

# rundschau

Januar/Februar 1983



**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.

## Inhalt – Contents – Sommaires

Seite/Page

Editorial	3
Liebe Mitglieder	5
INTERN	
Sekretariatsumbau	7
Mitarbeit in der Aeropers	10
Abschied und Dank	11
Nichtschwimmer Roland	13
Neuaufnahmen	15
Interview: H. Wiederkehr	17
Die Steinadler	23
Man sollte	25
Viviat!	25
Auf Herz und Nieren geprüft (2)	29
Afrika	31
Silvester in Rio	34
From other publications	37
MD-100 – ein neues Flugzeug?	39

**Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 15. März 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





In naher Zukunft wird ein Problem auf uns zukommen, das die Aufmerksamkeit aller verdient: Hinter der harmlosen Dezembererklärung von OCV über bevorstehende OC-Organisationsänderungen verbirgt sich eine Absicht von grosser Tragweite: Die Swissair zieht in Betracht, First Officers als System-Operators auf DC-10 einzusetzen, um dem Überbestand an Piloten und dem Unterbestand an Flight Engineers mit einem Schlag Herr zu werden. Damit werden uns Probleme angeworfen, wie sie in ihrer Vielfalt wohl selten auftauchen: Ein jahrzehntealtes Prinzip («der Flight Engineer ist der technische Spezialist an Bord») könnte in Frage gestellt werden; Fragen der Seniorität und der Solidarität werden der Aeropers und ihren Mitgliedern harte Auseinandersetzungen nicht ersparen. Im Cockpit droht der oft zitierte unzufriedene dritte Mann einzuziehen, vor allem dann, wenn er vorgängig aktiver Pilot war. Es ist noch nichts entschieden, doch angesichts dieses fundamentalen Fragenkomplexes sollte sich jedes einzelne Aeropersmitglied persönlich und intensiv mit den anstehenden Problemen auseinandersetzen. In diesem Sinne ist jedermann dazu eingeladen, in der Rubrik «Forum» der Aeropers-**rundschau** seine Gedanken zu äussern, Kritik und Anregungen anzubringen. Es ist nie zu früh, sich mit potentiellen Problemen zu befassen.

In der vorliegenden Nummer ist die weihnächtliche (News-)Flaute kaum noch zu spüren, obwohl Redaktor Lüscher im unbezahlten Sprachurlaub weilt. Das Beispiel scheint Schule gemacht zu haben. Loyal, auch im Urlaubsbezug; erinnern Sie sich? Die Rest-Redaktion hat Ihnen diese **rundschau** zusammengestellt, ein letztes Mal mit Hilfe von Roland Kurtz, lesen Sie «Abschied und Dank» und «Nichtschwimmer Roland». Etwas weit gefasst könnte man anführen, die Aeropers habe nun auch ihren Mann im Kantonsrat; die Steinadler unterstreichen, dass auch fröhliche Pilotengruppen existieren, die erst noch Fussball spielen können und «Vivat» ist nicht ein neuer Trinkspruch aus Romanischbünden, sondern ein Überlebensgerät. Dies und mehr können Sie auf den nächsten Seiten lesen, wozu wir Ihnen angenehme Lektüre wünschen. Uns selbst wünschen wir Kommentare, Kritiken und Beiträge aus dem Leserkreis.

Felix Rasumowsky

**Zu vermieten**

an ruhiger schöner Aussichtslage in Winkel-Rüti

## ***Einfamilienhaus***

Grosszügiger Ausbau, Wohn-Esszimmer 58 m<sup>2</sup> mit grossem Cheminée, 4 Schlafzimmer 16—26 m<sup>2</sup>, Schrank- und Ankleidezimmer, Bad 10 m<sup>2</sup> mit Bidet, sep. WC/Dusche, Kellerbar, Wäsche-Trockenraum mit Automat und Tumbler, Doppelgarage, ged. Gartensitzplatz, evtl. mit Cheminée, Balkon 1. Etage, Hundezwinger. Ganze Liegenschaft mit Buchenhag und Ziersträuchern umgeben.

Mietantritt 1. April 1983    Auskunft: Telefon 860 28 34

## ***Fahrschule***



## ***Oskar Müller***

**Telefon 361 77 53**

Treffpunkt Zürich HB oder  
nach Vereinbarung

Vergünstigung für  
Swissair-Angestellte

## Liebe Mitglieder,

Vor knapp 20 Jahren – ich war damals Kommandant auf Metropolitan – haben am Stammtisch in Genf schon weltbewegende Gespräche über die fliegerische Zukunft stattgefunden. Die Vorschriften und die Praxis haben damals noch verlangt, dass bei schlechten Wetterbedingungen der Anflug vom Captain selber geflogen wurde. Das tiefe Minimum war damals 300 ft/1200 m. Ich erinnere mich noch gut, als sich eines der Stammtischgespräche um die vollautomatischen Landungen der Zukunft drehte, ein futuristischer Gedanke, der sich frühestens um die Jahrtausendwende im kommerziellen Einsatz werde verwirklichen lassen. Pioniergeist, wirtschaftliche Notwendigkeit und vor allem die fast unbegrenzten Möglichkeiten der Anwendung der Elektronik haben in der Entwicklung ein derartiges Tempo verursacht, dass es oft Mühe bereitet, mit der Verkräftung des Neuen einigermaßen Schritt zu halten. Kaum war die stufenweise Annäherung an die Cat.III-Anflüge ohne nennenswerte Schwierigkeiten über die Bühne gerollt, stand der fast schockartig wirkende Entschluss vor der Tür, zukünftige Grossraumflugzeuge auf Kurzstrecken mit einer 2-Mann-Cockpit-Besatzung zu fliegen. Während die Aeropers anfänglich die konzertierten Bemühungen von EUROPILOTE unterstützte, um die Verwirklichung dieses Entschlusses zu verhindern, so hat uns die zunehmende Zuverlässigkeit der Elektronik zur Einstellung gebracht, der neuen Cockpit-Technologie und -Philosophie eine Chance zu geben. Damit haben wir gegenüber EUROPILOTE einen Alleingang angetreten, der uns verpflichtete, die A-310-Entwicklung äusserst kritisch zu verfolgen. Diese unsere kritische Haltung wird auch von der Swissair akzeptiert und verstanden. Die Aeropers wird informiert. Unsere A-310-Arbeitsgruppe wird ca. alle zwei Monate über die Entwicklung in Toulouse auf dem Laufenden gehalten. Bisher haben zwei Besuche in Toulouse stattgefunden. Falls namhafte Unklarheiten oder Meinungsverschiedenheiten auftreten sollten, würden wir einen weiteren Abklärungsbesuch in Toulouse beantragen. Über den zweiten Besuch, wozu ich auch eingeladen war, haben wir Sie umfassend orientiert. Wenn ich nachträglich noch meine persönliche Meinung darüber äussere, so ist es in der Feststellung, dass ich über das, was in Toulouse als europäische joint-venture entwickelt und uns in einer schon sehr ausgereiften Form gewissermassen «zum Ausprobieren» präsentiert wurde, mich trotz kritischer Einstellung sehr positiv beeindruckt hat. Die neue Cockpit-ideologie mit den CRTs und der Redundanz in allen Systemen wirkt überzeugend. Fliegerisch – obwohl jeder von uns zum ersten Mal an diesem Steuer sass – bietet dieses Flugzeug keinerlei Probleme. Über die Zuverlässigkeit der Systeme können wir uns nicht äussern. Diese wird den beteiligten Luftämtern noch zu beweisen sein, und auch die Aeropers bleibt hier am Ball. Nach heutiger Beurteilung sind aber kaum unüberwindliche



Hindernisse zu erwarten, die der planmässigen Einführung des A-310 im Wege stehen. Wir haben uns deshalb unmissverständlich von der geplanten Aktion von EUROPILOTE distanziert, die auf dem Rechtsweg die Zuständigkeit der französischen Zertifikationsbehörde anfechten will. Noch haben wir keine Gelegenheit gehabt, die Neuerungen eines A-310 sich in der Praxis bewähren zu lassen, und schon erscheint der MD 100 am Horizont.

Realistisch eingeschätzt war nach dem DC-9/80-Entscheid in den USA und mit der sich abzeichnenden Verwirklichung der Zielsetzung mit dem A-310 der nächste Schritt schon vorprogrammiert; nämlich ein Langstreckenflugzeug mit 2-Mann-Cockpit. Auch hier haben vor nicht allzu langer Zeit konservative Prognosen die Jahrtausendwende für dessen Verwirklichung vorgesehen. Die sich abzeichnenden Erfolge der Airbus-Industries haben natürlich auch die amerikanischen Flugzeughersteller gezwungen, Ebenbürtiges anzubieten. Aus dieser Sicht ist es kaum überraschend, dass auch die neue Generation der amerikanischen Grossraumflugzeuge – aus Konkurrenz- und Wirtschaftlichkeitsgründen – mit der neuesten Technologie als 2-Mann-Cockpit angeboten werden.

Damit kommt ein umfangreicher Aufgabenkreis auf die Aeropers zu. Und für unsere unermüdbaren und zuverlässigen Mitarbeiter im Cockpit, unsere Bordtechniker, ist es mehr als ein Aufgabenkreis, denn für sie beginnt der Überlebenskampf. Es ist unsere Aufgabe und unsere Pflicht, mitzuhelfen, gerechte Lösungen zu erarbeiten.

Die gegenwärtigen Unterbestände bei den FEs zwingen noch zu Neueinstellungen. Nach welchen Kriterien werden diese Leute eingestellt, sollen es FE oder System Operators sein? Was für eine Karriere kann ihnen geboten werden? Haben sie Aussicht, später auf den rechten oder auch auf den linken Sitz aufzurücken?

Für die älteren FEs wird der Job im Cockpit gewährleistet sein. Was aber geschieht mit den jüngeren, die von der Technologie wegrationalisiert werden? In beiden Fällen sind in Bezug auf Seniorität, aber auch versicherungstechnisch Lösungsmöglichkeiten zu erarbeiten. Daneben wird es eine Anzahl noch zu bewältigender Randbedingungen geben, die sich erst abzeichnen werden, wenn man sich mit dem Problemkreis näher befasst. Die Swissair wird sich schon mit diesen Fragen auseinandergesetzt haben. Eine Aeropersdelegation wird sich vorerst von der Swissair über diesen Fragenkomplex orientieren lassen, um nachher zusammen mit den Bordtechnikern die notwendigen Arbeitsgruppen zu bilden. Hier gilt ganz besonders, dass vertretbare Lösungen nur gemeinsam mit SWISSAIR/AEROPERS/FEV in einer echt partnerschaftlichen Atmosphäre gefunden werden können. Wenn ich mir das Tempo der Entwicklung der letzten Jahre vor Augen halte, so betrachte ich es als eine unserer dringenden Aufgaben, hier mitzuwirken, dass bis Ende 1983 allseitig zumutbare Lösungen aufgezeichnet werden können. — Ihr Edy Brunner



# Sekretariatsumbau

intern

Wer das Aeropershaus nach dem 15. Dezember besuchte, konnte das erneuerte Sekretariat in Augenschein nehmen.

Vor einigen Jahren wurde die Aeropers neu strukturiert. Jetzt wurde es auch Zeit, das Sekretariat den neuen Gegebenheiten anzupassen. Aus organisatorischen Gründen (z. B. wegen der Verfügbarkeit von Unterlagen, um ungestört zu arbeiten oder um doppelte Administration zu vermeiden) arbeiten die Verbandsfunktionäre immer öfter am Ewigen Wegli. Mit der Einführung der FEROP-Tage ist eine Konzentration der verschiedenen Kommissionssitzungen entstanden. In unserem sehr grosszügig konzipierten Sitzungszimmer war das gleichzeitige Tagen zweier Kommissionen, getrennt durch die nicht gut isolierende Faltwand, nicht geeignet. Verschiedene Änderungsmöglichkeiten wurden angeschaut. Die Miete einer zusätzlichen 1½-Zimmer-Wohnung wurde aus organisatorischen und finanziellen Gründen abgelehnt. Ebenso unrea-



listisch war die Benützung des Kellers unter dem Sekretariat mittels Wendeltreppe. Bald kristallisierte sich heraus, dass wir eine Lösung in der Änderung der bestehenden Räumlichkeiten suchen mussten. Provisorische Stoffwände zierten im Frühsommer 1982 unser Sitzungszimmer. Zwei Schreiner reichten Ideen und Offerten ein. Es wurde allen klar, dass eine Änderung fachmännisch durchgeführt werden musste. Der Vorstand beschloss, mich als Projektleiter zu ernennen, da ich am meisten bau-à-jour bin. Der Auftrag lautete, speditiv eine kostengünstige und rationelle Lösung zu erarbeiten.

Das Architektenehepaar Ilg, bei verschiedenen unserer Mitglieder bestens bekannt, fand sich nur mit Überredungskunst bereit, in unser Projekt einzusteigen! «Zeit» ist bei guten Architekten nur spärlich vorhanden. Die verschiedenen Arbeitsabläufe wurden analysiert, zum Beispiel wurde dem Eintreten ins EDV-Zeitalter und der Übernahme der APKK-Administration «ins Haus» Rechnung getragen.

Ende August konnte Herr Ilg dem Vorstand vier durchdachte Projekte erläutern. Wir einigten uns auf eine Variante. Sie ergab ein grosses (32 m<sup>2</sup>) und ein kleines (16 m<sup>2</sup>) Sitzungszimmer und ein offenes Entrée als Lese- und Bibliotheks-Ecke. Die Zwischenwände wurden gemauert und mit schallhemmendem Verputz versehen. Eine Holzdecke ermöglichte die Verlegung kostengünstiger Leitungen. Die Türen sind aus 40 mm Massivholz. Im September wurde diese Variante von Herrn und Frau Ilg, zusammen mit mir, weiter ausgearbeitet und der Vorstand konnte dem definitiven Plan und Kostenvoranschlag zustimmen. Im Oktober wurden durchschnittlich fünf Offerten für jeden Arbeitsbereich eingeholt und der Terminplan festgelegt. Einerseits konnten wir bewährte Handwerker berücksichtigen, andererseits lagen manchmal günstigere Offerten vor. Durch die grosse Arbeit unseres Architekten konnten wir namhafte Beträge einsparen. Da die Handwerker im November meistens «Löcher» zu stopfen haben, wurden weitere Ersparnisse möglich. Schliesslich wurde der Kostenvoranschlag weit unterschritten, was in der Baubranche sehr ungewöhnlich ist!

Meine eigentliche Arbeit war abgeschlossen, da ich mich während des Umbaus, der vom 8. November bis zum 12. Dezember dauerte, auf Herrn Ilg verlassen konnte.

Nur eine einzige «Panne» ereignete sich: beim Herausreissen einer Mauer wurde eine auf den alten Bauplänen nicht eingezeichnete Leitung getroffen. Aber noch am gleichen Abend hatte die «angeschlossene» Wohnung wieder Wasser!

Als erste konnte die Versicherungskommission die neuen Räumlichkeiten benützen. Dass sich zur gleichen Zeit auch unser Präsident an seinem Arbeitsplatz nebenan befand, merkten wir erst in der Kaffeepause! Unterdessen hat auch unsere Dezembervorstandssitzung stattgefunden. Die saubere und schöne Gestaltung durch die Handwerker und die aus-

gezeichneten Leistungen von Frau und Herrn Ilg wurden hervorgehoben. Den Mitgliedern, die aktiv im Verband mitarbeiten werden, möchte ich Freude am Arbeitsplatz wünschen. Allen am Umbau Beteiligten danke ich für ihre Arbeit bestens!

Hans Kok

Am Umbau beteiligt waren folgende Firmen:

O. Butti, Bülach, für die Maler- und Gipserarbeiten  
W. Baumann, Bachenbülach, für die Baumeisterarbeiten  
Meier Innenausbau, Illnau, für die Schreinerarbeiten  
Elektro Winkler & Co. AG, Kloten, für die Elektroarbeiten  
Herr W. Knecht, Kloten, für die künstlerische Einrichtung  
Lüthi AG, Kloten, für die Teppichbeläge  
Herr und Frau Ilg, Zürich, für die Bauleitung und als Architekten  
Frau A. Gysel und Frau J. Bernhard für die Reinigungsarbeiten

P.S. Unter der der Leitung von «Galerist» Walti Gubser wird ein Teil der Sekretariatsräume für eine Wechseiausstellung den Mitgliedern zur Verfügung gestellt!

Zu vermieten in **Feuerthalen - Langwiesen ZH** auf 1. April 1983  
oder nach Vereinbarung in umgebautem Bauernhaus

## ***ruhige rustikale*** **6-Zimmer-Maisonettewohnung**

mit Wendeltreppe, Heizcheminée, Geschirrspüler, Waschmaschine/Tumbler, Garten sowie aller Komfort.  
Die Wohnung ist nahe dem Rhein und weiteren Erholungsgebieten gelegen.

Mietzins Fr. 1480.— exkl. Nebenkosten.

Telefon 053 - 2 29 49 von 08.00—11.00 Uhr

Telefon 053 - 5 34 65 von 17.00—20.00 Uhr



# Mitarbeit in der Aeropers

Liebe Kollegen,

Im letzten Frühjahr haben Wahlen stattgefunden und im Laufe des Sommers wurden auch wieder alle Kommissionen vervollständigt. Es ist für mich eine sehr erfreuliche Feststellung, dass die Zusammenarbeit im Vorstand und mit den Kommissionen sehr gut funktioniert, dank der kompetenten und interessierten Mitarbeit aller Beteiligten. Ausser dem Wechsel im Sekretariat haben wir also keine personellen Neubesetzungen! Aber die Dauer der Mitarbeit im Vorstand ist laut unseren Statuten limitiert, und auch in den Kommissionen sind gelegentliche Mutationen üblich. Ich möchte nun versuchen, eine langfristige Kontinuität in der Leitung der Aeropers zu organisieren, bzw. sicherzustellen. Es wäre für alle Mitglieder nicht nur eine Ehrensache, sondern auch eine persönliche Bereicherung, ein paar Jahre in der Aeropers mitzudenken und mitzuwirken. Die Zielsetzung muss ja für alle die gleiche sein, nämlich unsere Belange zu definieren und zu vertreten.

Ich möchte Sie, liebes Aeropers-Mitglied, also ermuntern, sich mit diesem Gedanken zu befassen und mir gelegentlich mitzuteilen, ob Sie gewillt sind, bei Bedarf eine Aeropersfunktion zu übernehmen, sei es für Vorstand, Versicherungen, Salär, Einsatz, Schule, Seniorität, Flusiko oder für eine gelegentliche Spezialaufgabe. Selbstverständlich werde ich mich mit jedem Interessenten in Verbindung setzen.

Für Ihre Mitarbeit dankt Ihnen

Ihr Präsident

Edy Brunner

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

## Abschied und Dank

Liebe Aeropers-Mitglieder,

Meine dreieinhalbjährige Tätigkeit für Ihren Verband, d. h. für Sie, wird in meinen Lebenserinnerungen unter den Positiva aufgeführt sein. Es bereitete mir Spass, seine (Verband) und Ihre (Mitglied) vielschichtigen Probleme zu erkennen und mithelfen zu dürfen, möglichst zweckmässige Lösungen zu finden.

Es gab wirklich nichts, das es nicht gibt! Gelegentlich kam ich mir vor wie ein auf Ethnologie spezialisierter Verhaltensforscher. Ich habe dabei sehr viel gelernt und bin – mit Verlaub gesagt – etwa zum Schluss gekommen, dass das Lebenselement der Swissair-Piloten eher sich am Firmament befindet als auf der harten Erdenkruste. Nicht herausfinden konnte ich, wie sich das erhebliche Frustpotential im Pilotenkorps (für mich spürbar nur am Boden) gebildet hat, wie es unter Kontrolle gehalten oder gar abgebaut werden kann.

Mein Ziel war, die Aeropers-Organe in ihrem Wirken zu unterstützen, manchmal vielleicht zu drängen; den Aeropers-Chargeninhabern sowie allen Aktiv- und Passivmitgliedern danke ich andererseits für ihre Unterstützung des Sekretariats. Mit vielen hat sich daraus eine über das Geschäftliche hinausgehende freundschaftliche Verbundenheit entwickelt, die hoffentlich weiterbestehen wird. Nicht verhehlen möchte ich, dass es mir auch verschiedene Swissair-Stellen (Persönlichkeiten) erleichtert haben, meine Aufgaben als Verbandssekretär zu bewältigen. Hier Details anzuführen brächte nichts: diesen Damen und Herren ist mein grosser Dank gewiss, aber auch Frau N. Grösch, der Konstanten der Aeropers. Am 1. März werde ich die Geschäftsführung eines schweizerischen Wirtschaftsverbandes übernehmen, für mich ein neuer Challenge, für das restrukturierte Sekretariat und seine Organe ebenfalls ein neuer Abschnitt.

Aeropers und Swissair wünsche ich auch fürderhin eine gedeihliche Entwicklung und eine pflegliche Zusammenarbeit.

In dieser Hoffnung bleibe ich Ihr

Roland Kurtz



## **ALPHA AG**

Generalunternehmung  
Badenerstr. 530  
8048 Zürich  
Tel. 01/4918540



### **«Dübendörfli»** zum chaufe und wohne

Im «Dübendörfli» wurde an nichts gespart.  
Weder an Ideen, noch an der Qualität. Damit Sie  
Energie sparen können.

IN DEN 5 1/2- UND 6 1/2- ZIMMERHÄUSERN (AB FR. 498'000,-  
INKL. LAND UND GARAGEEINSTELLPLATZ) FINDEN SIE VIEL  
RAUM UND EINEN GROSSZÜGIGEN AUSBAU (DREIFACHVERGLASUNG,  
HERVORRAGENDE DACH- UND WANDISOLATION, WARMLUFTCHEMINÉE,  
ETC.),

MIT DEM AUTO IST ES EIN KATZENSPRUNG ZUM FLUGHAFEN  
ODER NACH ZÜRICH. DER AUTOBAHNANSCHLUSS DER N1 UND  
ZWEI BAHNHÖFE SIND RASCH ERREICHBAR.

RUFEN SIE UNS AN ! WIR FREUEN UNS AUF IHREN BESUCH  
UND SENDEN IHNEN GERNE UNSERE DOKUMENTATION.



Roland Kurtz, Sekretär, verlässt die Aeropers

## Nichtschwimmer Roland

Wenn Du, lieber Roland, Sekretär dreier Jahre, die Aeropers verlässt, kann ich nicht umhin, Dich letztlich den Nichtschwimmern zuzuteilen. Das ist auch durchaus im Übertragenen gemeint: Mit Übersicht und als ruhender Pol verlierst Du auch dann die Gelassenheit nicht, wenn uns rundherum das Wasser am Hals zu stehen schien. Du bist – eben – fachlich nicht ins Schwimmen geraten. In vergangenen und jetzigen Vorstandsmitgliedern muss aber der Verdacht keimen, Du zögest auch physisch nur festen Grund und Boden unter den Füßen vor, war doch Deine Anstellung mit Deiner Forderung nach einem angemessenen Sekretärensessel verbunden. Seither können auch wir hie und da kreativ wippen. Eingeweihte wissen, dass der Vorstand seine Sitzungen über Mittag unterbricht, um entweder (im Bade!) schwimmen zu gehen, oder zu tafeln. Da hast Du Dich immer leichten Herzens und erleichtert den Tafelfreudigen angeschlossen. Dabei hätten wir Dir alle das Flottieren zuge-  
traut, und erst noch hätte –ich war damals Kassier – der dünnbeinige Stuhl eine Überlebens-Chance gehabt. Für Deine Zukunft bin ich zuversichtlich, hast Du doch einen seenahen Arbeitsort . . .

Wen Du ein Swissairflugzeug dem Horizont zueilen siehst, hoffe ich, dass Dir nicht so sehr die am Ewigen Wegli konzentriert auftretenden Probleme bewusst werden, sondern dass es Dir wie uns geht: Erinnerung an freundschaftliches Zusammenarbeiten und an heitere Momente. Wir danken Dir für das Geleistete herzlich und wünschen Dir am neuen Ort viel Erfolg und Freude. Im Namen von Vorstand, Kommissionen und des **rundschau**-Teams,  
Dein Felix Rasumowsky

Zu verkaufen in **Arosa**

### **2 1/2 -Zimmer- Eigentumswohnung**

luxuriös, zentral, grosse Sonnenterrasse (ca. 45 m<sup>2</sup>), Hallenbad/  
Sauna, Garage. Preisbasis Fr. 340 000.— inkl. Mobilier.  
Interessenten melden sich bitte beim Sekretariat Aeropers  
Telefon 01 - 814 15 15.

# FIDA

## Treuhand- und Verwaltungs AG

Gubelstrasse 28, «Bauhof»  
8050 Zürich  
Tel. 01/312 66 55  
Telex 822648 fida ch

Als Treuhänder und Betriebswirtschafter übernehmen wir Aufträge für Beratung und Ausführung mit den Grundsätzen der Diskretion und der vertraulichen, persönlichen Betreuung

Steuerfragen  
Vermögens- und Liegenschaftenverwaltung  
treuhänderische Vertretungen  
Gründungen/Geschäftsführung im Auftrag  
Buchhaltungen

## **Laax/GR**

### **4<sup>1/2</sup> - Zimmer- Eigentumswohnungen**

zu verkaufen in 4-Familien-Haus an unverbaubarer und sonniger Aussichtslage über dem Laaxersee. Bündner Giebedach-Bau-stil. Komfortable Wohnungen mit grossem Ess-Wohnzimmer mit Cheminée, 3 Schlafzimmern, Luxusküche mit Frühstückstisch, Bad/WC, Dusche/WC, geräumiger Keller, Sauna/Solarium mit Dusche/WC. Freistehende Garagen. Ausbaumünsche können noch berücksichtigt werden. Baubeginn Frühjahr 1983.

Auskunft erteilt gerne Tel. 01/784 53 80.

## Neuaufnahmen

An den Sitzungen Dezember 1982 und Januar 1983 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



Antille Alan



Decurtins Andrea



Müller Jean-Paul



Rapin Jean-Claude



Schnurrenberger Urs



Silvestri André





Stricker Hanspeter



Schuler Franz

Wir heissen diese neuen Mitglieder herzlich willkommen.

---

Si tu vas à Rio ....

vergiss nicht, uns zu besuchen. Ein guter Cafezinho  
steht für Dich bereit.  
Spezial-Rabatt für die SWISSAIR von 20%.

 **TRUSSY** JOIAS

SWISS AND DUTCH OWNERS

BRAZILIAN GEMS  
&  
FINE JEWELRY  
FOLKLORE  
SOUVENIRS

TRUSSY RIAND

24 RUA DUVIVIER - COPACABANA, RIO - BRASIL - PHONE: 541-37 47

## Interview:

# Capt. Hans Wiederkehr, Kantonsrat

*Seit letztem Herbst ist unser ehemaliger Stiftungsrat Hans Wiederkehr Mitglied des Zürcher Kantonsrats, Grund genug, ihn näher kennenzulernen. Wir haben ihn deshalb zu einem Gespräch eingeladen, das am 6. Januar 1983 stattfand.*

*ar Herr Wiederkehr, wollen Sie sich unseren Lesern vorstellen?*

**HW** Ich bin ein Ur-Dietiker, bin auf einem Bauernhof aufgewachsen und war mit wenigen Ausnahmen immer in Dietikon wohnhaft. Ich habe Mechaniker gelernt, hatte aber keine Freude am Beruf und hätte nicht ins Technikum gehen können. Von Haus aus wollte man aus mir einen Lehrer machen, doch wäre dies mit Sicherheit schief herausgekommen. So besuchte ich die Abendhandelsschule Juventus, weil ich fand, die kaufmännische Richtung sage mir zu. Im Militär war ich ab 1957 beim UeG und kam Ende 1963 zur Swissair. Erst seit ich DC-8-Captain bin, fliege ich Langstrecke.

*ar Wie sind Sie zur Politik gekommen?*

**HW** Ich habe schon sehr jung mit Politik sympathisiert, ursprünglich mit der CVP. Ich verfolgte dort aber einen Wahlkampf, der mir nicht zusagte, weil ich fand, es hätte damals an Fairness gefehlt. Mein Vater, der ein Bauerngut betrieb, war natürlich in der SVP, er war sogar lokaler Mitbegründer im Jahre 1932. Ich wurde gefragt, ob ich bei den Wahlen auf die Gemeinderatsliste möchte und sagte spontan zu. Ich rutschte auf Anhieb in den Grossen Gemeinderat der Gemeinde Dietikon (Parlament) hinein. Ich war während zehn Jahren Gemeinderat, wovon ein Jahr Präsident. Als ich bei den Wahlen immer am meisten Stimmen erzielte, fragte man mich an, ob mein Name auf die SVP-Liste bei den Kantonsratswahlen gesetzt werden dürfe. So wurde ich erster Ersatzmann.

*ar Wie sind Sie als erster Ersatzmann in den Kantonsrat gelangt?*

**HW** Der jetzige Zürcher Stadtrat Egloff übernahm das Schulamt der Stadt Zürich, und der Arbeitsanfall war viel grösser, als er vermutete. Er trat aus dem Kantonsrat zurück und ich rutschte als erster Ersatzmann nach.

*ar Wie ist das Verhältnis zur Swissair als Arbeitgeber für einen Kantonsrat?*

**HW** Die Swissair ist – ich erlebte dies bereits früher – einem Politiker gegenüber sehr positiv eingestellt. Ich glaube sogar, dass es nicht einmal eine grosse Rolle spielt, auf welcher Seite er politisiert. Es muss vielleicht auch die heutige wirtschaftliche Situation in Betracht gezogen werden, und ich verstehe, dass auch die Swissair ihre Leute

lieber am Arbeitsplatz sieht, als beim Politisieren. Bei mir ging es anfangs sehr gut. Ich hatte diesen Januar zum ersten Mal Schwierigkeiten, als von vier Sitzungen an zweien ein Einsatz geplant war. Das geht natürlich nicht: Entweder kann ich politisieren und dann muss ich an diesen Sitzungen teilnehmen, oder es geht nicht. Ich wünschte mir von der Firma, dass ich an Montagen freigespielt werde und offerierte, dass dies als Frei-Tag abgebucht wird, denn irgendwie ist es auch Hobby und ich habe den «Plausch» daran.

*ar* Würden Sie von der Swissair zur Ernennung zum Kantonsrat schon begrüsst? Wurde intern Freude gezeigt am neuen Sprachrohr?

**HW** Eigentlich nicht. Es gab Leute, unter anderem meine direkten Vorgesetzten, die mir spontan gratulierten. Vom einen oder andern erhielt ich ein Kärtchen, was ich sehr nett fand, aber offiziell von der Swissair erwartete ich dies eigentlich nicht. Ja, und von der Aeroper erhielt ich vom jetzigen Präsidenten einen Telefonanruf. Sein Vorgänger begrüsst mich persönlich und gratulierte mir.

*ar* Ist das Vorgehen im Falle eines Besatzungs-Engpasses geregelt?

**HW** Ich bin mit dem DC-8-Flottenchef und dem Koordinator so verblieben, dass versucht wird, mir die Montage freizugeben. Als Entgegenkommen bin ich in Notfällen immer, auch an freien Tagen, bereit, einen Einsatz zu fliegen.

*ar* Würden Sie mit der Politik aufhören, wenn es mit dem Einsatz nicht klappte?

**HW** Nein, ich würde unter Umständen den Antrag stellen, dass mir unbezahlter Urlaub gewährt würde, verteilt auf das ganze Jahr. Die Tage, an denen ich Politik betreibe, könnten dann von diesem Urlaub abgebucht werden.

*ar* Würden Sie der Aeropers einen Dienst erweisen, wenn sie dies wünscht? Wenn wir ein steuerliches Anliegen hätten oder vielleicht einen divergierenden Standpunkt einnehmen gegenüber andern Interessen, zum Beispiel in der Frage der Rollweg-Beleuchtung?

**HW** Ja sicher. So wie jeder Gewerkschaftsfunktionär für seine Gewerkschaft schaut, und für seine Leute, die er vertritt, so werde auch ich ein Interessenvertreter sein, einerseits für die Belange meines Arbeitgebers, für den Flughafen im gesamten und natürlich auch für meinen Berufsverband. Da gibt es verschiedene Mittel an parlamentarischen Vorstössen, es kann eine Anfrage, ein Postulat, eine Motion oder eine Interpellation sein; oder es genügt auf kleinerer Ebene ein Telefonanruf an einen Sachbearbeiter.

*ar* Haben Sie sich schon überlegt, dass es vorkommen könnte, dass Sie zwischen die Aeropers und die Swissair zu stehen kämen?

**HW** Das glaube ich nicht. In den letzten zwanzig Jahren, soweit ich dies zurückverfolgen kann, haben sich die Aeropers und die Swissair im-



mer gefunden und es hat hier wirklich nur vernünftige Leute gegeben. Ich glaube nicht, dass diese Situation eintreten wird.

*ar Welche Interessen vertreten Sie im Kantonsrat?*

**HW** Das Schwergewicht wird bestimmt meine Wohnregion, das Limmattal, werden. Hier gibt es sehr grosse Probleme und nicht umsonst wird gesagt, das Limmattal sei das Ruhrgebiet der Schweiz. Das zweite Schwergewicht ist der Flughafen Zürich. Es wird dort zweifelsohne wieder ein Projekt über den Weiterausbau geben – nochmals wird von der Überdachung der Glatt als Überrollstrecke der Piste 28 gesprochen. Sonst steht am Flughafen ausser dem Lärmproblem momentan nichts an.

Weiter werde ich mich der Gesamtverkehrskonzeption des Kantons Zürich, dem Ausbau des Universitätsspitals und der Universität widmen müssen.

*ar Gibt es einen Zusammenhang zwischen dem Limmattal und den Flughafenproblemen? Lärm über dem Limmattal?*

**HW** Den gibt es sicher. Im Limmattal wie auch in Bülach gibt es Politiker, die ihre ganze Politik auf die Lärmseite schreiben und wenn der Lärm nicht wäre, könnten sie nicht politisieren. Ein grosses Problem sind die Gemeinden Geroldswil/Oetwil im Limmattal, die seit Jahren kämpfen und jetzt unter anderem eine Beschwerde an den Bundesrat eingereicht haben mit dem Begehren, die Abflugroute der Westpiste von 256° auf 260° zu verlegen. Doch das wäre meiner Meinung nach St. Florianpolitik. Dies ist einfach ein Teil des Lärms einer anderen Region zugeschoben.

*ar Haben Sie mit Kantonsrat Meierhofer – Ex-Pilot – oder mit Capt. Moser – SVP-Kantonsrat im Aargau – Kontakt?*

**HW** Mit Walter Meierhofer habe ich während einer Sitzung verabredet, einmal miteinander Mittagessen zu gehen, um über die Probleme des Flughafens zu diskutieren.

*ar Wie sind Sie mit der Aeropers verbunden?*

**HW** Ich betrachtete es von Anfang an als richtig, der Aeropers beizutreten und bedaure es heute noch, dass es nicht möglich ist, hundert Prozent der Piloten in der Aeropers zu erfassen, dass alle möglichst schnell diesem Berufsverband, den ich immer noch als Berufsverband und nicht als Gewerkschaft betrachte, beitreten. Wenn die Aeropers eine Gewerkschaft wäre, wäre ich schon lange nicht mehr dabei.

Ich war sieben Jahre lang VEF-Stiftungsrat und fand dies sehr interessant, vor allem die Anlagekommission. Verglichen mit einem Parlament, sei dies nun kantonal oder kommunal, wird da wirklich effizient gearbeitet. In diesen Stiftungsrat wurde ich delegiert weil mir die Wirtschaftlichkeit der Überbauung Steinhausen als fragwürdig erschien. Nachher war ich noch in der Versicherungskommis-

sion und Vertreter der VEF im Avireal-Verwaltungsrat. Als ich feststellte, dass ich auf ein anderes Flugzeug umgeschult werden würde, wollte ich alle Chargen abgeben, weil ich mich auf die Umschulung auf DC-8 freute: drei bis vier Monate Schule, und nichts mehr nebenher.

ar *Bedeutet ein Verwaltungsrats-Mandat bei Avireal, dass die VEF sehr viel in Liegenschaften investiert hat, die durch sie verwaltet werden?*

HW Ja, als die Avireal gegründet und eine solche Verwaltungsinstitution wurde, fanden wir, es sei einfacher, all jene Liegenschaften, bei denen wir betreffend Verwaltungshonorar günstiger davonkamen, der Avireal zu übertragen. Es war eine Bedingung, die VEF am Aktienkapital der Avireal mit zehn Prozent zu beteiligen, und im Verwaltungsrat vertreten zu sein.

ar *Was ist der grundlegende Unterschied von Gewerkschaft und Berufsverband, den Sie erwähnten? Gibt es nicht auch Parallelen?*

HW Sicher gibt es gewisse Parallelen. Doch wenn es unvernünftig wird, sieht man den Unterschied. Wenn ich Gewerkschaftsvertreter höre, und welche Forderungen gerade in der heutigen Zeit gestellt werden, wird es unvernünftig. Ich wehre mich gegen alles, was der Öffentlichen Hand zusätzlich aufgebürdet werden soll, womit der Personalapparat noch grösser würde. 1909 gab es pro 27 Arbeitnehmer einen Angestellten der Öffentlichen Hand, 1936 war es von 19 einer und 1979 war es von sieben einer. Wenn das so weitergeht, haben wir im Jahr Zweitausend von vier Arbeitnehmern einen, der sein Salär von der Öffentlichen Hand bezieht.

ar *1909 gab es aber beispielsweise noch keine AHV, es hat einen rechten Apparat gebraucht, damit unter anderem kein Missbrauch getrieben wird . . .*

HW Das stimmt, und ich muss im gleichen Zusammenhang auch sagen, dass 1909 ein Lehrer ausserhalb der Grossstädte manchmal noch 60 Schüler in seiner Klasse hatte; und heute hat er zwischen 20 und 25. Allein dort brauchte es einmal doppelt oder dreifach soviel zusätzliches Personal. Aber irgendwo muss es ja aufhören. Ein vernünftiger Berufsverband setzt auch einen vernünftigen Arbeitgeber voraus, und da haben wir es viel besser als andere Berufsverbände oder als Gewerkschaften. Die Salärverhandlungen Ende 1982 beweisen mir, dass ich in einem Berufsverband bin und nicht in einer Gewerkschaft.

ar *Sie unterstützen also die Salärverhandlungen, so wie sie von der Aéroports geführt werden, voll und ganz?*

HW Aufgrund der wirtschaftlichen Situation ja.

ar *Manche befürchten eine Nivellierung der Löhne . . .*

HW Das befürchte ich nicht; dies ist für mich eine einmalige Situation, es wurde noch nie so gemacht. Ich muss aber sagen, dass sie be-

reits im Kantonsrat einen Ableger gefunden hat, indem ein Vertreter der SVP, Hans Frei, Regensdorf, ein Postulat einreichte, damit die Saläre derjenigen, die weniger verdienen erhöht werden, und dann die Kurve etwas abflacht, bis auf einen bestimmten Betrag. Für mich ist das im letzten Jahr Ausgehandelte einmalig, aber vernünftig.

ar *Als Stiftungsrat haben Sie die Angelegenheit des Rücktrittskapitals noch miterlebt. War da nicht eine Differenz mit dem Kanton?*

HW Nein, es ging nur um steuerliche Fragen. Mit der Swissair gab es selbstverständlich harte Verhandlungen. Da hatten wir aber einen Spatz in der Hand.

ar *Wer ist «wir» in diesem Fall?*

HW Die Vertreter der Destinatäre. Einen Spatz hatten wir in der Hand, weil damals Dr. Berchtold ausdrücklich zu Protokoll gab, er akzeptiere und anerkenne, dass dieses Geld den Piloten gehöre und ihnen auch zugesprochen werden sollte. Und an diese Aussage klammernten wir uns immer wieder, bis es zu einer Lösung kam.

ar *Bleibt Ihnen noch Musse und Freizeit?*

HW Es gab eine Zeit, da ich sehr viel Freizeit hatte. Als mein Vater den Bauernbetrieb aufgab, fing ich an, in meiner Freizeit das Land zu überbauen und ich verwalte heute noch mit meinem Bruder die Liegenschaften.

ar *In diesem Fall sind Sie Vermieter von preisgünstigen Wohnungen?*

HW Ja, sicher.

ar *Wollen wir ein Inserat machen?*

HW Ich habe eine lange Warteliste . . . Im übrigen treibe ich in meiner Freizeit Sport, im Winter gerne Langlauf. Ich bin auch ein leidenschaftlicher «Briefmärkeler».

ar *Herr Wiederkehr, wir danken Ihnen für das ausführliche Gespräch und wünschen Ihnen viel Erfolg im Kantonsrat.*

*Interview: Beat von Tobel und Felix Rasumowsky*



Im Sommer- und Winter-Ferien-Sportort

*Klosters*

entsteht auf Winter 1983/84  
das aussergewöhnliche, vegetarisch geführte  
★★★★★ **AABA HEALTH APART-HOTEL**  
für gesunde Lebensweise und Erholung  
in der Erkenntnis «**Das Leben besser leben**».

Ein Teil der luxuriösen, modernst  
ausgebauten

**1-2 Zimmer-Apartments  
und Suiten sind  
zu verkaufen**

Ausländerbewilligungen  
vorhanden, Finanzierung  
geregelt.

Interessenten wollen sich melden bei:

Bauherr/Architekt W. D. Fischer, CH-8053 Zürich  
Trichtenhausenstr. 130, Tel. 01/53 57 33, FS 53 329



## **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.

## Die Steinadler flogen gen Norden

Wie geplant brachen die Steinadler am 19. Oktober 1982 in Richtung Oldenburg bei Bremen zum Jagdbombergeschwader 43 auf, um sich dort einem fairen Fussballkampf zu stellen. Die Steinadler, alles deutsche Swissairpiloten und zum grössten Teil ehemalige Luftwaffenflieger, waren einer Einladung gefolgt, auf die man sich schon lange gefreut hatte.

Nach Zwischenhalt in Frankfurt (ein Koffer wurde vergessen) landeten sie in Bremen, wo zwei Offiziere und eine Pressefotografin zum Empfang bereit standen. Per Bundeswehrbus ging die Reise nach Oldenburg weiter. Hier wurden die Steinadler, leider nur 10 Spieler, durch den Kommodore Herrn Oberst Krah und seinen Stab offiziell begrüsst und zum Bier geladen, welches ausgezeichnet mundete.

Der erste Abend stand zur freien Verfügung, und wir entschlossen uns zu einem Abstecher in den «Spieker», eine 500 Jahre alte Kneipe. Bei frischem Aal, Korn aus Zinnlöffeln und deftigem Schwarzbrot wurden alte Zeiten aufgefrischt.

Am nächsten Morgen wurde der Flugplatz mit all seinen Einrichtungen unter die Lupe genommen. Major «Bony» Rosenow machte uns das Fliegen im Alfa-Jet-Simulator nicht einfach. Sein Spezialprogramm für Swissairpiloten setzte sich aus Loopings mit engine failure on top, Rollen und einem one engine talkdown bis zum touch down zusammen. Mit Bravour wurde diese Hürde genommen. Als sich herausstellte, dass R. Steffen der 2000. Simulatorbesucher war und mit einer Urkunde geehrt wurde, war die Freude besonders gross.

Beim gemeinsamen Mittagessen herrschte eher eine gedrückte Stimmung, denn alle fieberten dem Fussballspiel entgegen. In der Zwischenzeit erhielten die Steinadler durch Major d. R. Hermann Dehmel Unterstützung und das Team konnte zum Anstoss komplett einlaufen.

Die Oldenburger begannen furios. V. Schönknecht, der Steinadler-Keeper, lag pausenlos in der Luft und verhinderte eine frühe Führung. Aber das 1:0 konnte auch er nicht verhindern. Mit diesem Ergebnis wurden die Seiten gewechselt. Wir waren heilfroh, denn es hätte schlimmer kommen können.

Durch den Pausentee gestärkt, legten die Steinadler sofort gewaltig los. Nur eine Minute nach dem Wieder-Anpfiff stand es prompt 1:1, nachdem H. Kowarik mit einer sauberen Bogenlampe, zur Überraschung aller, den Ausgleich erzielt hatte. Der Kampf wogte hin und her. Plötzlich sauste eine «Granate» von R. Steffen aus 20 m Entfernung ins Netz der Oldenburger. Die Steinadler waren 2:1 in Führung gegangen. Nach einem Eckball hiess es durch B. Paul sogar 3:1. Nun wurden die Jagdbomberpiloten nervös, erzielten jedoch kurz vor Schluss den Anschlusstreffer zum 3:2-Endstand. Oberst Krah als Mittelstürmer und seine Mannen hatten diesmal das Glück nicht in ihren Schussstiefeln. Es war eher



*Stehend v. l.: B. Paul, M. Bröder, H. Witt, V. Schönknecht, B. Klesser,  
E. Gröber*

*Kniend v. l.: H. Kowarik, H. Dehmel, R. Steffen, U. Lang, M. Seipel*

ein schmeichelhafter Sieg der Steinadler, doch zeichnete sich das Team durch Disziplin und Einsatz aus.

Im Anschluss an das Spiel wurden nach dem gemeinsamen Essen Erinnerungsgeschenke ausgetauscht und man ging zum gemütlichen Teil über. Dann hiess es Abschied nehmen. Am folgenden Tag kehrten die Steinadler leicht lädiert, jedoch überaus zufrieden nach Kloten zurück. Das JaboG 43 hat auf überzeugende Weise seinen Gästen aus der Schweiz zwei Tage bereitet, welche die Swissairpiloten so schnell nicht vergessen werden. Für Ende April wurde ein Rückspiel in Kloten vereinbart.

Smily



## Man sollte . . .

- allen unsern Mitgliedern das schöne neue Sekretariat zeigen, Nachfolgeprobleme gibt es dann keine mehr?!
- sich fragen, wer die Jahresorientierung 1985 macht, wenn zur gleichen Zeit die erste MD-100 überflogen wird?
- die EK DC-10 fragen, ob es stimmt, dass gewisse «junge» First Officers schon innerhalb der ersten acht Monate eine Woche Rio zweimal im Einsatz hatten?
- fragen, ob das gleiche auch zutrifft für Lomé?

- es nicht für möglich halten, dass ausgerechnet der Vorsitzende der Kommission Info/**rundschau** (!), Herr Rasumowsky, sich nicht bei den zuständigen Stellen genau über die Anzahl der geplanten Upgradings informieren lässt, bevor er Artikel wie «Der böse Dämon» in der **rundschau** publiziert.

Im Jahre 1983 werden nicht 6 sondern ca. 36 SFO ihr Upgrading beginnen oder beenden, was meines Erachtens doch ein kleiner Unterschied ist!

B. Kummer

Anmerkung der Redaktion: gemäss letzter Auskunft des Chefs OCA werden im nächsten Planungsbulletin bei Flottenplanungs-Variante «Hoch» zwei Kurse à sechs Upgradings vorgesehen, bei Variante «Tief» entsprechend weniger.

---

## Vivat!

Zeiten, in denen Individuen über relativ mehr Geld verfügen, als Gesellschaften, bescheren uns die merkwürdigsten Dinge. Noch vor nicht allzulanger Zeit erschien im Flight-recorder ein Artikel über einen Hotelbrand in Boston. Darauf setzte eine breite Diskussion über Besatzungssicherheit ein, die unter anderem in der Erkenntnis gipfelte, eine Rauchmaske gehöre in jeden Crewbag (und im Hotel aufs Nachttischchen). Es mag wohl budgetgeplagten Direktoren zuzuschreiben sein, dass nun die entsprechende Rauchmaske «Vivat» auf dem aussergewöhnlichen Weg der Freizeitladen-Information «vor allem auch dem fliegenden Per-



## **SHELL-HEIZÖL**

Für Aeropers-Mitglieder stets zu Spezialpreisen

Wir bedienen Sie mit dem Heizöl stets

- Schnell
- Preiswert
- Zuverlässig

Wir beraten Sie gerne für

- Tankreinigung
- Tanksanierung
- Brennerservice

**TERMOPLAN**  
**Telefon 01-461 52 62**

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 FrI. Kessel.

sonal» angeboten wird. Diese Bestellaktion, die jenen für Räucherlachs oder Bettfedern gleicht, ist einerseits äusserst löblich, entbehrt andererseits aber nicht eines gefährlichen Zynismus, denn wie stehen Sie, lieber Pilot, nach dem nächsten Hotelbrand da, wenn Ihr Vorgesetzter, der Versicherungsanwalt oder Ihre Hinterbliebenen nach der «Vivat» fragen, Ihnen aber die Bestellaktion entgangen war, oder Sie die sechzig Franken scheuten? Wenn ich an die aufwendig publizierte Foulard- und Blusenerneuerung für Hostessen denke, so finde ich die Prioritäten falsch gesetzt: Safety first! Die Fluchtmaske muss den Besatzungen zwingend abgegeben werden – ob mit oder ohne individueller Kostenbeteiligung ist unwichtig. Sicherlich wird es früher oder später gelingen, die Swissair von diesem notwendigen Schritt zu überzeugen. Überbrücken Sie, liebes Besatzungsmitglied, jedoch souverän die Zwischenzeit und bestellen Sie die «Vivat» beim Freizeitladen. Die FPS-Leitung ist bis auf weiteres bereit, auch den in dieser **rundschau** abgedruckten Coupon als Bestellformular anzuerkennen, einzusenden an intern YFZ.

Felix Rasumowsky

### **Bestellaktion: Was ist eine Fluchtmaske?**

Eine am Hals dichtschiessende, feuerresistente und durchsichtige Kopfhülle mit Rauch- und Partikelfilter! Sie ermöglicht im Brandfall die Flucht auch bei starker Rauchentwicklung.

An der Entwicklung dieser Rauchmaske war die Zentralstelle Betriebssicherheit der Swissair beteiligt. Das nun zum Verkauf angebotene Modell dient vor allem auch dem fliegenden Personal, welches sich oft in Hotels aufhält. Durch die kleinen Abmessungen hat die Maske in jedem Koffer Platz (15 x 20 x 1 cm).

Eine Mustermaske ist im Laden Balsberg ausgestellt.

Der Verkaufspreis ist abhängig vom Bestellungseingang und wird sich in der Grössenordnung von Fr. 55.— bis 60.— bewegen. Die Besteller werden über den definitiven Verkaufspreis und Auslieferungstermin orientiert.

---

**bitte abtrennen und an YFZ senden**

Name: \_\_\_\_\_ Vorname: \_\_\_\_\_ Fach: \_\_\_\_\_

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

bestellt: \_\_\_\_\_ Stück «Vivat» Fluchtmaske(n)

Datum: \_\_\_\_\_ Unterschrift: \_\_\_\_\_



Besichtigung  
des Musterhauses  
jeweils Samstag von 11–16 Uhr

## Doppel- Einfamilienhäuser in Bassersdorf.



Wir verkaufen in Bassersdorf die letzten grosszügig ausgebauten, geräumigen Einfamilienhäuser für gehobene Ansprüche. In leicht abfallendem Gelände, am Rande eines sonnig und ruhig gelegenen Einfamilienhaus-Quartiers, entstehen komfortable Doppel-Einfamilienhäuser mit hoher Wohnqualität.

5½-Zimmer-Häuser inkl. Garage  
(Wohnfläche ca. 182 m<sup>2</sup>)

ab Fr. 558 000.–

Finanzierung bis 80% gesichert  
Bezug nach Vereinbarung

(Festpreise)

Jedes Haus mit Einzelheizung, separatem Elektro-Boiler, Warmluft-Cheminée und Niedertemperatur-Fussbodenheizung. Sehr gute thermische und akustische Isolation, Fenster mit 3-fach-Isolierverglasung, Holztäferdecken, etc.

Verlangen Sie unsere ausführlichen Prospektunterlagen.

# STEINER

Karl Steiner AG  
Generalunternehmung  
Hagenholzstrasse 60, 8050 Zürich  
Telefon 01-3011010, int. 428

## Auf Herz und Nieren geprüft (2)

*Der unter obigem Titel in der letzten September/Okttober-Nummer erschienene Artikel löste unter einigen Fliegerärzten helle Aufregung aus und führte zu einem Briefwechsel zwischen dem BZL-Chefarzt und der Redaktion. Dr. Halner schreibt uns unter anderem:*

«Im ersten Abschnitt auf Seite 23 schreiben Sie, dass die Angst, wegen eines medizinischen Befundes nicht mehr fliegen zu können, eine subjektive Berechtigung schaffe, dem Fliegerarzt medizinische Dinge zu verheimlichen. Dies stimmt natürlich nicht. Ein medizinischer Befund, der eine vorübergehende oder definitive Fluguntauglichkeitserklärung zur Folge hat, berechtigt natürlich keineswegs einen Piloten, dem Fliegerarzt seine Krankheit zu verheimlichen. Man könnte es höchstens so formulieren, dass bei einer solchen Situation die Verheimlichung gegenüber dem Fliegerarzt verständlich oder einfühlbar ist. Von einer Berechtigung darf aber auf keinen Fall die Rede sein.

Die Schilderung vom Chefarzt des fliegerärztlichen Institutes in Dübendorf, der erkrankte oder verunfallte Piloten in den Vereinigten Staaten besucht, könnte die Meinung erwecken, dass er auf Bundeskosten in der Welt herumreist, mit dem Vorwand, erkrankte Militärpiloten zu besuchen. Dass aber Herr Dr. Gubser im erwähnten Beispiel seinen Besuch mit einem Ferienaufenthalt in den USA verband, geht aus Ihren Angaben nicht hervor.

Der Satz auf Seite 25: «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.» tönt nach Resignation. Strengere Massstäbe werden von der Swissair allenfalls nur bei der Selektion angewendet, nicht aber bei Kontrolluntersuchungen. Es ist also ein Unterschied, ob wir beurteilen, welche Piloten wir noch weiter fliegen lassen dürfen oder ob wir beurteilen, welche Kandidaten wir aus einer grösseren Gruppe von Anwärtern für den Pilotenberuf auswählen. (. . .)

Auf Seite 27 im zweiten Abschnitt schreiben Sie, dass ein Pilot zweimal jährlich durchleuchtet wird. Dies ist falsch. Die Berufspiloten in der Schweiz werden nach unseren Vorschriften nur einmal alle zwei Jahre durchleuchtet.

Im nächsten Abschnitt steht, dass für Berufspiloten alle vier Jahre ein Sprachaudiogramm vorgeschrieben sei. Dies stimmt auch nicht, denn es handelt sich hier um ein Reintonaudiogramm, welches vorgeschrieben ist und nicht ein Sprachaudiogramm. (. . .)

Der letzte Satz dieses Abschnittes bedarf unbedingt einer Berichtigung. Erweckt er doch den Anschein, dass die Ärzte, die den Linienpiloten die Malariaphylaxe verschreiben, nach dem Grundsatz: «Après nous le déluge» handeln würden. Es besteht überhaupt kein Zweifel, dass die

Malaria bedeutend gefährlicher ist als allfällige Prophylaxerisiken. Praktisch jede Langzeittherapie mit einem Medikament kann zu einer sogenannten Agranulozytose (Schwund der weissen Blutkörperchen) und deshalb zu einer Abwehrschwäche gegenüber Infektionskrankheiten führen. Diese Nebenerscheinung tritt aber innert Monaten in Erscheinung und nicht erst nach Jahren. Zudem ist sie immer reversibel, sobald man das Medikament, in diesem Fall die Malariaprophylaxe, absetzt. Eine Agranulozytose kann also beispielsweise auch nach regelmässigem Konsum von Aspirin auftreten. Es ist aber sicher nicht so, dass die Fliegerärzte der Swissair ihren Piloten die Malariaprophylaxe aus wirtschaftlichen Überlegungen vorschreiben, damit ja kein Ausfall infolge einer Malariaerkrankung auftreten würde und zudem noch mit dem Bewusstsein, dass eine solche Langzeitprophylaxe ohnehin erst nach der Pensionierung des betreffenden Piloten zu manifesten Gesundheitsschäden führe. Eine solche Behauptung aufzustellen, die das ethische Bewusstsein eines Arztes zutiefst verletzt, empfinde ich als Gemeinheit.»

## **Neerach**

An schöner, ruhiger Aussichtslage

### **neues, freistehendes Einfamilienhaus**

zu verkaufen.

Wohnen/Essen (41 m<sup>2</sup>) mit Cheminée, luxuriöse Küche, 3 Schlafzimmer (17, 13, 12 m<sup>2</sup>), Bad/WC, Dusche/WC, grosser disponibler Raum im UG mit sep. Zugang, schöne Gartenanlage, Sitzplatz mit Aussencheminée, Doppelgarage.

Preis Fr. 730 000.—.

Bezug sofort oder nach Vereinbarung.

Weitere Auskünfte erteilen gerne:

**Diethelm + Kesselring, Immobilien**

**Witikonstrasse 231, 8053 Zürich, Telefon 01 / 55 14 44.**



## Afrika

Es ist gewiss nicht selbstverständlich, dass die Swissair ein Flugzeug samt Cockpit-Besatzung über längere Zeit an eine andere Fluggesellschaft vermietet. Umso mehr war ich erfreut, dass ich trotz bescheidener Senioritätsposition auf dem DC-9-81 «dank» der Unabkömmllichkeit des geplanten Kollegen aus der Reserve zu diesem zweiwöchigen Afrikaerlebnis kam, wohlgemerkt, unter vorgängiger gegenseitiger Verständigung.

Da ich in Personalunion auch noch als **rundschau**-Redaktor amtiere, liegt es nahe, dass in unserem Aeropers-Organ einige Erlebnisse dieser neuartigen Erfahrung festgehalten werden. Dabei will ich nicht über operationelle Begebenheiten berichten, dies wollen wir den hierfür vorgesehenen Publikationsmitteln vorbehalten. Nein, unsere Leser sollen sich einige persönliche Gedanken und Erlebnisse zu Gemüte führen können, Dinge, die vielleicht nur dem Schreibenden geschehen sind, vielleicht aber auch Beobachtungen, die Kollegen in der gleichen oder ähnlichen Art gemacht haben.

Und jetzt mache ich genau das, was ich gerne Journalisten vorzuwerfen pflege: ich berichte über Eindrücke, die ich während knapper zwei Wochen in relativ beschränkter Umgebung aufgenommen habe. Man kann solches mitnichten als umfassendes Urteil bezeichnen, meine Gedanken sind mit Vorsicht zu geniessen und, so möchte ich raten, bei nächstmöglicher Gelegenheit an Ort und Stelle nachzuprüfen.

Den Grossteil unserer freien Tage während der Rotation verbrachten wir in Brazzaville. Bekanntlich liegt die Stadt am Kongo, genau gegenüber von Kinshasa, der Hauptstadt von Zaïre. Ebenso gegenüber liegen sich die politischen Systeme dieser beiden Staaten. Dort Zaïre, durch «le citoyen président-fondateur» Mobutu Sese Seko überaus despotisch regiert (er soll einer der reichsten Männer der Welt sein), dem ach so kapitalistischen Westen verschrieben, und hier «la république populaire du Congo» mit einem sozialistisch bis kommunistisch angehauchten Macht-aufbau, wo sich die politisch engagierten Bürger mit «camarade» ansprechen.

Nicht unähnlich zu China sieht man hier Parolen an die Mauern entlang markanter Plätze und Strassen geschrieben. Mir bleibt der Spruch «le travail crée l'homme» im Gedächtnis, zunächst wegen seiner Kürze, vor allem aber weil er sehr wenig in unser Weltbild passt. In meiner kapitalistisch geschulten Logik läuft der Vorgang eigentlich umgekehrt ab: Der Mensch hat die Arbeit kreiert, um seine elementaren Bedürfnisse zu decken. Entweder er erzeugt die benötigten Produkte selbst, oder er erwirbt sie gegen Entgelt von jemand anderem. Dieses Geld muss verdient werden, der Weg hierzu führt im allgemeinen über die sogenannte Arbeit. Die wenigen löblichen Ausnahmeerscheinungen, die ohne Arbeit zu Geld

Zu verkaufen (evtl. zu vermieten):

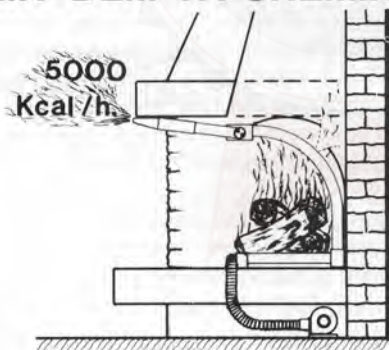
## **7-Zimmer-Einfamilienhaus in Gossau ZH**

Südhanglage mit schöner Aussicht. Grundstück 750 m<sup>2</sup>.  
Origineller Wohnraum mit Warmluft-Cheminée. Wohnküche mit  
Hauswirtschaftsraum. Gedeckter Gartensitzplatz. Doppelgarage.  
Bezugsbereit.

Preis: Fr. 695 000.—.

Auskunft erteilt: Telefon 01/910 48 05.

## **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  
Schlottenbühlstrasse 31  
8625 Gossau/ZH  
Telefon 01/935 32 71

Coupon

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

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

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

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

kommen, bestätigen nur die Regel. Die Arbeitnehmer in aller Welt streben dauernd eine Verringerung der Arbeitsleistung an, was wohl auch nicht zugunsten der Arbeit als kreativer Kraft spricht. Ferien wären nach staatlich-kongolesischer Weltanschauung wohl als Müssiggang zu bezeichnen, ohne jede Erneuerungswirkung.

Wir konnten jedoch zu unserer Freude feststellen, dass die Bevölkerung die politischen Ränkespiele praktisch nicht mit vollzieht. Die Afrikaner sind äusserst fröhliche Menschen, mit Ideologien wissen sie glücklicherweise wenig anzufangen. Neben der Befriedigung der elementaren Bedürfnisse gehört vor allem auch das «dolce far niente» zum Lebensstil Afrikas. Dem Alkohol wird recht häufig zugesprochen, überall erklingt rhythmische und doch sanfte, nie aggressive Musik, die uns in der tropischen Umgebung sogleich in ihren Bann zog. Man findet auch Nachtlöcher, wo die dunkelhäutigen Schönheiten um die Gunst der grösstenteils einheimischen Besucher wetteifern.

Brazzaville macht einen recht provinziellen Eindruck, besonders auch wenn man es mit dem benachbarten Kinshasa mit seinen zahlreichen Hochhäusern vergleicht. Hier vermitteln einzig die Regierungs- und Verwaltungsgebäude, welche meist von schön angelegten Parks umgeben sind, sowie einige Repräsentier-Strassenstücke einen Eindruck von Grosszügigkeit. Reisen über Land sind während der Regenzeit ein heikles Unterfangen, weil sowohl die einzige Bahnlinie, als auch die meist ungeteerten Strassen nach Gewittern zur Unpassierbarkeit neigen. Der rege Autoverkehr der Hauptstadt versiegt denn auch wenige Kilometer ausserhalb. Der gewaltige Kongofluss ist erst oberhalb Brazzaville als Verkehrsader benützbar, der Unterlauf bis zum Meer ist wegen der zahlreichen Stromschnellen nicht schiffbar. Der Güterverkehr muss deshalb auf Bahn und Strasse abgewickelt werden.

Während vom politischen Einfluss der Russen und Chinesen wenig zu spüren ist, macht sich die Präsenz Frankreichs im täglichen Leben umso eindrücklicher bemerkbar. Alle Leute sprechen französisch, auch stammen praktisch alle industriellen Produkte aus Frankreich. Uns fiel auf, dass in den frankophonen Ländern Afrikas die Zusammenarbeit mit der ehemaligen Kolonialmacht am besten gedeiht. Offenbar kommt die französische Lebensauffassung dem Naturell der Afrikaner, das nicht gerade durch grossen Fleiss, dafür durch umso mehr Lebensfreude gekennzeichnet ist, am nächsten.

Ein sehr eindrückliches Erlebnis hatten wir während einer unserer Zwischenlandungen in Lagos. Ich bemerkte plötzlich eine Gruppe wild gestikulierender Schwarzer neben den Frachträumen unseres Flugzeuges. Dabei fiel mein Blick auf eine dicke Afrikanerin, eingehüllt in ihre farbenfrohen Tücher, die fürchterlich schreiend und weinend herumtanzte, auf alle Umstehenden einschrie und sich sogar auf dem schmutzigen Tarmac wälzte. Sie war zu Tode betrübt und nicht zu beruhigen. Mir wurde



dann erklärt, dass eine ganze Anzahl Passagiere aus Brazzaville ihr Gepäck nicht erhalten hätten, und deshalb aufgebracht auf den Tarmac hinausgedrungen seien. Diese Frau war besonders hart betroffen, weil sich ihr ganzer Reichtum im vermissten Koffer befand. Gemäss Loadsheet mussten sich diese Gepäckstücke im Hold Eins befinden, aber offenbar war unkontrollierterweise eine ganze Menge Fracht in diesen Raum geladen worden. Ich veranlasste, dass diese Gepäckstücke ausgeladen wurden und siehe da, die verschiedenen Gepäckstücke kamen zum Vorschein. Nun schlug die Stimmung ins Gegenteil um, und die noch eben tiefbetrübte, untröstliche Frau geriet in einen wahren Freudentaumel, sie weinte jetzt vor Freude und umarmte und küsste die umstehende Menge. Es war ein faszinierendes Bild von ursprünglicher, wahrer Menschlichkeit, das ich nicht so schnell vergessen werde.

Auch die Leute von der ATC sind gerne zu einem Spass bereit. Jedenfalls glaube ich kaum, dass der Mann im Tower zu Douala unmittelbar nach unserem nächtlichen Touchdown in ernster Absicht fragte: «Do you have the aircraft under control?» Wir konnten mit gutem Gewissen mit «affirmative» antworten.

Es gäbe noch viel zu erzählen, aber was sind schon Worte im Vergleich zur eigenen Erfahrung. Mein Bild von Afrika hat sich in dieser Zeit doch etwas verändert. Wo ich früher recht chaotische Zustände vermutete, sehe ich jetzt eine Gemeinschaft von Menschen, die sich nicht einfach nach unseren Denkschemen einordnen lässt, wo aber die zwischenmenschlichen Beziehungen noch nicht zum Schlagwort von Theoretikern in einer allzu technisierten Welt geworden sind, sondern täglich gelebt und gepflegt werden. Wir können nur hoffen, dass sich der «Fortschritt» in Afrika weiterhin in Grenzen halten wird, soweit darunter der Export unseres Fortschrittsglaubens verstanden wird. Heiner Spörri

## Silvester in Rio

Der traditionelle Swissair-Neujahrsapéro – spontan von zwei Mitgliedern organisiert – wurde ein grosser Erfolg. Die Finanzierung war kein Problem, da es auch 1982 möglich war, das zusätzliche Silvesterdeplacement auszus zahlen!

Am Morgen des Einunddreissigsten sah das Zentrum von Rio aus wie die 5th Avenue bei einer Parade! Aus allen Häusern wurde Papier aus dem Fenster geworfen. Nicht alle Brasilianer gaben sich die Mühe, kleine Papierfetzen zu machen, Rollen von WC-Papier, ganze Computer print outs und natürlich noch nicht bezahlte Rechnungen fanden den Weg hinunter.

Die ersten Sambaorchester waren schon früh unterwegs, und der Verkehr brach bald zusammen. Junge Mädchen zeigten, was sie auf der Sambahschule gelernt hatten. Einige etwas reifere Damen strahlten in roten, plüschenen Morgenröcken unter einem Regen von Papier, als ob sie soeben zur Miss World gekrönt worden wären.

Rio macht sich auf für 1983! Wir auch. Der flight engineer und ich begeben uns über Terrassen voller bereits angeheiterter Menschen (anscheinend versuchen alle Bürolisten heute morgen den Rekord des Bier- und Caipirinha-Trinkens zu verbessern!) zum St. Maria Platz. Mein Begleiter hat ein überfallsicheres Täschchen gekauft. Nebst Portemonnaie mit Cash- und Kreditkarten hat er sicherheitshalber auch das Geld seiner Frau und seine Tissotuhr eingepackt. Das alte, offene Holztram sieht aus wie das von San Francisco, nur wird es elektrisch betrieben. Unsere Fahrt wurde dann auch mehrmals unterbrochen, da die Bügel ausgehängt wurden. Mit Elan machte sich der Fahrtbegleiter daran, von jedem Reisenden die erforderlichen 20 Cruzeiros (= 10 Rappen) zu kassieren. Das Tram ist aber so überfüllt, dass er auf eine Zwischenpassage der Leitungsmasten warten muss, um die Trittbrettfahrer zu passieren. Wir geniessen den Anblick der schönen Brasilianer(innen), der süssen Kinder und den prachtvollen Blick hinunter auf Rio. Auf dem Rückweg fährt das Tram, wieder überfüllt, bedeutend schneller. Nach der zweiten Haltestelle passiert es: mit äusserster Kraft greift ein Bandit, vom Trittbrett aus, die am Gurt des FE festgeschnallte Tasche! Mit der freien Hand gibt er dem FE einen schönen «Kratzer» auf den Arm, verdammt scharfe Nägel hat der Kerl! Verkrampft hält der FE seine Minolta Spiegelreflex, in zwei Sekunden ist alles vorbei. Was bleibt, ist ein Teil der Befestigung der Tasche! Ohne Messer und praktisch ohne Gewalt sind wir davongekommen, die Brasilianer zucken mit den Schultern: dumme Ausländer! Der Polizeibeamte auf dem mit Mühe gefundenen Posten erklärt, dass er nicht zuständig ist, telefoniert freundlich und verweist auf einen weit entfernten Posten. Wer schreibt schon gerne am Nachmittag des Einunddreissigsten?

Im «Jardim» spielt das Sambaorchester mit maximaler Lautstärke während unseres Silvestermenüs. Die Kellner servieren im Sambaerhythmus (auch die Rechnung!), und zwischen den Tischen wird getanzt. Unermüdliche Kollegen lassen wir in anderer Begleitung zurück, als wir uns gegen elf Uhr Richtung «Copa» begeben. Schon vor 3 Stunden wünschten wir uns zum ersten Mal alles Gute (24.00 Uhr Schweizerzeit)! Jetzt, unter einer andern Zeitsonne, klingen die Champagnergläser wieder im 29. Stock des «Meridien». Ein wunderschöner Blick hinunter auf die Copacabana: tausende von Kerzen beleuchten Sand und Gesichter bei zum Glück regenfreiem, aber bewölktem Himmel. Die Macumbaschiffe und viele Blumen werden vorbereitet. Werden sie das Glück bringen? Als das Feuerwerk beginnt, sind wir auf dem Strand. Mindestens vierzig Swiss-

airler unter hunderttausenden von Mitmenschen erleben das Feuerwerk der Feuerwerke. Es fängt auf der Südseite der Copa an, und als die erste Serie von Raketen auf dem majestätischen Meridien hochgeht, jauchzt die Menge! Ein kaltes Schaudern geht über meinen Rücken! Ein wasserfallähnlicher Feuerregen beleuchtet unser Hotel. 1983 hat begonnen! Als erstem werden dem Stationsdispatcher Geld, Uhr und alle Schlüssel geraubt. Einem andern Kollegen wird liebevoll von einer sehr hübschen Brasilianerin ein glückliches neues Jahr gewünscht. Auch er wird es nachher ohne Portemonnaie machen müssen. Als wir aus dem Taxi steigen und ein Tiger abrechnet, beträgt sein Retourgeld 500 anstatt 5000 Cruzeiros!

Können wir auch im 1983 noch sagen: die Versicherung wird es bezahlen? Ich glaube es nicht, schliesslich zahlen wir die Versicherung ja selber. Ist es nicht besser, wenn wir vorsichtiger sind und uns besser anpassen? Ob sich unser Tiger wohl immer noch auf seinem Zimmer befindet mit einer «Magenverstimmung»?!

Hans Kok

---

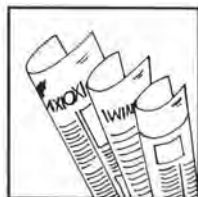
Die Sparidee des Monats : DESTINATION SPLIT !



„Herr Meier, Passagier nach München,  
wird dringend gebeten, sich auf die  
RECHTE Seite zurückzugeben!!!“



## from other publications



### **Aviation Week und Space Technology, 20. Dezember 1982**

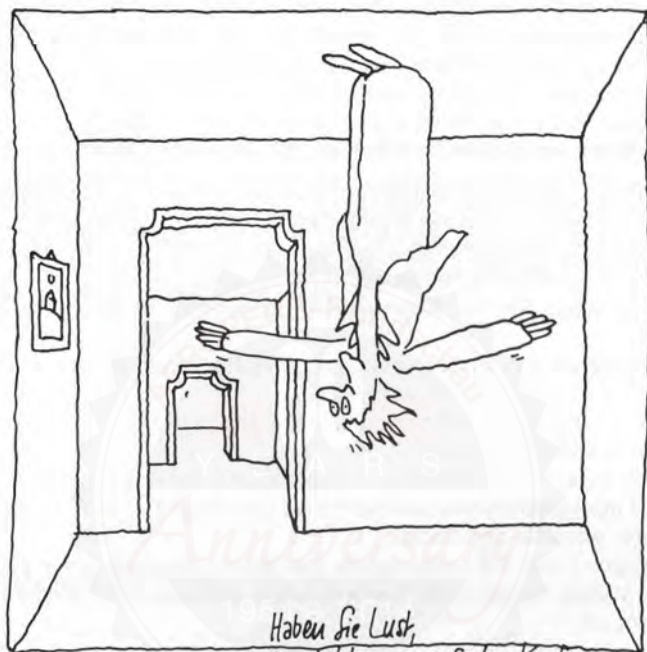
Washington – National Transportation Safety Board has determined the probable cause of the World Airways McDonnell Douglas DC-10 accident at Boston's Logan International Airport Jan. 23 1982 was the pilot landing without sufficient information on runway conditions and slippery ice-covered runways, the condition of which exceeded the aircraft's stopping capability.

Two passengers are still missing as a result of the DC-10's running off the end of the runway into Boston Harbor.

The lack of adequate information about the runway, the safety board said, was due to the fact that:

- Federal Aviation Administration regulations did not provide guidance to airport management regarding the measurement of runway's slipperiness under adverse conditions.
- FAA regulations did not provide the flightcrew and other personnel with the means to correlate contaminated surfaces with aircraft stopping distances.
- FAA regulations did not extend authorized minimum runway lengths to reflect reduced braking effectiveness on icy runways.
- The Boston Logan Airport management failed to exercise maximum efforts to assess and improve the conditions of the ice-covered runway to assure continued safety of heavy jet aircraft operations.
- Tower controllers failed to transmit available braking information to the pilot of World Flight 30H.

Contributing to the accident, the safety board said, was the failure of pilots reporting on braking conditions to convey the severity of the hazard to following pilots.



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

## Scherrer Wohnen

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

Nach Redaktionsschluss eingetroffen:

## MD-100 - ein neues Flugzeug?

Im Januar besuchte ich einen Englischkurs in San Diego (UBU!) und benützte die Gelegenheit, um mich bei Harry Liljeblad, unserem SR-Vertreter bei Douglas, für ein Gespräch über die MD-100 anzumelden. Am Freitag, 14. 1. 83 wurde ich in Long Beach erwartet und war überrascht, was Harry alles für mich arrangiert hatte. Mr. Walter Siegenthaler (sales manager Europe) empfing mich im SR-Büro im fensterlosen, dafür klimatisierten Airlines-Gebäude und führte mich ins «Hochhaus» von McDonnell-Douglas, wo die Herren J. Painter (program manager) und W. Smith (project testpilot KC-10) ein zweistündiges Briefing für mich vorgesehen hatten.

### Marktstudien

Mr. Painter wies darauf hin, dass in den nächsten Tagen die Entscheidung fallen werde, ob das neue Triebwerk PW 4000 (überarbeiteter JT-9D) die ursprünglich vorgesehenen PW 2037 oder RR 221-535 aus dem Rennen werfen würde. Bei meinem Telefonat vor meiner Rückreise in die Schweiz konnte er mir dann bestätigen, dass nun das PW 4000 als Antrieb für die MD-100 gewählt wurde. Demzufolge wird sich die MD-100 äusserlich kaum mehr von der DC-10-30 unterscheiden.

Den Marktstudien zufolge wird Ende 1986 der Bedarf für ein Grossraumflugzeug in der MD-100-Klasse in einem vertretbaren Rahmen da sein und für McD-D als einzigem Tri-jet-Produzenten die grosse Chance bedeuten, weiterhin in diesem Markt tätig zu sein. Die Beschäftigtenzahlen sanken ohnehin ständig – von Januar 1982 bis Januar 1983 von 20 700 auf etwa 16 000.

Die Daten, die mir Mr. Painter präsentierte, bezogen sich alle auf die Variante mit kleineren Triebwerken und sind daher nicht mehr up to date. Er konnte mir am Telefon bloss sagen, dass das neue GW etwa 535 000 lb und die Reichweite 5 500 – 6 000 mls betragen wird. Eine gestreckte Version sowie eine mit noch grösserer Reichweite würden ab 1989 angeboten.

### Die Neuerungen in Kürze

Das Cockpit wird den gleichen Grundriss aufweisen wie bei der DC-10 und an der dazumalig verwaisten F/E-Station immerhin noch einen Klappstisch und Stuhl haben. Das first-class-Galley kommt zwischen first- und eco-Kabine und bedient beide Klassen. Das nächste Galley ist erst wieder unter dem Triebwerk 2 zu finden.

Der Flügel wird mehr Kunststoffteile, ein «drooped inboard aileron» und einige kosmetisch-aerodynamische Änderungen aufweisen. Auf ein superkritisches Profil wurde aus Kostengründen verzichtet, obwohl Ge-



wichtseinsparungen und grössere Tankvolumen erreicht werden könnten. (Wie war das doch damals beim A-310, wo die Erstkunden vehement einen neuen Flügel verlangten und erfolgreich damit durchdrangen?)

Im Februar werden die potentiellen Erstkunden (JAL, SAS, Lufthansa und SR) von McD-D besucht und über die neueste Version unterrichtet.

### **Das Cockpit**

Die Auslegung und Philosophie orientieren sich an der A-310 mit «Push-button, dark & quiet Cockpit»-Technologie. 6 CRT's, wovon einer für Triebwerkdaten, dominieren das Panel. Auf dem Pedestal ist ein fortschrittliches Flight Management System installiert, das den full-time-Autopiloten und -Autothrottle regelt. Die COMM/NAV-Zentrale wird vom Glareshield aus bedient und sieht ganz nach einem «Hit» aus.

Das Overhead-panel sieht etwas verwirrend aus, aber laut Mr. Smith wird noch daran gearbeitet, vor allem am Air-Conditioning-System, das immer noch 12 Selectors und 6 Push-Buttons aufweist. Alle Systeme sind für den Normalbetrieb vollautomatisch ausgelegt und bei Ausfall eines Teilsystems wird die erste Phase der «Wiederherstellung» ebenfalls automatisch erfolgen.

Bei Ausfall der System-CRT oder Symbolgeneratoren sollte der Dispatch des Flugzeuges homebound mit Overhead-management sowie Engine- und Warning-annunciators erreicht werden.

Die Triebwerke sind digitalgesteuert, berechnen ihre Limiten und den optimalen Schub selber, und Kabel vom Gashebel zum Triebwerk können wegfallen («Thrust-by-wire»).

Die «Normal Operation» Air Conditioning sieht zwecks Treibstoffersparnis so aus: 2 pneumatic supply auf 2 packs.

### **Crew Workload**

Douglas hat bereits begonnen, Workload-Studien zu machen. Diese sollen intensiviert und mit Resultaten der DC-10 und DC-9-81 verglichen werden. Checklisten und Abnormal procedures wurden noch nicht ausgearbeitet, und wie weit Performance-Daten für take-off, climb und approach via FMS vorhanden sein werden, konnte ich nicht mehr erfragen, da die beiden Herren ihre Zeit bereits überschritten hatten.

Das Projekt MD-100 lässt vorläufig noch viele Fragen unbeantwortet, denen die Vorstandsdelegation seriös und kritisch nachgehen wird.

### **DC-9-Familie**

Abschliessend gab Mr. D. Graf noch ein Briefing über weitere DC-9-Varianten. Eine Langstreckenversion der -81 wird Super 83 heissen und die Super 90 (ca. 110 Pax) wird eine «zurückgestuzte» -81 sein. Nach den Berechnungen wird die Super 90 eine ähnliche «Rakete» wie ehemals die DC-9-15 werden. McDonnell-Douglas hofft, im Frühjahr die Swissair als Launch-Customer für die Super 90 bekanntzugeben, die ab 1986 ausgeliefert würde.

H. Lüscher

# Organisation des Vorstandes

---

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

---

<b>Kommission</b>	<b>Delegierter des Vorstandes</b>	<b>Vorsitz</b>	
Versicherungen	H. M. Kok	R. Kurtz	Fach 20
Salär-/Gesamtaufwand	E. Brunner	D. Brägger	Fach 89
GAV mit Anhängen			
AIDS	E. Brunner	J. Schmid	
Seniorität	K. Kuratli	P. Bircher	Fach 274
Flight Duty Regulations	W. Gubser		
Finanzen	W. Gubser	G. Schwing	Fach 1486
Einsatz	W. Gubser		
Schulung und Check	J. Schmid	H. P. Buchmann	Fach 22
Flugsicherheit	H. Lüscher	H. Sauter	Fach 1448
Security	H. Lüscher	H. Sauter	Fach 1448
<b>Info/rundschau</b>	H. Lüscher	F. Rasumowsky	Fach 1165
IFALPA/EUROPILOTE	C. van Rijn	L. Zsindely	Fach 200
Copilotengruppe	C. van Rijn	Th. Stefanini	Fach 296
Ausländer	H. M. Kok	J. van Dierendonck	Fach 1414
Romands	W. Gubser	M. Baudat	Fach GE 49
Pensionierte	E. Brunner	R. Schilliger	Fach 95
Dachverband	H. Kok	W. Gubser	

---

## **Sekretariat**

Frau N. Grösch-Bonhôte  
Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten  
Telefon 814 15 15, SR-Fach 20

## **APKK-Verwaltung**

Max Riolo  
Chasernweg 38, 8302 Kloten  
Telefon 814 11 77

---

## **Öffnungszeiten**

**Montag bis Freitag 9-12, 13-17 Uhr**

1954-2014

