innerhalb derer sich die Normalentwicklung abspielen sollte. Meines Erachtens muss auf Seite der Arbeitgeber viel mehr Offenheit über die betrieblichen Zahlen und Zukunftsabsichten angestrebt werden.

Als eine der Aufgaben der Arbeitnehmerorganisationen sehe ich die bedeutungsvolle Ausbildung ihrer Leute für die innerbetriebliche Tätigkeit in Betriebsräten, Personalkommissionen, Vorsorgestiftungen.

Die **Folgerungen**, gezogen von VCU-Zentralpräsident Dr. Beat Zwimpfer: In sozialpolitischer Hinsicht muss auf die in den letzten Jahren stark gestiegene Belastung der direkten Steuern und Sozialabgaben hingewiesen werden (sie haben seit 1950 von 19,1 auf 28,5% zugenommen!). Je nach der wirtschaftlichen Entwicklung ist es durchaus möglich, dass in kommenden Jahrzehnten eine Erhöhung der Belastungsquote der Erwerbsbevölkerung zu einer absoluten Minderung des verfügbaren Einkommens führt.

Die soziale Landschaft der Schweiz, die vor allem geprägt ist durch den Vorrang sozialpartnerschaftlicher Vereinbarungen gegenüber gesetzlichen Vorschriften, gilt es zu wahren. Der in den verschiedenen Sozialbelangen erhobene Ruf nach gesetzlichen Regelungen ist zumeist fraglich, denn der sozialpartnerschaftliche Weg zwingt zum Dialog zwischen den Sozialpartnern und ermöglicht betriebs- und branchennahe sowie zumeist wesentlich flexiblere Lösungen als der gesetzliche Weg.

Zu den Überlebensstrategien eines Unternehmens gehört nicht zuletzt auch eine sozialpartnerschaftliche Arbeitnehmerpolitik. Vordringlich bleiben:

- die Förderung von betrieblichen Organisationsstrukturen und die Entwicklung von Führungsgrundsätzen, die den Mitarbeitern die entsprechenden

- Aufgaben- und Entscheidungsbereiche im Unternehmensprozess einräumen und ihnen berufliche und persönliche Entfaltung ermöglichen,
- die Schaffung und Weiterentwicklung einer partnerschaftlichen, betriebs- und funktionsgerechten Mitwirkung von entsprechend vorgebildeten Arbeitnehmern am Arbeitsplatz, im Betrieb und in der Unternehmung, unter Wahrung der Entscheidungsfähigkeit der Verantwortlichen,
 - die Förderung persönlichen Vermögens und Eigentums in Arbeitnehmerhand, wobei die freie Verfügbarkeit gewährleistet und jegliche Einflussnahme von Interessenorganisationen auf den Anleger ausgeschlossen sein soll. Ziel wäre es, unter Wahrung der Existenzgrundlagen des Unternehmens die Vermögens- und Eigentumsbildung so zu entwickeln, dass die gleichen natürlichen Personen Mitarbeiter und Eigentümerfunktionen ausüben und hieraus Einkommen erzielen können. Dass dies von der Mitarbeiterseite allerdings auch Bereitwilligkeit zum finanziellen Risiko einschliesst, versteht sich von selbst.

Der Unternehmer muss vermehrt seine gesellschaftliche und politische Verantwortung sehen. Er wird zwar zumeist aus einer Minderheitsstellung heraus operieren müssen. Diese Stellung kann aber durch grössere Aktivität und gewichtigere Argumente kompensiert werden.

Roland Kurtz

Das Sekretariat bleibt vom
24. Dezember 1982 bis zum
2. Januar 1983 geschlossen.

Die Geschenkidee:

Segelflug-Bildkalender 1983

Zu beziehen durch:

Verlag Schück Söhne AG

Bahnhofstrasse 24, 8803 Rüschlikon, Telefon 01 / 724 10 44

Gelegenheit

Wir vermieten ab Februar 1983 unser

Einfamilien-Riegelhaus

auf dem Lande (Raum Frauenfeld/Winterthur).
Neu renoviert, mit allem neuzeitlichen Komfort. 2 sehr grosse
Wohnzimmer, Wohnküche, 3 Schlafzimmer, Bad mit WC/Dusche
und sep. WC. Schöner Garten.
Mietzins per Monat Fr. 1800.—
Anfragen an Tel. 054 - 5 01 39



Scherer Wohnen

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

Neuaufnahmen

An den Vorstandssitzungen vom September, Oktober und November 1982 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



Baumann Christoph



Hubeli Mario



Lüchinger Hanspeter



Pelzer Dominik



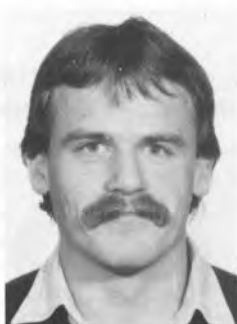
Schaffner Alfred



Schulthess Daniel



Tagmann Heinz



Wamister Urs



Wasserfallen Daniel



Wirth Christof

Wir heissen diese neuen Mitglieder herzlich willkommen.

Kloten, Hohrütistrasse (Südhang) per 1. 4. 1983, modernes, komfortables

Terrassen-Einfamilienhaus

4 Schlafzimmer und 3 Zimmer mit separatem Eingang, grosszügige Wohn- und Nebenräume, Doppelgarage, viel Parkplatz, Sonnenterrasse, Garten.

Fr. 2900.— excl.

Telefon 041/66 37 64

Der böse Dämon

Mit absichtsvoller Regelmässigkeit erscheinen jeweils ab Mitte Sommer Zeitungsartikel der Unternehmer und der Arbeitgeberverbände zur Lohnpolitik. Dieses Jahr war der Angriff auf den Teuerungsausgleich Hauptthema, wobei die politische Kontroverse um den zu hoch errechneten Index das Salz in der Suppe war. Die Banken (die auch in unserm Verwaltungsrat vierfach vertreten sind) führten an, der Automatismus des Lohnsteigerungsausgleichs müsse gebrochen werden. Dabei wurde nirgends eine Lösung der Probleme schwinden-



» Jrgend etwas ist hier falsch gelaufen... »

der Kaufkraft erörtert, und mit demselben verunglimpften Index wird bewiesen, dass Gehälter stärker angestiegen seien als die Preise. Hoffentlich auch, würde ich dazu sagen; und ob das wahr ist, ist eine Frage der Optik. Jedenfalls ist es wieder einmal nötig festzustellen, dass zuerst die Preise steigen (sie machen ja den Index aus), und erst nachher die Löhne. In diesem Zusammenhang habe ich übrigens noch nie gehört, dass auch Unternehmen bei der Preisgestaltung vom Teuerungsdenken abrücken wollen. «Allgemeine Kostensteigerung» heisst die Klausel für höhere Preise. Es wird interessant zu beobachten sein, ob dies in Zukunft noch möglich bleibt. Wenn man den Arbeitnehmern Abkehr vom Teuerungsausgleich zuruft, rufen wir zurück: «Abkehr von Preisanpassungen»! Denn mit oder ohne Ausgleich bleibt die Inflation ein böser Dämon.

Auch wenn die Inflation ausgeglichen wird, gibt es eine grosse Gruppe Piloten, nämlich die Senior First Officers, die durch die längere Copilotenzeit die Rezession massiv spüren. Nächstes Jahr sind dem Vernehmen nach nur 6 (!) Upgradings geplant. Jeder Pilot kann sich anhand der Salärskala ausrechnen, wieviel weniger er verdient, wenn er statt im zehnten Dienstjahr erst im dreizehnten Captain werden kann. Da nimmt sich der Betrag der Teuerung wie ein Trinkgeld aus. An einer kürzlichen Copilotensitzung wurde aber klar ausgedrückt, dass trotzdem eine Aktion «Pensionierung mit fünfundfünfzig» ein Fehler wäre: Erstens schuf die P-55 Aktion im Jahr 1975 nicht nur viel böses Blut, sondern wie aus OF zu vernehmen war, hat sie sich aus heutiger Sicht scheinbar auch finanziell nicht gelohnt. Zweitens, so erachten es auch die Copiloten, ist es noch immer besser, überhaupt Pilot zu sein, über oder unter 55, Copilot oder Captain. Ein starker Appell geht aber an alle Beteiligten, bei der Festlegung der Saläre auch die (noch) länger gewordene Copilotenzeit in ihre Überlegungen mit einzubeziehen.

Felix Rasumowsky

Kloten-Egetswil

An unverbaubarer Südhanglage

vollerschlossenes Bauland

zu verkaufen, Einfamilienhaus-Terrassenhaus-Zone,
1459 m² zu Fr. 250.—/m².

Anfragen an: F. Schreiber, 6929 Montagnola TI

Zur Ausstellung im Technorama Winterthur:

Luigi Colani – Designer in Gottes Gnaden

Es mögen 15 Jahre her sein, dass ich den weltberühmten Designer Luigi Colani im deutschen Fernsehen sah. In Erinnerung ist mir noch geblieben, dass er infolge ständigen Gebrauchs des Weissweinglases immer mehr zum Konzept und Thema der Sendung hinausfiel.

Sehr sympathisch, fand ich, und demzufolge konnte ich nicht widerstehen, als ich die Einladung zur Vernissage seiner Ausstellung in den Händen hatte, und fuhr nach Winterthur ins Technorama.

Da war also der Meister himself anwesend. Etwas älter ist er schon geworden, als es auf den Plakaten den Anschein erweckt, schliesslich hat er ja auch Jahrgang 1928. Seine Augen und Hände unterstreichen oder präzisieren jedes sei-



Colani im Banne einiger Fans

ner Worte, man spürt förmlich seine Unrast, sein Veränderungswille. Jedes Produkt, das er gestaltet, betrachtet er als schöpferischen Akt. So sind neben durchaus brauchbaren Schöpfungen, wie Badezimmereinrichtungen, Schmuck, Sitzmöbel, Geschirr und Besteck, haufenweise phantasievolle oder phantastische Gebilde zu bestaunen, sei's der «Skispringer 2000», eine Hochgeschwindigkeitslok, ein halbgetauchtes Frachtschiff, aerodynamische Velos und viele Skizzen zum Thema Städtebau.



Ein Tragflächentransportboot – Symbiose von Aero- und Aquadynamik

Auch eine Jacht ist im Modell ausgestellt, deren Rumpfform einem Walfisch abgeschaut wurde. Damit will Colani «den Amerikanern den America Cup Sieg endlich aus den Händen reißen», wie er unbescheiden meint. Ihn amüsiert, dass die Amerikaner sieben Tonnen Ballast in Kiel haben, und er mit 700 kg auskommen wird. Dafür kann er Flossen beidseits des Kiels wölben, um die Seitenkräfte «aerodynamisch» zu kompensieren. «Im Modell funktioniert's» verkündet er stolz. Nun sucht er noch ein paar Millionen, um das Projekt zu verwirklichen.

Im Flugzeugbau machte er sich ebenfalls einen Namen. Das bisher einzige fliegende Muster war ein überarbeiteter Fanliner von Rhein Flugzeugbau, sehr schön gestaltet aber nie in Serie hergestellt. Obwohl Colani an der Sorbonne drei Jahre Aerodynamik studierte und von 1962–65 bei McDonnell-Douglas an Rumpf-Flügelübergängen arbeitete, ist seine Distanz zur aktuellen Luftfahrt enorm (dies speziell als Warnung an Thomas Bircher, dem Colani seine Gratihilfe für den «Prometheus» angeboten hat)! Neben einem – nichts weiter als amüsanten – Haifischflugzeug mit fünf Geschossen sowie einigen Hochgeschwindigkeitsdingern sind zwei Kampfflugzeugmodelle ausgestellt, die man als überarbeitete F-15 und 16 betrachten könnte. Bei Rockwell ist er im Moment engagiert, ein Space Shuttle der zweiten Generation zu entwerfen. Kardanisch aufgehängte Sitze und die Möglichkeit, konventionell oder mit Raketenhilfe zu starten und auf dem Rücken zu landen, kennzeichnen dieses originelle Halbrund. Dass er den Terminplan nicht so genau intus hat, zeigt seine Ankündigung, dass er «so in etwa drei bis vier Jahren» den ersten Testflug mit dieser

Passagierfähre machen würde. Und dass er dabei sein wird, ist für ihn gar keine Frage, nicht weil er durch seine Cockpitgestaltungsarbeit bei Thai International deren «Ehrencaptain» wurde, sondern einfach, weil er Colani ist...



Phantastisch, aber Science fiction: Colani's «Airbus»

Das Technorama offerierte eine Diskussion mit dem Künstler, für die ich mich mit einem Dutzend meist jüngerer Colani-Fans anmeldete, um etwas von des Meisters Gedankenwelt zu erhaschen. Mein Eindruck war, dass er dereinst als Sektenboss problemlos wirken könnte, wenn's nichts mehr zu designen gibt, die Leute lauschten atemlos jedem seiner Worte.

Warum er ausgerechnet in der Schweiz «erstmal das ganze Schaffen des Designerteams» zeigt und sogar ein Studio für junge Schweizerdesigner und -innen eröffnen will, ist auf seine masslose Enttäuschung zurückzuführen, dass in Deutschland das Genie Colani nicht die gebührende Achtung findet, obwohl er überzeugt ist, dass «es praktisch nichts auf der Welt gibt, was nicht von mir direkt oder indirekt beeinflusst wurde oder noch wird». Nachdem Thyssen seine Studien während drei Jahren dankbar honoriert hatte und aus Kostengründen auf eine weitere Mitarbeit verzichtet hatte, hat ihn dasselbe Schicksal bei BMW getroffen, eben als er den BMW M-2» (ebenfalls ausgestellt) erschaffen hatte. Nun setzt er alles in die Japaner, die ihm seit einiger Zeit einen freundlichen Empfang gewähren und wo «noch jener Pionier- und Innovationsgeist des Europa der 60-er Jahre zu spüren ist». Demzufolge hat er heute auch Wohnsitz in Japan. Mit deren Autoindustrie will er die Formel 1 sowie die Markenweltmeisterschaft aus den Angeln heben. «Porsche gehört endlich vom Podest gewor-

fen» meint er bescheiden und zeichnet mit wenigen, virtuosen Strichen die Karosserie auf, die von der Aerodynamik dominiert wird, sie gleicht einem abtriebserzeugenden Profil mit Fowlerklappen, um die Vorderräder an den Boden zu drücken. Der Mittelmotor treibt die Hinterräder über drei Kohlenstoffzahnräder an, die gleichzeitig als Pendelachse dienen. Hoffentlich muss er nicht zuviele Konzessionen an die Wirklichkeit machen...

Die Propellerturbine ist sein Lieblingsskind. Nach ihm müsste man bloss die Jettriebwerke durch die Kusnetsow-Turbinen der Tu-114 ersetzen, die weniger als die Hälfte Treibstoff benötigen als die Jets und «die Flugtarife purzeln in den Keller!» So einfach ist das alles! Aber weil die Flugzeughersteller des Westens eine Mafia seien, produzieren sie nur Jets, da sie damit mehr verdienen... Diese Diskussion kam auf, als sich ein begeisterter junger Mann mit dem «P. M.»-Heft in der Hand über die «komischen Propeller» seines Weltrekordflugzeuges (-mock-up) erkundigte. Das sei eben die Zukunft, gab Luigi gerne Auskunft, und die Firma Hartzell in den USA habe nach seiner Idee – nur nicht so weit fortgeschritten, of course – eine Propellerturbine entwickelt. «Eine DC-9, der man die Triebwerke weggenommen und diese Propeller montiert hat, fliegt bereits mit grossem Erfolg, sie ist 900 km/h schnell und kostet die Hälfte an Brennstoff», verwirklichte er bereits heute, was erst im kleinen Modell existiert. Mein mitleidiges Kopfschütteln bemerkte er in seinen ebenso euphorischen wie falschen Schwärmereien nicht.

Sehens- und empfehlenswert ist diese Ausstellung trotzdem, die noch bis am 2. Januar im Technorama Winterthur (Autobahnausfahrt Oberwinterthur benutzen) zu besuchen ist.

H. Lüscher

Neue Kleingruppen-Kurse

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

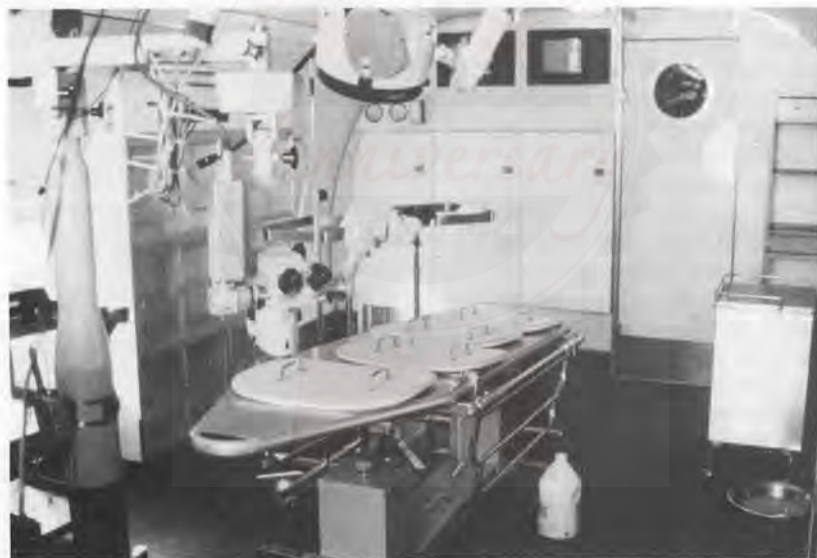
Heinz Hänni, Praxis für Autogenes Training

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

Projekt Orbis

In dieser, der letzten **rundschau**-Nummer dieses Jahres, wollen wir als medizinischen Beitrag für einmal unsern näheren Bereich verlassen und vorweihnächtlich über eine wohlthätige Organisation berichten, die sowohl mit Fliegen, als auch mit Medizin zu tun hat: «Project Orbis». Weltweit gibt es 42 Millionen Blinde und mindestens 500 Millionen Menschen leiden an schweren Augenkrankheiten. Doch obwohl Techniken existieren, mit denen etwa zwei Drittel der Augenkrankheiten geheilt oder verhindert werden könnten, ist die Situation vor allem in der Dritten Welt prekär, weil neuere Erkenntnisse und Methoden der Augenmedizin nur schwer (Sprach-)Grenzen und Distanzen überwinden. Eine Initiativgruppe hat sich unter dem Namen «Project Orbis» zu einer unabhängigen, privaten Organisation mit Sitz in New York zusammengeschlossen. Ihr Ziel ist es, durch praktische Zusammenarbeit mit Ärzten in aller Welt moderne Erkenntnisse der Augenheilkunde zu verbreiten und sich gegenseitig mit verschiedenen Techniken vertraut zu machen.

Die Aktivität der seit März 1982 funktionierenden Organisation konzentriert sich auf eine zum fliegenden Lehrspital umgebaute DC-8, die aufs modernste



Der Operationssaal in der DC-8. Gut sichtbar das elektronische Mikroskop mit aufmontierter Videokamera.

eingrichtet ist, um allen denkbaren Anforderungen zu genügen. Die von den United Airlines geschenkte DC-8-21, ein über zwanzigjähriger Veteran, enthält als Herzstück einen ultramodernen Operationsraum, in dem konventionelle

Eingriffe, Operationen unter dem Mikroskop und mittels Laserstrahlen durchgeführt werden können. Im Operationsraum (das Wort «Saal» ist zwar üblicher, wäre aber angesichts des DC-8-Rumpfquerschnitts etwas übertrieben) sind neun Fernsehkameras installiert, eine davon sogar im Mikroskop selbst, die von einem Nachbarraum aus gesteuert werden. Im 18-plätzigem Klassenzimmer, das gleichzeitig Passagierkabine ist, können dadurch weitere Ärzte den Verlauf einer Operation am Bildschirm verfolgen, wobei es mittels Kopfhörern und Mikrofonen möglich ist, mit den Augenchirurgen im Kontakt zu sein. Ohne weiteres können auch Räume ausserhalb des Flugzeuges, also beispielsweise im Flughafengebäude, mit audiovisueller Information versorgt werden und ermöglichen damit eine grössere Zuhörerschaft. Eine umfangreiche Bibliothek und Videothek ergänzen das Angebot. Neben diesen erwähnten Räumen gibt es einen Sterilisiererraum, ein Ankleidezimmer, einen Bettenraum, wo sich vier Patienten von ihren Operationen erholen können und natürlich ein Galley, das aber auch noch als Dunkelkammer dient. Zwei mittransportierte Aggregate erzeugen den nötigen elektrischen Strom und versorgen das Flugzeug mit Kühl- oder Heizluft. Bei der Spezifizierung dieser Geräte spielten verschiedene Faktoren eine Rolle: Zum einen mussten spezielle Anforderungen an die Leistung gestellt werden; nämlich 110/220 Volt, 60 Hz (und nicht die bei Flugzeugen üblichen 400 Hz), andererseits hatten die Geräte im Frachtraum Platz zu finden, weil der Betrieb dieser APU's Vibrationen hervorruft, die eine Operation unter dem Mikroskop verunmöglichen. Deshalb stehen die beiden Aggregate beim Spitalbetrieb in einiger Entfernung des Flugzeuges auf dem Tarmac. Da jedoch auch Schritte im Flugzeug selbst Vibrationen und Bewegungen verursachen, die unter dem Mikroskop ins Unerträgliche vergrössert werden, hat man das Mikroskop direkt auf den Flügelholm aufgeschraubt.



«Hands-On»-Training ist das Herzstück der Orbis-Philosophie: Hier führt ein Arzt während einer Operation die Hände eines Kollegen.

Ein Sekretariat in New York mit vollamtlichen, aber weitgehend unbezahlten Mitarbeitern organisiert die Aktivitäten, ein pensionierter Pan-Am Stations-Manager ist beispielsweise «Operations-Chef». Eine grosse Gruppe Augenärzte aus vielen Ländern bildet den medizinischen Beraterstab und Lehrkörper. Diese Gruppe stellt die Verbindungen zu nationalen Ophthalmologiegesellschaften her, die ihrerseits Project Orbis zu einem Besuch in das entsprechende Land einladen. Dabei ist Orbis aus finanziellen Gründen auf viel Goodwill angewiesen: Normalerweise werden Lande- und Standplatzgebühren erlassen und

Ideal für Pensionierte: Project Orbis sucht für ihre DC-8-21 einen

Flight Engineer

der den fest mitarbeitenden zeitweise ablösen könnte. Spesen und An- und Abreisekosten werden vergütet. Weitere Bedingungen auf Anfrage bei: Felix Rasumowsky, Fach 1165, Telefon 53 21 81.

Benzingesellschaften, ortsansässige Airlines und Handlinggesellschaften steuern das ihrige bei, um Kosten möglichst zu vermeiden. Sind einmal die organisatorischen und finanziellen Probleme gelöst, wird zwischen den Orbis-Ärzten und den ortsansässigen Ophthalmologen ein Lehr- und Operationsprogramm erarbeitet, wobei «Hands-on»-Training im Zentrum der Aktivitäten steht. Mit Bedauern stellte Walter Nelson bei meinem Besuch im Orbis-Büro fest, dass noch keine Kontakte zur Schweiz geknüpft seien, doch ich versicherte ihm, dass er in Schweizer Aviatikkreisen und bei Ämtern und Firmen sicher offene Türen fände, sollte einmal ein Besuch der weissen Orbis DC-8 in der Schweiz in Frage kommen...

Felix Rasumowsky

Zu verkaufen in **Dorf ZH**, ca. 20 km ab Flughafen-Kloten, zusammengebaute

5½-Zimmer-Einfamilienhäuser

Sonnige und ruhige Lage, ländlicher Stil, Ausbau mit u.a. Vollwärmeschutz, 3fach IV, Warmluftcheminée, Elektro-Blockspeicherheizung, gr. Freizeitraum, sep. Garage, Autoabstellplatz, Kinderspielplatz usw. Preis inkl. Land (400-750 m²) 438 000 Fr. bis 486 000 Fr., alles inbegriffen.

Eigenleistungen gegen Verrechnung ab Rohbau möglich.
Auskünfte und Unterlagen:

W. Schmidli AG, Rafz, Telefon (01) 869 05 15/817 14 97

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

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



Von Privat zu verkaufen modernes, grosszügig konzipiertes

Landhaus

35 Autominuten von Kloten an ruhiger Südhänglage mit schöner Aussicht über den Klettgau, Kt. Schaffhausen (ab 1983 günstige Steuerverhältnisse ähnlich Kt. Zürich). 8 Zimmer (Wohnraum-Cheminée-Esszimmer 70 m², 2 Badezimmer, 3 WC, 2 Balkone, div. Nebenräume, grosse Gartenhalle mit Cheminée, Doppelgarage. 1500 m³ umb. Raum, sehr gepflegter Ausbau mit viel Holz, sehr gute Isolation. Grosser Umschwung. Schulen, Bus, Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe.

Interessenten erhalten nähere Auskunft unter Telefon 053/6 11 22, 19-22 Uhr.



Ziel Zürich

Wie bereits in der Tagespresse gemeldet, warten die Swissair Marketingstrategen mit einer Weltneuheit auf: Das Around-the-World Ticket für Fr. 3500.—. Wie in solchen Fällen bereits üblich, wurden durch Indiskretion aus der Umgebung der Geschäftsleitung weitere Details zu dieser brisanten Neuerung bekannt, die wir unseren Lesern nicht vorenthalten wollen. Die Tatsache, dass eine B-747 ab nächstem Frühjahr (Einsatzdatum 1. April!) nur zu Faktor 0,2 ausgenutzt sein wird, sowie dass DC-10 zum Verkauf ausgeschrieben sind, liessen die Idee des Umdiewelt-Flugbilletts reifen. Laut Tagespresse sollen im Preis von Fr. 3500.— sechs Etappen inbegriffen sein, jede weitere wäre zum Preis von Fr. 200.— erhältlich. Hier hatten die Verkaufsspezialisten den genialen Einfall, diesen Flug nonstop Zürich–Zürich durchführen zu lassen! Dabei werden fünf Etappen à Fr. 200.— gespart, und die Buchhalter klären ab, ob das Billett nun Fr. 2500.— kosten soll, oder ob der erwartete Passagieransturm den ursprünglichen Preis rechtfertigt. Aus Kreisen der Schweizer Vaterländischen Gesellschaft und des «Trumpf Buur» wurde Genugtuung laut, dass nun endlich eine Prestige-Reise möglich werde, bei der das lästige Aussteigen in fremden Ländern dahinfalle.

Eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Boeing/McDonnell Douglas/Gummi Maag/Aeropers Displacementkommission, wurde mit der Ausarbeitung der Details beauftragt. Boeing entwickelt den nötigen Inflight Refuelling (IR) Einfüllstutzen, MDC baut eine DC-10 in ein KC-10 Tankerflugzeug um, und mit Gummi Maag wurde die einheimische Industrie im üblichen Mass mit einbezogen (siehe auch «Man sollte...»), um den IR-Verbindungsschlauch zu liefern. Die beteilig-

te Displacementkommission dachte wieder gesamtwirtschaftlich und fand im Namen der betroffenen B-747 Besatzungen, eine Displacemententschädigung erübrige sich eigentlich, weil es sich ja um einen Flug handle, der am Ausgangsort ende. Die Tatsache, dass dem FDP (Free day parameter) ein FDB (Free day bonus) hinzugefügt wird, und dass die Kabinenbesatzung doppelt, die Cockpitcrew dreifach geführt wird, lassen allseitiges Einverständnis erwarten. Einundzwanzig Crew bunks werden eingebaut, sieben Dreierabteile (Kajütenbetten) werden ins Auge gefasst. Kurz vor Redaktionsschluss traf vom Volksrecht die Meldung ein, die nötigen Überflugsrechte seien nun doch noch nicht eingetroffen.

Yks Womusar

Man sollte...

... es nicht für möglich halten, aber der swissairinterne Laden führt eine Aktion für Seiko-Uhren durch. Fänden wir es nicht unloyal, wenn die Schweizer Uhrenindustrie eine Aktion für Flüge beispielsweise mit Singapore Airlines durchführte?

Felix Rasumowsky



Von Privat zu verkaufen oder Miet-Kaufvertrag oder mieten an ruhiger, gut besonnener Lage in **Effingen** oberes **Fricktal**

Einfamilienhaus

mit 5 $\frac{1}{2}$ - 6 $\frac{1}{2}$ Zimmern, grosszügiger schöner Ausbau, Wohnküche, Warmluftcheminée, ausgezeichnete Isolation.

35 Autominuten, 38 km von Kloten. Gute Verbindungen SBB.

Ausbauwünsche können noch teilweise berücksichtigt werden.

Bezugsbereit sofort oder nach Übereinkunft.

1001 m³ Bauvolumen und 740 m² Land. VP Fr. 395 000.—

Auskunft, Besichtigung nach Absprache.

Telefon 033 51 28 35 oder 064 63 17 02 Herrn Jeanmaire verlangen

From other publications



Anmerkung der Redaktion:

Die nachfolgend abgedruckte Erzählung stammt aus «The Log», dem Organ der British Airline Pilots Association. Der Autor gewann damit 1981 die «Christmas Competition» dieser Zeitschrift. Wir danken der Redaktion des «Log» für die Erlaubnis zur Wiedergabe.

Almost like flying

«If I've told you once, I've told you a dozen times...» Mark Raven hit the simulator freeze button and the young co-pilot let his hands drop from the control wheel. «Just do one thing at a time», his voice was cold, each word carefully enunciated, full of contempt.

The co-pilot stared straight ahead without seeing the computer generated image on the screen before him. He was aware the scene was tilted crazily, and that the now immobile instruments mutely described his incompetence. But he saw instead his carefree days as an instructor on light aeroplanes before he joined Sun Charter Airlines, and anger burned within him. He hated the simulator. He hated the airline. Most of all he hated Mark Raven, the sadistic tormentor whose sarcastic criticism mocked his every effort.

«Look, we'll go back to the base turn.» Raven swivelled his chair between the pilots' seats and tapped a rapid sequence on a small keyboard which would recreate every control position at the moment when things had started to go wrong. «There...» He punched the last button and looked forward to see the effect. They were all surprised: nothing happened to the controls, but the visual suddenly flashed bright and a translucent green fog swirled before them. The instruments swung indecisively. Looking back at his control panel, Raven tried to work out what had happened. The D.M.E.'s were tumbling and there were no idents on the I.L.S. or A.D.F.'s. Their position was lost somewhere in the vastness of the computer's memory.

Cursing, Raven punched viciously at his keyboard. For the other pilot present, Ted Beresford in the left hand seat, the incident was amusing. He had been sitting in embarrassed silence, enduring the pitiful sight of the co-pilot being destroyed. A smile plucked at his mouth. «Seems even the mighty Check Captain Raven can't control this box of tricks,» he whispered. The co-pilot's lips remained set in a grim line, the muscles knotted at his jaw, his anger and frustration only increased by Raven's confusion. Raven pounded again at the keyboard without success. «O.K., get out of here,» he barked. «I'll call in the

engineers. Report at the same time tomorrow, and you, young man...» he glared at the first officer. «Get your act together by then or start looking for a new job».

The engineers toyed half-heartedly with the problem for a while, finding it impossible to work with Raven breathing down their necks. Then, with obvious relief, they announced their lunch break, leaving him alone and fuming in the deserted simulator room. He continued with the trouble-shooting process, repositioning the simulator, trying to recreate the conditions he'd experienced earlier. There was nothing else for him to do. The simulator complex was situated on an industrial estate north of London, a commercial development on the site of an old school, a classical studies college where the notions of scholarship and esoteric philosophy had become as out-dated as the manor and landscaped grounds which housed them. He was based at a soulless modern hotel on the estate for three weeks at a time, about as far removed from airports and aeroplanes as he could imagine. «God, what a life!» he muttered to himself. «And now this bloody thing won't work.»

Suddenly it happened again. The button which should have recalled an earlier condition produced chaos instead. Instruments wavered indecisively, the position indicator on his console was blank, yet there was some strange activity on the visual display.

«What the...?» Raven moved forward, peering at the screen. It was much brighter than usual, commanding all his attention. He was unaware of the flight deck around him – he had an impression of great space. The mist swirled. Incredible! He could almost smell fresh air – he was in a green meadow at dawn, his shoes wet with dew from the grass. And there was a noise – what was it? Familiar, yet elusive. There it was again, louder this time, closer. With a great roar an immaculate bi-plane swept over his head. He felt the slipstream lashing at his hair and clothes as he crouched in defence. It was like a dream, but too vivid, too real. Astounded, he watched the bi-plane zoom up into the now blue sky, bank steeply across the morning sun, sideslip down to a perfect three-pointer landing, and bounce jauntily to a stop a few yards in front of him.

Mark Raven was incapable of movement or thought. The experienced training captain – 12,000 hours on jet transports over most of the world's air routes – could only stare incomprehensively. The big varnished propeller flopped asthmatically to a stop. He could smell the hot oil from the rotary engine drifting towards him on the cool air; hear the engine pinking as it cooled. The airframe creaked as the pilot stood up in the cockpit, slipped lightly to the ground, and pulled off her helmet. *Her* helmet, for Raven realised as she ran laughing towards him, it was a slim and youthful girl.

«Bonjour, Marc, Ça Va? Veux-tu faire un vol?» She pulled him towards the machine, laughing, affectionate, inviting him to fly it. «But, I... I...» he stammered. He'd never seen her before, never flown anything like this machine before, and he'd never understood a word of French before! And yet...

The crash of the door when the engineers returned noisily from their lunch

brought Raven back to normality. He was standing in the flight deck of the simulator again, the air stale and dry, the worn controls familiar beneath his hands. All indications on the console were normal, the visual system blank. «Did you find anything?» one of the engineers asked truculantly, fearing another session dogged by Raven's interference. «Er, no,» he muttered. «I'll leave it to you. See you tomorrow.» And he lurched past them, desperate to get outside and sort out what had happened to him.

Raven's evenings, while on duty at the simulator, were solitary. He ate alone in the hotel's coffee-shop and avoided the company of the other pilots in the bar. Sometimes he'd walk to a pub up the road, or more often, confine himself to his room with a book and a bottle of scotch. Since his wife finally left him three years ago there had been no-one he wanted to telephone or be with. That night he didn't eat at all, and his first scotch remained unfinished in the glass. Instead he pulled up the collar of his uniform raincoat and, hands thrust deep in his pockets, walked out bare-headed into the drizzle. Mechanically, he roamed the featureless roads of the estate. His eyes reflected the cold light of the street lamps and their reflections on the wet pavements, but his mind burned with the images he'd seen in the simulator.

The experience defied all logic. It was an illusion, a trick of the mind. Perhaps he'd been overworking. But no sooner did he say these things to himself than the memory came vividly back to him: the girl – unrecognised, yet familiar as a daughter, or a sister. Certainly he felt an emotion towards her which his wife had never inspired. And that aeroplane! Jets were his life: aluminium, turbine fuel, and electronics. Why did he feel such an affinity for a 1918 assembly of wood, wire and doped fabric? It fascinated and frightened him. He wouldn't know where to start with such a machine, yet his fingers itched to hold the control column, his toes to feel the rudder bar.

The night looked no different at four a. m. than it had at nine p. m. It was just as black, just as wet. Perhaps colder. Hardly aware of it, Raven had wandered to the gaunt remains of the old college. He found himself standing in what had been the quadrangle. The rain stopped. He stood motionless in the black silence. What was it he'd heard? There it was again. A laugh. Faint. A girl's laugh, light and natural. Then it was gone, a sudden wind blowing more rain about him, and the normal sounds of the night returned. «Ridiculous!» He turned on his heel, choosing the quickest way back to the hotel, striding purposefully.

He spent a long time in the shower, the water as hot as he could stand it. Then he shaved and dressed in dry clothes, and drank a strong cup of coffee made with the kettle provided in his room. Refreshed, he made his way to the simulator. There would be no nonsense this time. He would run objectively through the sequences he'd followed yesterday and look for the precise combination of movement or visual clues which had triggered his hallucinations – for that is what they had to be. Time doesn't exist in simulator rooms. They are windowless and electrically lighted. Air-conditioning keeps the sensitive equip-

ment at a constant temperature and humidity level. There is no variation in background noise: the whine of motors, the hiss of air, the rhythmic pulse of hydraulic rams. It's a clinical «Brave New World». Raven set to work in a businesslike fashion, jotting down on a pad each set of inputs before feeding them into the computer. This was a scientific exercise, the human brain rigidly exercising its mastery over the machine.

He was sitting in the cockpit, its edge padded and finished with hand-stitched leather, a few brass-edged instruments set before him in a walnut fascia. «Contact!» The girl, with perfect rhythm and timing, swung the great propeller and danced aside as the engine fired in an aromatic cloud of smoke. The whole machine vibrated into life, straining forward. For a panic stricken moment Raven's hands shook uselessly over the strange controls. Then she was beside him, grinning, encouraging. «Work it out», she said, pointing to the controls. «Air lever, fuel fine adjustment, ignition cut-out – you know what it needs.»

And somehow he did know. He adjusted the levers. The rough cacophony of sound blurred into a smooth note of power, the revolutions increasing until he pressed the cut-out button on the control column. Abruptly the noise ceased, but the propeller continued to thrash through the air, carried on by the inertia of the rotary engine. He released the button and the wings dipped against the torque when the power came in again. «Taxi slowly», said the girl. «Use the slipstream and the wind, don't fight it.»

Fear, excitement, panic, joy: the emotions surged within him while he taxied the length of the meadow and turned to face into the light breeze. «You'll have to tell me. I don't know how...» He pleaded with the girl. It was crazy. What was he doing here? «Mais, tu es un professeur, tu sais...» It was as if differences in language had never existed. «We are all part of the universe, we know everything, we understand everything. Relax. Be at peace and recognise truth.» Her eyes held his with infinite compassion, and her hair swirled about her face in the propeller wash.

He looked forward, sighting along the cowling at a distant tree. He felt a deep calm engulf him. The fear was still there like a cold knot in his chest, his hands still shook, but he knew, knew without doubt, he could fly. The engine note rose in a crescendo, the propeller blurring out of sight. The tail came up and the wind pressed into his face, fluttering his cheeks, pushing his eyelids down until tears streamed from fine slits and dissolved in the blackened oil and fuel sprayed into his face from the whirling engine. Through it all he could smell the grass, the lingering mist. His feet, quick and sure on the rudder, strived to keep the bouncing, yawning machine aligned on the tree. The control column was alive in his fingers – a tremble, a faint pressure like taking a child's pulse, and they were up! Smooth, alive, the machine carried them skywards and his heart expanded with the panorama opening around them.

He was in his own element. He balanced delicately the forces of aerodynamics, gravity, and the gyroscopic precessions of the rotary engine in an ecstasy of

harmonious movement. The machine turned, soared, dived and curtsied to his whim, like a weightless ballerina. It was all so easy, so right, so natural. Confidence flowed into him from the girl at his side. Eventually, he turned back towards the meadow. Fear banished now, he held the machine confidently in a tight slipping turn, quivering on the edge of a stall. Straightening out and flaring in one movement just above the grass, he felt the wheels and tailskid skip together on the undulating surface. Feet on the ground again, he stretched and breathed the pure air, his whole body tingling with a sensational glow.

«Au revoir, Marc!» He spun round to see the girl taxying off, waving goodbye. «Wait! Who are you? I must speak to you.» He ran after her, all the exhilaration of his experiences finding focus in the figure of the girl, all made possible by her. She mustn't leave him! «You've known the first lesson», she called. «Remember – no-one teaches, no-one can be taught. Just love, and learn to recognise truth.» He was running alongside the machine, straining to hear her words, pleading with her to stop. «Now know the second lesson.» Her voice was almost drowned by the roar of the engine as the bi-plane gathered speed. «To love is not to possess. To love is to give.» And she was gone – a tiny, waving figure in a tiny machine, diminished by perspective into nothing.

Raven had very nearly come to terms with his experiences in the simulator by the time the two pilots reported to the briefing room for the morning's session. He still didn't understand it all fully, and people don't change completely overnight, but he was aware that something significant had happened to him. Perhaps it was a nervous disruption brought about by overwork, or the hallucinatory effect of staring at computer generated images. Or maybe – the soft laugh he'd heard during his walk in the rain last night kept haunting him – some spiritual influence persisting in the place of the old classical scholars who'd lived here before. Was there a tenth Muse? A sistergoddess of knowledge and education?

He shook his head and addressed the young co-pilot. «Let's start again at the beginning», he said, no trace of sarcasm in his voice this time. «I've arranged extra time for us in the simulator; there's no pressure on you now. «He saw the co-pilot's frown ease slightly, suspicion still in his eyes, noticed Buereford's cynically raised eyebrow. «I know you can fly, we got excellent reports from your chief flying instructor. The jet's a bit different to a Cessna 150, but there are more similarities. Just get in there, relax, and fly it around. If you have any problems, just ask, I'm here to help.» He was surprised at the speed at which they progressed. They probably wouldn't need extra time after all. And once, when the young pilot guided the machine neatly onto the localiser – speed, power, attitude and drift allowance perfectly co-ordinated, he felt a surge of elation. Where had he felt it before? It was almost like flying.

Keith Spragg (Boeing 737 Captain Orion Airways)

ZRH – KHI – HKG – DEL – ZRH . . .
und endlich die wohlverdiente Ruhe!

Brunnen-Vierwaldstättersee

an traumhaft schöner Lage direkt am See haben wir in einem
neuerstellten Haus mit Hallenbad, Sauna, Solarium etc. noch
einige Wohnungen frei.

1- Zimmerwohnung ab Fr. 320. –

1½- Zimmerwohnung ab Fr. 570. –

3- Zimmerwohnung ab Fr. 870. –

zuzüglich 15% Nebenkosten.

Brunnen, mit Autobahnanschluss, liegt ca. 50 Autominuten vom
Flughafen entfernt.

Interessenten wenden sich bitte unverbindlich an
Camenzind Immobilien AG, Gersau, Tel. 041/84 14 44
verlangen Sie Fr. Kessel.

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

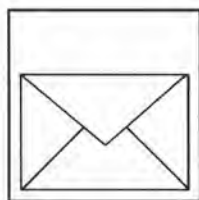
Heizöl – Tankreinigung – Tanksanierung – Brennerservice



Ihr Partner für Shell Produkte

Birmensdorferstrasse 273 8055 Zürich Telefon 01/461 52 62

Briefe an die rundschau



Sehr geehrte Herren,

Anlässlich unserer Besprechung im BZL in Bern haben wir uns auch über die Malariaphylaxe und einen eventuell gesundheitsschädigenden Einfluss bei langfristiger Einnahme von Fansidar unterhalten.

Meine Umfrage bei Tropenmedizinern hat ergeben, dass bisher keine Gesundheitsschäden bekannt geworden sind. Wohl handle es sich beim Fansidar um einen sogenannten «Folsäurehemmer», bei denen bekannt ist, dass sie zusammen mit einer Fehlernährung zu einer sogenannten Knochenmarksdepression führen können. Dies wiederum führt zu einer Abwehrschwäche gegen Infektionskrankheiten infolge einer «Granulocytopenie» (zu wenig abwehrbereite, weisse Blutkörperchen).

Es wäre sicher interessant, sämtliche Piloten der Swissair, die regelmässig Fansidar einnehmen, periodisch in dieser Hinsicht zu untersuchen und sie einer Vergleichsgruppe gegenüberzustellen. Ich werde mich diesbezüglich mit Dr. H. Gartmann in Verbindung setzen. Dies wäre beispielsweise ein interessantes Thema für einen Dissertanden.

Zur Fansidar-Phylaxe ist weiter zu erwähnen, dass bereits gewisse Resistenzen festgestellt worden sind. Im Januar 1983 wird deshalb ein neues Medikament, das «Mefloquin», zur Malariaphylaxe in den Handel kommen. Ich werde mich bemühen, Unterlagen über dieses Mittel zu erhalten.

Beiliegend noch einige Vorschläge von Rückengymnastikübungen.

Mit freundlichen Grüssen

Dr. H. Hafner

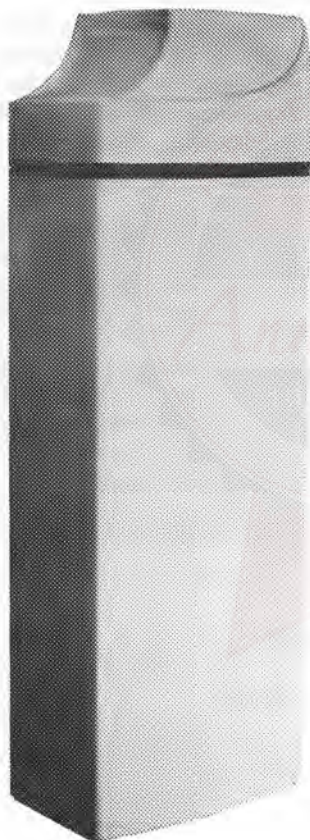
Zu vermieten

Ideales Haus für Flugpersonal

am Irchel/Zürichberg gelegen, Nähe Flugplatz, Stadtzentrum und Universitäten, an ruhiger, sonniger Lage, unweit Waldrand und Verkehrsmitteln.

5 mittelgrosse Zimmer mit Parkett oder Holzriemen, 2 Stuckdecken, 2 Mansardenzimmer mit sep. WC, Garten und 2 Balkonen.

Telefon 01/362 33 77, über die Festtage 022/53 13 10



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

Übungen für Rücken- und Gesäßmuskulatur

(nach Anweisung des Arztes)



Stellung: Entspannen, dann abwechselnd Bauch- und Brustatmung durchführen (mindestens 10mal).



Muskeln anspannen und erschlaffen (10mal).



Ab Anspannen von Bauch- und Gesäßmuskeln den Rücken so flach machen, dass er flach am Boden aufliegt (10mal).



Knie umfassen und an die Brust ziehen (10mal).



Knie umfassen, das andere Bein gebeugt langsam hochheben und wieder absenken (5mal mit jedem Bein).



Möglichst hartes Kissen unter den Bauch legen und die Gesäßmuskeln an- und entspannen (10mal).

Weitere Hinweise

(nach Anweisung des Arztes)



Die Bettmatratze soll möglichst hart sein, um ein Tieferliegen des Gesäßes zu verhindern.



Ein harter Stuhl mit gerader Lehne ist zu empfehlen.



Das Heben schwerer Gegenstände ist zu vermeiden. Ist es dennoch unumgänglich, so sollten die Beine die Hauptlast tragen, wobei die Ellenbogen auf den Oberschenkeln abgestützt werden können.

Bemerkungen

Dr. _____

Verhaltensregeln für Patienten mit Rückenschmerzen

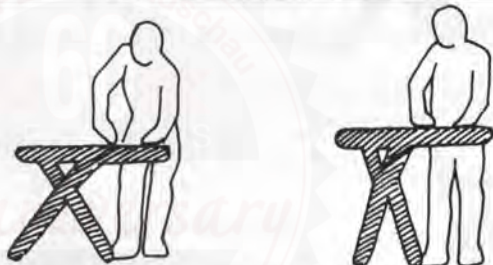
Falsche Körperhaltung im Beruf und Alltag führen zur Verkrampfung der Muskulatur und damit zu Rückenschmerzen. Die nachfolgenden Verhaltensregeln zeigen, wie die Arbeit erleichtert und das schmerzende Kreuz entlastet werden kann.



Am sitzenden Arbeitsplatz müssen Tisch- und Stuhlhöhe der Körpergröße angepasst sein, so dass der Oberkörper bei der Arbeit aufrecht gehalten wird. Nicht nur auf der vordern Stuhlkante, sondern auf der ganzen Sitzfläche aufsitzen, wenn möglich mit einer Stütze im Kreuz.



Am stehenden Arbeitsplatz verlangen zu tief gestellte Tische oder Arbeitsflächen eine ständig leicht vorgeneigte und verkrampfte Körperhaltung. Die Tischhöhe muss so eingestellt werden, dass mit aufrechtem Oberkörper gearbeitet werden kann.



Schwere Taschen, Koffer oder andere Lasten nie mit gebeugtem Rücken aufheben; in dieser Stellung wird die Wirbelsäule leicht überbeansprucht. Vielmehr den Oberkörper möglichst aufrecht halten, und die Arbeit des Lastenhebens mit den Beinen, Knien und Oberschenkeln ausführen.



Beim Anziehen von Strümpfen und Schuhen vorsichtig bücken! Es ist besser, den Fuß zu heben und auf einen Stuhl zu stellen, als den Rücken zu biegen.



Bei längerem Sitzen, z. B. beim Fernsehen, die Beine nach Möglichkeit entspannt hochlagern. Am besten sitzt man mit einem Kissen oder einer andern Stütze im untern Teil des Rückens.



Übungen für Patienten mit Rückenschmerzen

Die nachfolgenden Übungen sollen die schmerzfrei gewordenen Muskelpartien des Rückens und des Halses locker halten und die normale Kraft der Rückenmuskulatur wieder herstellen. Die Übungen auf dem Boden durchführen und täglich während 5 bis 10 Minuten wiederholen.



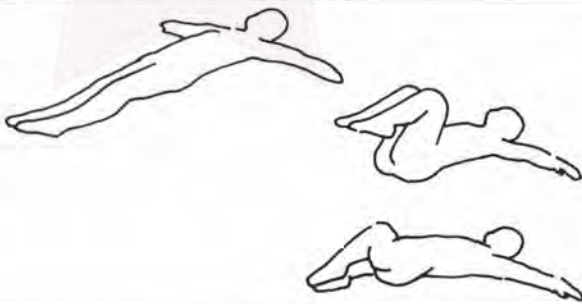
Niederknien und mit den Händen den Boden berühren. Ein Knie zur Brust hochziehen, den Rücken rund machen, dann das Bein nach hinten ausstrecken, abwechseln.



Ausstrecken des Körpers mit emporgehobenen Armen, in den Zehenstand gehen, anschliessend Arme senken und entspannt in die Kniebeuge und in sich zusammenfallen.



Sich flach auf den Rücken legen, Arme seitwärts ausstrecken. Mit geschlossenen Beinen Knie bis zum Bauch anziehen. Die angewinkelten Knie zuerst nach links, dann nach rechts zum Boden abdrehen, anschliessend wieder in die gestreckte Grundstellung zurück.



Zu verkaufen in **Dietlikon** 2 einseitig angebaute

4¹/₂-Zimmer-Einfamilienhäuser

Grosszügiger Ausbau, gedeckter Sitzplatz, Doppelgarage,
sep. Heizung pro Haus.

Landanteil ca. 500 m². Bezugstermin Frühjahr 1983.
Ausbauwünsche können noch berücksichtigt werden.
Verkaufspreis schlüsselfertig inkl. Doppelgarage
Fr. 560 000.—.

Architekturbüro Peter Hänni
Märtplatz 15, 8307 Effretikon, Tel. 052 - 32 23 54

Anni
1954
Wettlin Druck

Rosengartenstrasse 5
8037 Zürich
Postfach
Telefon 01/44 47 44

Drucksachen
massgeschneidert
termingerecht



Wir wünschen allen unseren Lesern frohe Festtage und ein glückliches neues Jahr.

Die Redaktion

Nous souhaitons à nos lecteurs un joyeux Noël et une heureuse nouvelle Année.

Les Rédacteurs

Auguriamo ai nostri lettori buone feste e tante cose per il nuovo anno.

I Redattori

Wy wensen de lezers van de **rundschau** een vrolyk Kerstfeest en een gelukkig Nieuw Jaar.

De Redactie

A Merry Christmas and a Happy and Prosperous New Year to all our readers.

The Editors



Organisation des Vorstandes

Präsident:	E. Brunner	Fach 173	Mitglieder:	K. Kuratli	Fach 186
				H. M. Kok	Fach 1170
Vizepräsidenten:	W. Gubser	Fach 304		H. Lüscher	Fach 189
	J. Schmid	Fach 1335		C. van Rijn	Fach 219

Kommission

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

Delegierter des Vorstandes

H. M. Kok
E. Brunner

E. Brunner
K. Kuratli
W. Gubser
W. Gubser
W. Gubser
J. Schmid
H. Lüscher
H. Lüscher
H. Lüscher
C. van Rijn
C. van Rijn
H. M. Kok
W. Gubser
E. Brunner
H. Kok

Vorsitz

R. Kurtz
D. Brägger

J. Schmid
P. Bircher

G. Schwing

H. P. Buchmann
H. Sauter
H. Sauter
F. Rasumowsky
L. Zsindely
Th. Stefanini
J. van Dierendonck
M. Baudat
R. Schilliger
W. Gubser

Fach 20
Fach 89

Fach 274

Fach 1486

Fach 22
Fach 1448
Fach 1448
Fach 1165
Fach 200
Fach 296
Fach 1414
Fach GE 49
Fach 95

Sekretariat

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

APKK-Verwaltung

Max Riolo
Chasernweg 38, 8302 Kloten
Telefon 814 11 77
