

rundschau

März/April 1983



**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
I N T E R N	
Im Dienst der Aeropers . . .	7
Neuaufnahmen	8
Neunzig Minuten	11
Look Out	14
Ifalpa Press Release	15
Bericht über EUROPILOTE-Meeting	17
Aeropers letter to EUROPILOTE	17
Man sollte . . .	18
ECO-SWISS	19
Neues vom Airbus A320	21
Dakota	23
Antrag an die Swissair-GV	25
Die Frau im Cockpit	27
Der letzte Flug des Acrostar	31
Briefe an die rundschau	35

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 16. Mai 1983

Redaktions-Team:

F. Rasumowsky (Vorsitz)
E. Brunner, H. Lüscher,
D. Schürer, H. Spörrli,
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

YEARS
Anniversary
1954 → 2014

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

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

Das einzig Beständige ist der Wechsel . . .



Mit der Bestellung von Langstrecken-Airbussen durch die Swissair und den Versuchen, die 90-Minuten-Regelung (s. Seite 11) über Bord zu kippen, kommt langsam, aber sicher, ein Problem auf uns zu, von dem Robert Staubli noch vor zwei Jahren gesagt hat, dass es in diesem Jahrhundert bestimmt nicht auftreten werde: Langstreckenflüge mit 2-Mann-Besatzung. Für die Hersteller und Operators ist dies natürlich ein verlockender Weg: Beweisen, dass der A310 «nur eine grössere DC-9 sei und deshalb gut mit zwei Piloten operieren könne» (P. Thut im «Karusell» vom 29. 3. 82), danach graduell die Reichweite steigern nach dem Motto: «wenn's 3000 Kilometer geht, geht's auch 6000», und sollten die Triebwerkhersteller mit ihren Unterlagen über die Zuverlässigkeit aller heutigen Triebwerke wirklich FAA und ICAO überzeugen, dann stünde auch der transatlantischen A310-Operation nichts mehr im Wege.

Wie dem auch sei – die vier A310-320 sind bestellt, dafür werden sicher drei DC-10 aus der Flotte ausscheiden und so der Bedarf an F/E's schon früher als geplant sinken. Deshalb sind die Verhandlungen von Aeropers und FEV mit Swissair über die «Job Security F/E» und «System Operator» noch voll im Gang und gehen am 22. April in die dritte Runde. Im Sinne einer Orientierung möchte ich Ihnen einige Punkte erläutern und den Schleier um den «System Operator» lüften. Die Aeropers steht grundsätzlich für eine Umschulung geeigneter F/E's zu Piloten ein, um ihnen dadurch ein Verweilen am Arbeitsplatz Cockpit zu ermöglichen. Deshalb möchte die Swissair keine F/E's, sondern nur noch Piloten ausbilden und anstellen. Um nun dem voraussichtlichen Unterbestand an F/E's in den Jahren 1984 – 1990 zu begegnen, wurde der «System-Operator» geboren. Hinter diesem Namen (der nur als Arbeitstitel in der Verhandlungen gebraucht wird) verbirgt sich ein zum vollwertigen F/E ausgebildeter Pilot, der in dieser Funktion zirka drei Jahre fliegen soll.

Die Forderungen der Aeropers-Kommission, die an Vorstandssitzungen und Copi-Meetings erarbeitet wurden, beinhalten eine totale Freiwilligkeit. Und sollten nicht genügend freiwillige Copis (mit drei bis vier Dienstjahren) gefunden werden, die auch auf diese Art die Langstreckenfliegerei erleben möchten, so soll der Bedarf ex SLS gedeckt werden. Denn statt den Absolventen der SLS-Selektion eine mehrjährige Wartezeit oder gar Absagen zu geben, könnten diese vorerst als F/E's einge-

setzt werden und später den erhöhten Pilotenbedarf (wegen grosser Pensionierungsjahrgänge) abdecken helfen.

Der Teufel steckt auch hier im Detail, und wir sind uns im Klaren, dass diese «historische Aktion» weitreichende Auswirkungen hat und deshalb sehr sorgfältig, und wo's geht, ohne Termindruck behandelt werden muss. Es sind noch viele offene Fragen, die einer Antwort harren. Spätestens an der GV 1983, die am 19. Mai stattfindet, werden wir Sie umfassend orientieren.

Bis dahin grüsst Sie herzlich

H. Lüscher



Scherrer Wohnen

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

Liebe Mitglieder

Wenn wir vor kurzem noch den Eindruck hatten, die Elektronik, die Automation, die Datenverarbeitung und vor allem auch die Unterhaltungselektronik sei in einem rasanten Strukturwandel begriffen, so bin ich heute davon überzeugt, dass auch unsere Berufssparte zu einigen gewaltigen Sprüngen nach vorne angesetzt hat. Zur Zeit wird intensiv an den Startlöchern gebohrt, um im nächsten Sprung die 90-Minuten-Limite für zweistrahlige Flugzeuge zu eliminieren. Die Flugzeughersteller sind von der Zuverlässigkeit der Düsentriebwerke so stark überzeugt, dass sie auch mit zweimotorigen Flugzeugen den Atlantik überqueren möchten. Als logische Folgerung würde dann wahrscheinlich für die Bedienung von nur zwei Triebwerken ein Einmann-Cockpit auch genügen!

Hier ist wieder einmal ein altbekannter Ausspruch am Platz: Wenn es die IFALPA nicht gäbe, müsste man sie jetzt ins Leben rufen. Ich glaube, dass es in der Vergangenheit der IFALPA noch selten eine so deutliche Einigkeit gab, einem derartigen Ansinnen die Stirn zu bieten. Es wird jetzt mit überzeugenden «facts and figures» der ICAO zu beweisen sein, dass mit einem Schritt in dieser Richtung der in den letzten zwanzig Jahren aufgebaute safety standard wieder abgebaut würde. Während dieses Problem auch auf internationaler Ebene noch zu einigen Diskussionen Anlass geben wird, sind wir in der Aeropers mit dem Zweimann-Cockpit für Langstreckenflugzeuge und den damit zusammenhängenden Auswirkungen beschäftigt. Es wird sicher einen Weg geben, um die Probleme zu lösen. Was mich persönlich aber ausserordentlich stört, ist die Tatsache, dass der ganze Fragenkomplex von unseren Gesprächspartnern schon seit einiger Zeit erkannt und behandelt wurde, die Aeropers aber erst vor kurzem ins Bild gesetzt wurde, sich dann aber sofort zu einer Lösung entschliessen sollte. Zeitdruck ist eine denkbar schlechte Voraussetzung, um sich gründlich mit der Problemlösung und deren Auswirkungen zu befassen. Bei der Diskussion um das Zweimann-Cockpit für den A310 haben Flotten- und Bestandespläne eine reibungslose Ablösung bzw. job security für das bestehende FE-Korps garantiert. Heute nach zwei Jahren, gibt es bei den FE's einen massiven Unterbestand, der raschmöglichst aufgestockt werden muss, jedoch einen abrupt endenden Karriereverlauf aufzeigt. Von Pilotenseite gibt es keine Einwände, wenn ein FE – Qualifikation vorausgesetzt – zum Piloten umgeschult wird. Wenn man jedoch die bisherigen Erfolgsquoten beurteilt, kann auf diesem Weg nur ein kleiner Teil des Problems gelöst werden bzw. die aufzustockenden FEs könnten nur mit befristeten Verträgen angestellt werden, ohne Garantie für eine spätere Pilotenlaufbahn. Die Einführung eines System Operators zeigt schon eher einen gangbaren Weg, der nebst andern Möglichkeiten näher untersucht werden muss. Die bis jetzt vorliegenden Wege des System Operators beinhalten allerdings, dass

ein Teil der Copiloten für eine bestimmte Zeit halb Pilot und halb System Operator ist. Spätestens in dem Zeitpunkt, wo es keine System Operators mehr braucht, müssen diese wieder voll ins Pilotencorps integriert werden, womit dann nicht nur die Copilotenkarriere um ein paar Jahre verlängert wird, sondern auch der input ex SLS entsprechend gebremst werden muss. Durch die dann zu erwartende grosse Zahl von Altersabgängen werden diese negativen Auswirkungen zum Teil wieder kompensiert. Auf die vielfältigen Nebenprobleme dieser Lösungen einzugehen ist noch verfrüht. Es geht mir lediglich darum, Sie über einen wichtigen Aufgabenbereich der Aeropers zu informieren und Sie zum Mitdenken anzuregen.

Mit freundlichen Grüssen

Ihr Edy Brunner



Gesucht Wanted

Ein AeroPers-KrankenKassenmitglied, welches einige Jahre im APKK-Vorstand aktiv mitmachen möchte.

Eine Aufgabe, welche in verschiedenen Versicherungs- und Krankenvorsorgebereiche interessante Einblicke gewährt. Der Zeitaufwand beträgt ca. 10 (bezahlte) Sitzungstage pro Jahr.

Weitere Informationen erteilt Olav Brunner, Box 1337

Im Dienst der Aeropers und ihrer Mitglieder

intern



Darf ich mich vorstellen? Mein Name ist Dieter Schürer, ich amte als Nachfolger von Roland Kurtz im Sekretariat der Aeropers. Ich bin 27 Jahre alt, verheiratet und Vater eines Geschwisterpaares. Nach der Grundausbildung, die ich teilweise im Ausland genoss, absolvierte ich eine Lehre als Bankkaufmann. Diesen Beruf übte ich bis 1976 voll, dann in Teilzeit bis 1982 aus, wobei ich insbesondere im Wertschriften- und Anlageberatungs-Sektor zuhause bin. Neben diesem Beruf erarbeitete ich mir auf dem zweiten Bildungsweg die Matur und begann im Herbst 1978 mit meinem Jus-Studium, das ich im Mai dieses Jahres mit der Lizentiats-Prüfung beenden werde.

Bis dahin werde ich der Aeropers rund zwei Tage in der Woche zur Verfügung stehen.

Es ist mein Bestreben, dem Verband, wie auch dem einzelnen Mitglied so gut als möglich zu dienen. Sicher werde ich vorderhand noch manche Anfrage mit «Ich weiss noch nicht, werde aber abklären» beantworten, ich bin jedoch überzeugt, dass ich mit Ihrer Geduld und Mithilfe bald bei der Aeropers und ihren Problemen heimisch sein werde. So hoffe ich, dass ich auch bald für alle Aeropers-Mitglieder zum zentralen Anlaufpunkt für Probleme aller Art werden kann und danke bereits heute für das mir entgegengebrachte Vertrauen.

Dieter Schürer

Neuaufnahmen

An den Sitzungen Februar und März 1983 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



Abplanalp Beat



Covolan Luciano



Egli Reto



Frick Thomas



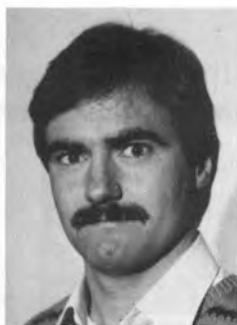
Lenz Max



Müller Theophil



Schenk Beat



Schranz Jean-Pierre

Wir heissen diese neuen Mitglieder herzlich willkommen.



**Die Generalversammlung
der Aeropers findet am
19. Mai 1983 statt.**

Für alle elektrischen Installationen und
Telefonanlagen Konzession A



Elektro-Winkler & Cie AG

8152 Glattbrugg
01/810 40 40

8433 Weiach
01/858 10 58

8302 Kloten
01/814 35 35

Fahrschule



Oskar Müller

Telefon 361 77 53

Treffpunkt Zürich HB oder
nach Vereinbarung

Vergünstigung für
Swissair-Angestellte

Der Stolz und die Freude, die aus offiziellen Swissairverlautbarungen anlässlich der Ablieferung neuer Flugzeuge an die Oberfläche treten, sind verständlich, schön – und mitreissend. Engagierte Mitarbeiter sonnen sich in der Aufmerksamkeit des Publikums, näher Betroffene beschäftigen sich mit Einzelheiten – freudige Erwartungen allüberall. Doch noch während flotte Empfangsmusik in den Ohren hallt, werden auch schon Fragen gestellt. Marketingleute fragen sich, wie und wo die Flugzeuge gefüllt werden sollen, mit welchem Klassensystem; Passagiersitz-Fabrikanten fragen sich, ob auch mit den neuen Typen soviel Umstuhlungsaufträge hereingeholt werden können, und die Aeropers fragt sich, ob nach dem Verlust des Flight Engineers auf Grossraumflugzeugen (A310) und der drohenden Abwertung des dritten Arbeitsplatzes zum System-Operator (B747, DC10) auch noch die 90-Minuten-Regelung unter Beschuss kommt. Im Februarbulletin der IFALPA schrieb Captain Steve Last, der die IFALPA im «ICAO Operations Panel» vertritt, einen Artikel, den wir Ihnen hier wiedergeben, übersetzt und redigiert von Felix Rasumowsky.

The 90-minute «rule»

The 3rd attachment of ICAO's «Standards and Recommendation Practices» contains «guidance material». The 3rd example recommends «to fly with 2 engine aircraft within 90 minutes of an aerodrome».

Siehe auch Aushang im Aeropers-Schaukasten beim Crew Control: «FAA Studies Two-Engine Transoceanic operations».

Die in letzter Zeit gehörten Andeutungen, wonach die 90-Minuten-Regelung der ICAO veraltet sei (die zweimotorige Verkehrsflugzeuge wirkungsvoll von den meisten interkontinentalen Strecken fernhält), müssen kritisch überprüft werden, will die Sicherheit der Verkehrsfliegerei nicht um Jahre zurückgeworfen werden. Die Beweggründe für diese abtastenden Vorstösse sind leicht einzusehen: die neue Generation der Zwei-

motorigen, also A300/A310, B-757/B767 und bald DC-9/83 haben die Möglichkeit zu Reichweiten, die beispielsweise Atlantiküberquerungen ermöglichen. Selbstverständlich gibt es nun auch Fluggesellschaften und Flugzeughersteller, die diese Maschinen unbeschränkt einsetzen möchten. Kürzlich war in einem Artikel in der INTERAVIA zu lesen, dass von den Luftämtern ein «Votum des Vertrauens» gefordert werde. Der Sachverhalt wird auf simple Weise dargestellt: Die gegenwärtige Regelung sei willkürlich und gründe auf veralteter, überholter Technologie. Es würden heute so zuverlässige Triebwerke gebaut, dass die Vorschrift derart geändert werden sollte, dass wir die Flugzeuge nach Belieben einsetzen können. Es wird von den Befürwortern einer neuen Lösung argumentiert, die 90-Minuten-Beschränkung basiere einzig auf der Annahme eines voneinander unabhängigen Ausfallens beider Motoren. Dies passiere bei modernen Motoren nie.

Dieser Argumentierung ist einiges entgegenzuhalten: obwohl die erwähnte ICAO-Empfehlung (mehr als eine Empfehlung ist es nämlich gar nicht!) 30 Jahre alt ist, hat sie eher wieder an Aktualität gewonnen, konnte doch die enorm gesteigerte Zuverlässigkeit von Motoren der Art JT8 (DC-9) gegenüber den Kolbenmotoren nicht voll auf die neueste Generation der High-Bypass-Triebwerke – JT9 (B747, A310) – übertragen werden. Einer Statistik über «failure and shutdown rates per 100 000 engine hours» entnehmen wir 3,4 mal mehr Triebwerkausfälle für die Gruppe JT9, CF6, RB211 und CFM56 als für die Gruppe JT3, JT8, Spey, etc. Die Gegner der 90-Minuten-Regel unterbreiten andere Werte in ihren Statistiken, die mit dem Begriff «unscheduled» überschrieben sind. Es gibt aber wohl keine Fluggesellschaft, die absichtlich inflight shutdowns plant, und somit ist es angezeigt, diese Nomenklatur zu untersuchen. «Unscheduled» ist ein Motorenausfall, wenn der Motor von sich aus ausfällt, ohne wieder gestartet werden zu können. Es ist höchst unwahrscheinlich, einen solchen Fall von zwei unabhängigen Motoren erwarten zu müssen, doch sieht die Sache bei sekundären Systemen bereits ganz anders aus: ein Generatorausfall rechts, sinkende Ölquantität links, das Triebwerk muss abgestellt werden. Ist das ein engine failure? Für den Statistiker mit Partikularinteressen mögen Unterschiede bestehen, für den Piloten auf 10 000 Metern mitten über dem Ozean spielt es letztlich keine Rolle, weshalb er nur noch mit einem Triebwerk fliegt. Während für 3- und 4-Motorige bei engine failure verschiedene Varianten geplant werden können, muss das Zweimotorige den ersten Ausweichplatz anfliegen, allenfalls mit reduzierter Hydraulik und Stromversorgung und ohne Gewähr, dass der erste auch der beste Alternate sei.

Abgesehen davon, dass ein mehrmotoriges Flugzeug beim Triebwerkausfall nur $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{3}$ seiner Schubkraft einbüsst, gegenüber 50% beim zweimotorigen, haben twins normalerweise bei Hydraulik, Pneumatic und Stromversorgung einen kleineren Redundanzgrad. Es ist leicht ein-

zusehen, dass bei vier Generatoren ein totaler Stromausfall unwahrscheinlicher ist, als bei nur zwei, und wo die dreissigminütige Batterie-stromversorgung über Europa ausreicht, wäre ein solcher Fall bei 30° West eine Katastrophe. Jede abnormale Situation wird darauf hin untersucht, wie sie isoliert und gemeistert werden kann. Zum Kontext dieses Artikels muss die Frage erweitert werden: Wie lange ist eine solche Situation tolerierbar?

Stellungnahme der Swissair

Auf eine entsprechende Anfrage der IATA vom 6. Januar 1983 nahm Swissair OI (Internationale Operationelle und Technische Beziehungen) wie folgt Stellung:

«... Swissair is in principle in favour to alleviate/remove or alter today's guidance material in Annex 6, Attachment C, para 4 cont. Though Swissair is at this stage not in a position to clearly indicate equipment, routes or even a date for the application of a change in the 90 minutes rule, Swissair considers the general line of thinking as operationally and economically appropriate.»

Der Einsatz von zweimotorigen Langstreckenflugzeugen wäre offensichtlich eine Angelegenheit grösster Komplexität. Mit gutem Recht erwarten wir von den Herstellern, Fluggesellschaften und Behörden, dass sie mit aller Vorsicht und grösster Aufmerksamkeit die Konsequenzen bedenken, die das Aufheben der 90-Minuten-Regel mit sich brächte. Man darf wohl annehmen, dass 1983 auch der letzte Fachmann weiss, dass Flugsicherheit nicht in einzelnen Stücken behandelt werden darf. Das System, bestehend aus Flugzeug, Umwelt, Menschen, Vorschriften etc. muss als ganzer Komplex betrachtet werden. Die Annahme scheint jedoch falsch zu sein: In den USA sind mächtige Anstrengungen im Gang, der vielzitierten Regel allein mit der Unwahrscheinlichkeit des double engine failure zu Leibe zu rücken.

Zu vermieten in **Rümlang** per 1. Mai oder nach Vereinbarung an privater Strasse, zentraler und sonniger Lage, freistehendes

5/6-Zimmer-Einfamilienhaus

mit viel Komfort. Wohnessküche, 3 WC/Bad/Dusche, schöner Gartenanlage, Garage und Autounterstand sowie vielen Extras.

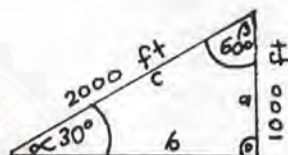
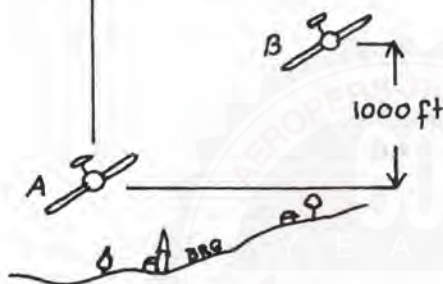
Fr. 1950.—/Mt. exkl. (Langjährige Vermietung).

Auskunft: I. Ehinger, Telefon 817 03 74

$$c = \frac{a}{\sin \alpha}$$



Passagier Schreckmeier sitzt auf der Flugzeugaussenseite im Flugzeug A. Er sieht (geradeaus über den Flügel) Flugzeug B scheinbar horizontal. Vertikaldistanz korrekt 1000 Fuss. Abstand also $c = 2000$ ft.



$$\sin 30^\circ = 0,5$$

Look Out! (Anekdote)

Nach einem DC-9-Flug von Basel nach Zürich verlangte einmal ein Passagier den Kapitän zu sprechen, um ihn über den haarsträubenden Fastzusammenstoss, den er beobachtet hatte, zur Rede zu stellen. Die Skizze zeigt, was geschehen war. Erst eine kombinierte Geschichte von Scheinlot und ansteigendem Gelände und etwas Resttrigonometrie aus alten Zeiten liessen seinen Zorn verebben. Meine damalige Zeichnung – hier eine Gedankenkopie – brachten auch seine Laune und Sympathie wieder ins rechte Lot.

Tatsache 1

Lookout ist elementar und wichtig, und kein seriöser Pilot nimmt die Pflicht des Hinausschauens leicht; doch ist hinzuzufügen, dass auch gegenüber der Juristerei «Lookout» angebracht ist, denn die zuständigen ACCs und Behörden sollten nicht ausser acht lassen, dass:

- gewisse physikalische Gegebenheiten ein rechtzeitiges Ausweichen nicht immer ermöglichen,

- moderne Airliner viele tote Winkel aufweisen. Das Blickfeld ist klein,
- die relative Bewegung (Winkelveränderung) zweier sich annähernder Flugzeuge klein oder null sein kann,
- Höhenunterschiede kaum beurteilt werden können,
- das Auge Mühe hat, im leeren Raum ein Objekt aufzuspüren und zu fixieren.

Tatsache 2

Im Jahr 1976 ereignete sich im Luftraum über Zagreb ein Zusammenstoß zwischen einer Trident und einer DC-9. Im Unfallbericht wird «ungenügende Luftraumüberwachung» mit als Grund zur Kollision angegeben. Das hier wiedergegebene Pressecommuniqué der jugoslawischen Pilotenvereinigung spricht dazu eine deutliche Sprache. Im OC-Bulletin von Mitte Februar 1983 wird ein Bericht der deutschen Behörden veröffentlicht, in dem steht: «Checklist-work entband die Besatzung von Swissair 555 beim vorherrschenden guten Flugwetter nicht von der allgemeinen Luftraumbeobachtung.» Und weiter unten: «... der Kapitän wurde seitens München ACC auf das Vorflugsrecht der Bolkow und die Rechtslage hingewiesen. Der Vorfall ist hiermit abgeschlossen.»

IFALPA Press Release

At the Fifth Scheduled Meeting of the Executive Board of Yugoslav ALPA, the Final Renewed Report concerning the additional investigation of mid-air collision between BA Trident and Inex Adria Aviopromet DC-9, in the vicinity of VOR Zagreb in 1976, was considered. The Report has been submitted by the Federal Committee for Transport and Communications. The Executive Board particularly analysed the importance of «Look out» and responsibility of flight crew on flight deck at the duty station.

The importance of «Look out» and its contribution to the safety of modern air transport was also considered.

The Investigator in his Report made a conclusion that the cause of the accident was «an inadequate look out as a responsibility from duty station of the flight crew of both aircraft».

The Executive Board considers that «Look out» remains an important operational requirement regarding the safe conduct of flights, but «Look out» under the provisions of the Convention on International Civil Aviation is an element of procedures and, as such, is more guidance rather than Standard (specification which is recognised as necessary for the international air navigation) or Recommended Practice (which is recognised as desirable in the interest of safety).

Look out had not been incorporated into Yugoslav Regulations before the mid-air collision, probably due to inability of human senses to:

- assess visual evaluation of flight levels;

- react quickly enough to the speed of another aircraft;
- determine adequately position in unlimited space; as well as due to other psychological and physiological factors, including myopia empty field.

The contribution of «Look out» to the safety of flight in the upper air-space is insignificant, minimal and, in the practice, can hardly be accepted as useful information.

The Executive Board, after detailed discussion, undoubtedly considers that the Investigator conclusion regarding inadequate look out from duty station of both aircraft is based on arbitrary and irrelevant assumptions.

Zusammengestellt von Felix Rasumowsky



Gesunde Luft - Ruhe - Landleben

Diese Wünsche finden Sie verwirklicht in einem der zusammengebauten

5¹/₂-Zimmer-Einfamilienhäuser

in **Dorf ZH**. Dorf liegt 20 Autominuten ab Flughafen-Kloten, eingebettet zwischen den Grossstädten Zürich, Winterthur und Schaffhausen.

Die «ländlichen» Häuser enthalten u. a.: Vollwärmeschutz, 3-fache Isolierverglasung, Warmluftcheminée, Elektro-Blockspeicherheizung, grossen Freizeitraum, sep. Garage, Autoabstellplatz, Kinderspielplatz etc.

Die schlüsselfertigen Festpreise bewegen sich zwischen Fr. 429 000.— und Fr. 478 000.—, je nach Landanteil (400 — 750 m²).

Eigenleistung gegen Verrechnung ab Rohbau möglich, Finanzierung gesichert.

Auskünfte und Unterlagen:

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

Bericht über EUROPILOTE Meeting Rovaniemi



Die durch die allgemeine Wirtschaftslage entstandene schwierige Situation der Pilotenverbände, die Misserfolge gemeinsamer Aktionen, das Nicht-Durchsetzen-Können des 3-Mann-Cockpits, haben selbstverständlich auch EUROPILOTE ihren Stempel aufgedrückt – wenn auch auf einer eher unerwarteten, psychologisch aber verständlichen Weise.

Es ist das Syndrom der dummen Hundebesitzer: wenn alle böse sind, kriegt mein Vierbeiner einen Tritt in den Hintern.

Man setzt heutzutage seine Macht und Agressionen dort ein, wo dies noch möglich ist, d. h. im EUROPILOTE Council. Entscheide werden ohne Rücksicht auf politische Überlegungen mit knappem Mehr durchgedrückt, viele der Verbände – bzw. ihre Delegationen – sehen die Probleme nur durch ihre, meistens sehr kurzfristige, Brille. Die Bereitschaft zu Kompromissen und zum Eingehen auf die Problemé der andern ist weitgehend verloren gegangen – dadurch wird ein gemeinsames Auftreten, was im Interesse der ganzen Pilotenzunft läge, immer schwieriger. Die Unfähigkeit oder Unwilligkeit des EUROPILOTE-Präsidenten, vermitteln zu wirken und eine neutrale Position einzunehmen, ist vermutlich eine der weiteren Ursachen.

Glücklicherweise haben unsere schwedischen Kollegen die Konsequenzen gezogen und ihren Austritt erklärt, was hoffentlich eine gewisse Ernüchterung bringen wird. Sonst hätte sich dieser Schritt für die Aeropers aufgedrängt.

Eine vernünftig funktionierende EUROPILOTE liegt auch in unserem Interesse. Ausserhalb unserer Kreise werden IFALPA und EUROPILOTE viel höher eingeschätzt, als Insider es zu tun gewillt sind (gilt übrigens auch für unseren eigenen Verband).

Weitere Austritte würden vermutlich das Ende von EUROPILOTE bedeuten. Unsere Delegation wird mit der Stimme der Vernunft dank den Schweden einen positiven Wechsel eher erreichen können L. Zsindely

Aeropers letter to EUROPILOTE Members

Aeropers is a founding member of EUROPILOTE. The Voting Rules defined in the original EUROPILOTE Manual have taken great care of minority positions and were set in a way to avoid the use of EUROPILOTE's name

in issues where from some of the members strong opinions were voiced against an issue.

The Rules adopted in Toulouse in February 1981 made it considerably easier to arrive to a decision vote (75% of those voting with yes or no) but miss to define for what issues a decision vote is required. Aeropers tried to propose some rules for this, clearly stating the reasons and the significance of the problem, but failed to find the understanding of our fellow delegates of the council.

Participation in EUROPILOTE under the adopted procedures in Toulouse sets a significantly different framework for Aeropers than in the first decade of EUROPILOTE membership.

L. Zsindely

Man sollte . . .

. . . dem Spezialisten danken, dem es gelungen ist, beim Lichtsignal neben dem 'GAC' die Grünphase für uns Rechtsabbieger Richtung Crewingang zu verlängern!

. . . den DC-10 Crew-bunk im unbenützten ER-Tank unterbringen, somit hätte Herr Oettli wieder mehr Platz und die Swissair eine sinnvolle Verwendung der nichtbenötigten Tankkapazitäten . . .

H. Lüscher

. . . ein Versehen nicht zur Regel machen, und die Beiträge in dieser Rubrik unterzeichnen. In der letzten Ausgabe fehlte der Name Hans Kok. Wir heissen Beiträge immer willkommen, wenn sie unterschrieben sind.

Die Redaktion

Zu verkaufen in Boswil/AG

5¹/₂ -Zimmer-Einfamilienhaus

Freistehend, 8,22 a Umschwung, an Privatstrasse. Wohn-Esszimmer 48 m², Warmluftcheminée, Sauna, 3 WC, 2 Bäder, 1 Dusche.

Rustikaler Innenausbau, biologischer Gemüsegarten mit heizbarem Gewächshaus, grosser überdeckter Sitzplatz, Pergola, Aussengrillplatz, Wärmepumpe für Brauchwasser.

VP 485 000.—, Tel. 057/46 11 26, L. Fehler, Copi DC-10.

ECO-SWISS

«Swissair, guete Tag!»

«Guten Tag, ich möchte ein Business-Class-Ticket nach Chi . . .»

«. . . Swiss-Class!»

«Swiss-Class?»

«Ja, Swiss-Class.»

«Aha, ja, also ein Swiss-Class-Ticket nach Chicago, bitte.»

«Gut, wo möchten Sie sitzen?»

«Wo ist denn Ihr Swiss-Abteil?»

«Ja, ehhh . . . überall!»

«Ach so, Sie haben nur noch Vollzahlende?»

«Nein, also . . . nur First- und Swiss-Class!»

«Aha, dann möchte ich in die Upper-Swiss-Class!»

«Ehhh . . . das geht nicht, im Oberdeck haben wir die APEX-Passagiere und so . . .»

«Also Swiss-Apex-Klasse?»

«Ja, . . . nein . . . ehhh, natürlich nicht, aber . . .»

«Dann nehme ich Lower-Swiss-Class!»

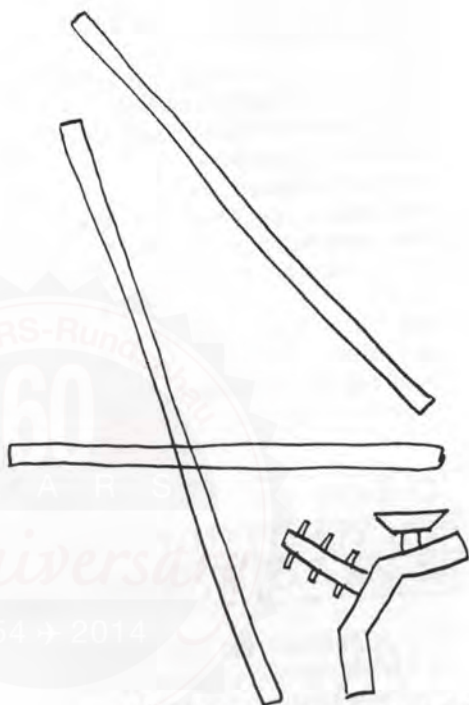
H.L.

CHECK IN		CHECK IN		CHECK IN	
SWISS CLASS	FIRST CLASS	APEX	LOWER SWISS CLASS		
BUSINESS CLASS	UPPER SWISS CLASS		SWISS-APEX-CLASS		



BRG

06 MAR 83



GENÈVE COINTRIN

ZÜRICH-KLOTEN

ON A SOUVENT BESOIN . . .
. . . D'UN PLUS PETIT QUE SOI !

Le coin des Romands . CLA

747-SUD

Neues vom Airbus A320

An der Luftfahrtschau 1981 in Le Bourget wurde das Projekt A320 mit einer 'Bestellung' von 25 Flugzeugen durch Air France erstmals ins Rampenlicht gestellt. Gleichzeitig präsentierte McDonnell-Douglas die MD-100, die ebenfalls auf den von Delta in Aussicht gestellten Auftrag über 60 Maschinen eines 150-plätzigigen Flugzeuges abzielte. Boeing offerierte nichts, erklärte aber, eine B-7-7 könne zum gleichen Zeitpunkt wie die Konkurrenzflugzeuge angeboten werden.

Durch die Angebote von Boeing und McDonnell-Douglas, B-737-300 und DC-9-81 zu günstigen Konditionen zu verkaufen, konnte bisher keine weitere Fluggesellschaft ins Bestellerbuch für die A320 eingetragen werden. Aber in letzter Zeit haben sich einige Dinge gewandelt, die die Zeitschrift 'Flight International' zu der Zeile: «The on-off-on-off A320 is said to be on again» verleiteten. Im letzten Herbst erklärte sich De Havilland Canada bereit, 20% der Entwicklungskosten zu übernehmen und dem A320-Konsortium beizutreten. So werden Frankreich und England je 30%, Deutschland 20% sowie Casa und Belairbus die restlichen 10% der auf etwa 2 Milliarden Dollar geschätzten Kosten übernehmen. Gespräche mit Italien und Japan führten noch zu keinem Ergebnis, auch Fokker hat sich noch nicht festgelegt.

Triebwerkfrage gelöst

Im März unterzeichneten Rolls-Royce, Pratt & Whitney, MTU, Fiat und Japan Aero Engines (JAE) einen Vertrag, wonach diese fünf Firmen gemeinsam das Triebwerk für das 150-plätzige Flugzeug entwickeln und herstellen. Damit ist das jahrelange Katz- und Maus-Spiel vorbei, denn die Zellenhersteller warteten mit dem 'Go ahead' auf ein geeignetes Triebwerk und die Motorenhersteller wollten kein Triebwerk für ein 'Papierflugzeug' herstellen, denn die Entwicklung kostet über eine Milliarde Dollars. Rolls Royce und JAE haben bereits zwei Triebwerke des Typs RJ500 auf dem Prüfstand, die auf dieses Marktsegment zugeschnitten sind, aber sahen sich ausserstande, die finanziellen Mittel für eine Serienproduktion aufzubringen.

Offensichtlich wurde die Vertragsunterzeichnung beschleunigt, als General Electric/Snecma eine modifizierte Version des CFM56 anboten, die von Airbus und Air France als Antrieb des A320 akzeptiert wurde, obwohl dieses Triebwerk nicht so 'fuel efficient' ist wie ein massgeschneidertes.

Pratt & Whitney hat die Patentrechte für Einkristall-Turbinenschaufeln und Rolls Royce hat einen Vorsprung in der Entwicklung von sogenannten 'wide-chord, snubberless fan blades'. Beides zusammen wird nun vereinigt zu einem Supertriebwerk modernster Technologie für ein 150-

plätziges Flugzeug, das ab 1988 den Luftverkehrsgesellschaften geliefert werden könnte.

Kunststoff und Elektronik

Airbus möchte beim A320 wiederum technologisches Neuland beschreiten und damit die Nase wieder vor der etwas konservativer denkenden Konkurrenz haben. Durch die Verzögerungen bis zur Produktionsaufnahme konnte das Projekt auf vollelektrische Steuerung (fly-by-wire) erweitert werden, die ausser dem Seitenruder alle Steuerfunktionen betrifft. Die Werks-A300 wird demnächst modifiziert und erhält anstelle des Captain's steering wheel ein Steuerknüppelchen auf der Seitenkonsole (wie beim F-16), um diese Art der Flugzeugführung zu testen. Das dürfte meiner Meinung nach ein bisschen zu weit gehen, da auf diese Weise die Möglichkeit ausgeschaltet wird, die Cockpits der A310 und A320 identisch zu gestalten, damit sie von der gleichen Pilotenkategorie geflogen werden können (wie bei B-767 und B-757).

Seiten- und Höhenleitwerk werden aus kohlefaserverstärktem Kunststoff bestehen und zur Schwerpunktsteuerung wird Treibstoff im Seitenleitwerk mitgeführt (wie beim A310-300 vorgesehen).

Airbus Industries hat eine intensive und aggressive Verkaufskampagne für die A320 gestartet und Ziel ist es, den Produktionsentscheid mit 100 Festbestellungen verschiedenster Fluggesellschaften bekanntgeben zu können. Eine A320 soll 25 - 30 Mio. Dollar kosten und 20% billiger operieren als die Flugzeuge, die sie ersetzen soll.

JT9D —54% Teile = PW4000

Das Triebwerk für unseren Airbus wird wahrscheinlich das letzte mit der Bezeichnung JT9D (gefolgt von ein paar weiteren Zahlen und Buchstaben) von Pratt & Whitney sein. Denn mit dem neuen Signet ändert auch die Triebwerkbenennung. PW4000 heisst künftig der Motor für den Schubbereich von 22 - 27 Tonnen. Trotz der äusserlichen Ähnlichkeit unterscheiden sich die beiden Ausführungen nicht nur in der Bezeichnung erheblich.

Dass wir momentan zuviele Teile herumschleppen, wird offensichtlich, wenn Pratt & Whitney erklärt, das neue Triebwerk habe 54% weniger Einzelteile als der JT9D, in Zahlen ausgedrückt: 27 000 Teile werden eingespart, 13 000 im Niederdruckteil, 7 600 im Hochdruckteil, der Rest am Gehäuse und Zubehör! Durch Einführung von Heissluft in den Verdichterroter dehnt sich dieser aus, und so kann der Spalt zwischen dem Gehäuse und den Schaufeln im Reiseflug auf ein Minimum reduziert werden, was den Wirkungsgrad erhöht. Der Rotor besteht aus einem einzigen geschweissten Stück. Digitale Regelung und weitere aus dem Programm PW2000 (für den B-757) gewonnene Erkenntnisse werden ebenfalls für den 1986 zu zertifizierenden PW4000 verwendet.

Mögliche Anwendungen sind neben der MD-100 die gestreckte Boeing 767 sowie die A300-600. Die Konkurrenten General Electric und Rolls Royce sehen in der Ankündigung des PW4000 eher ein Propagandamanoöver als einen wesentlichen Schritt vorwärts. Sie bemühen sich denn auch, die eigenen Triebwerkdaten mit den errechneten des PW4000 publizitätswirksam zu vergleichen.

H. Lüscher

Dakota

Dutch airline pilots have founded the Dutch Dakota Association (DDA) to preserve this famous airliner at least in the Netherlands. The aim is to buy at first one DC-3, to maintain it airworthy and present it at airshows and other public gatherings.

We have considered a coupe of DC-3 candidates on sale, but I would like to know from you:

1. Is their a similar Association in being or considered in your country?
If so, please give name, address and if airline pilots are involved.
2. Do you know of a DC-3/C-47 on sale? Please let me know.
3. Do you know of training facilities for DC-3 crews?

Please submit all information to Cees van Rijn, c/o Aeropers, Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten, or Swissair box 219.

Zu vermieten für 1 – 3 Jahre in Regensdorf-Adlikon kleineres

4-Zimmer-Einfamilienhaus

Bj. 1955, mit grossem Bastelraum, Kachelofen mit Ölheizung, sonnige Hanglage, mitten in grossem Blumen- und Baumgarten, Gartenlaube.

Ab 1. 5. 1983 oder später. Fr. 1680.— mtl., exkl. NK.

Interessenten melden sich bei M. Sonderegger, Buchholzstr. 11, 8053 Zürich, Tel. während Bürostunden 01/259 11 11.

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.



Von Privat zu verkaufen modernes, grosszügig konzipiertes

Landhaus

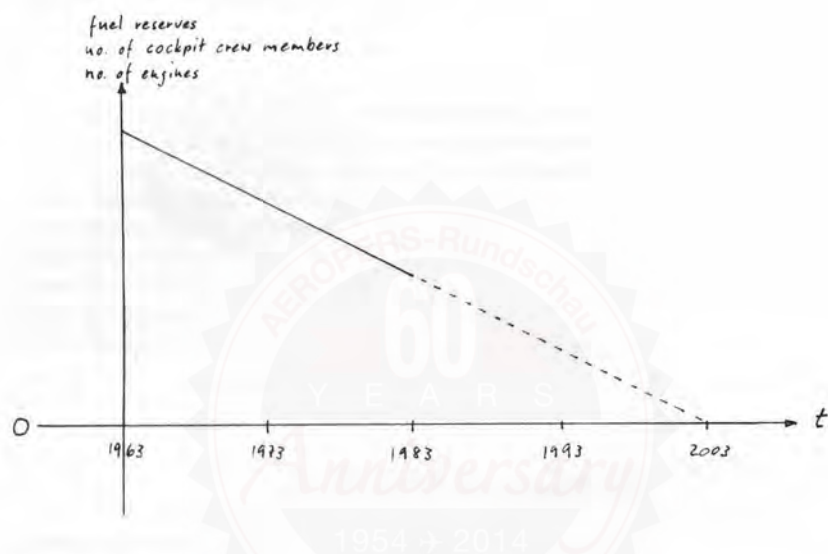
35 Autominuten von Kloten an ruhiger Südhanglage mit schöner Aussicht über
den Klettgau, Kt. Schaffhausen. 8 Zimmer (Wohnraum-Cheminée-Esszimmer
70 m²), 2 Badezimmer, 3 WC, 2 Balkone, div. Nebenräume, grosse Gartenhalle mit
Cheminée, Doppelgarage. 1500 m³ umb. Raum, sehr gepflegter Ausbau mit viel
Holz,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

Interessenten erhalten nähere Auskunft unter Telefon 053/6 11 22.

Antrag an die Swissair-GV

Die Planungsgruppe der Aeropers-rundschau ist – nach Auswertung der Daten der letzten zwanzig Jahre – zum Schluss gekommen, dass die Statuten der Swissair folgendermassen abzuändern sind:

Artikel 1, Absatz 4: Dauer der Gesellschaft: «bis zum 1. 4. 2003.»



Zu vermieten an bester erhöhter Lage am Lägernhang in
Wettingen, 25 km von Zürich, neu renoviertes, freistehendes

5¹/₂-Zimmer-Einfamilienhaus

Südbalkon, Garage, Garten. Erstvermietung per 1. 5. 1983.
Auskunft erteilt: Telefon 056/26 97 27 oder Telefon 081/34 10 88

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



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

Die Frau im Cockpit

Fiorenza de Bernardi

Zur Bestandesaufnahme über «Frauen im Cockpit» gehörte auch unsere Anfrage an Frau F. de Bernardi über ihren Werdegang als Pilotin. Aus Rom sandte sie uns den nachstehenden Brief in französischer Sprache.

Peut-être que la «maladie» dont on ne peut plus guérir est entrée en moi peu à peu quand je suivais avec émotion les merveilleuses acrobaties de mon père.

Depuis toute petite, je jouais cache-cache parmi les avions, et quand j'ai commencé à voler les petits avions, je n'avais pas de projet pour l'avenir. Les premières années je volais pour le plaisir, en participant même à des concours internationaux dans différents pays européens, et souvent j'ai fait équipage féminin avec mon amie Grazia Serena Sartori, en gagnant même une compétition, où participaient 20 équipages masculins.

J'ai profité de la permission accordée à certains civils, pour suivre un stage de vol IFR à l'école militaire de Alghero. J'ai pris des leçons théoriques auprès des moniteurs d'Alitalia, ai passé tous les examens prévus et ai obtenu mon brevet de 3^o degré (professionnel).

J'ai été engagée par Aeralpi, qui était spécialisée dans les vols en montagne. Les pilotes se mirent d'accord pour me démoraliser et me rendre la vie difficile. Ils pensaient qu'une femme parmi eux pouvait compliquer leur vie, et ils cherchaient à connaître mon caractère. Ils s'aperçurent bientôt que mon enthousiasme et ma volonté étaient vrais, et ils se mirent à m'encourager et à devenir mes grand amis. Quand cette société fut mise en liquidation, mes collègues furent engagés par les compagnies «Alitalia» et «Ati» qui n'ont pas voulu «la femme». Elles ne voulaient pas créer un précédent, les préjugés étaient encore trop enracinés...

Le plus drôle, c'est que j'avais déjà volé «Alitalia» car l'«Aeralpi» avait été louée pour quelques lignes par la grande compagnie, et nous avons voyagé avec passagers et billets Alitalia. Plusieurs de ces passagers, après le premier moment d'étonnement, s'intéressaient et avaient tout de suite confiance en moi, et demandaient la réservation avec moi sur les vols suivants. L'«Aertirrena» m'engagea peu de temps après pour faire du taxi aérien, une des activités les plus complètes du fait qu'on change chaque fois d'itinéraire, on doit faire les vols les plus inattendus d'un moment à l'autre. Je suis devenue commandant de bord d'un bimoteur Beechcraft et après je suis allée à Moscou pour un stage d'un mois sur le tri-jet YAK 40 avec lequel j'ai fait des charters et des vols de présentation dans plusieurs endroits du monde. Je suis allée même en Australie. Un voyage très intéressant avec le YAK qui est à court rayon (auto-

nomie pour 1 500 km). Pendant un été nous avons volé aussi pour «Olympic» basée à Athènes, pour transporter les passagers sur les îles (le YAK 40 est l'unique jet capable d'atterrir sur des pistes très courtes, sur l'herbe et sur le sable). Nous avons fait des lignes régulières sur des aérodromes assez difficiles comme Albenga et Bolzano. L'«Aertirrena» est ensuite devenue «Avioliquire» et nous avons fait la ligne de Florence à Rome et Milan.

J'ai pu, enfin, suivre un stage «Alitalia» pour piloter le DC-8 et suis entrée à l'Aeral qui était une société pour charters et cargo (des vols sur New York, en Nigeria, etc.). Malheureusement l'Aeral aussi a dû interrompre son activité et à nouveau, j'ai dû constater que les compagnies privées en Italie n'arrivent pas à vivre parce que le gouvernement n'a jamais compartimenté et organisé le travail de toutes les compagnies existantes.

Je suis encore l'unique femme pilote de ligne en Italie et actuellement, de nouveau sur YAK 40, j'amène les équipes de football. Mon amie Grazia Serena est également professionnelle, et pilote un HS 125 privé. Deux jeunes filles professionnelles volent maintenant aussi des avions privés, mais nous sommes encore loin d'avoir amélioré notre situation en tant que pilote femme. Pour cette raison, nous avons organisé la «Fédération des pilotes européennes». Je possède aussi la licence de Vol a Voile et l'atterrissage sur glacier (je suis restée bloquée deux jours et une nuit sur le glacier d'Adamello sans pouvoir redécoller et, à -20° , on a construit un vrai igloo et couché à l'intérieur).

Un mot encore sur mon père: gagnant de la coupe Schneider en 1926 à Norfolk et gagnant de la compétition d'acrobatie à Cleveland. Pilote d'essais, a piloté le premier jet du monde (le Campini-Caproni) 1939 et fait le premier raid avec le même jet en 1941, de Milan à Rome. Il était lors de la première guerre mondiale, dans l'équipe de Baracca et a fait le premier exploit de la poste aérienne en 1917 de Rome à Turin et vice-versa. Ceci seulement comme rappel!

Fiorenza de Bernardi

Einem Pressebulletin der Crossair entnehmen wir:

Der Beruf des Linienpiloten ist keine Männerdomäne mehr: Als erste Fluggesellschaft der Schweiz wird die Crossair ihre Flugzeuge ab Beginn des Sommerflugplanes 1983 auch weiblichen Händen anvertrauen.

Die erste Crossair-Linienpilotin heisst Regula Eichenberger, ist 28 Jahre alt und Fluglehrerin mit drei Jahren Berufserfahrung. Mitte Februar hat sie ihre Tätigkeit aufgenommen – vorerst allerdings, wie alle neu eintretenden Crossair-Piloten, auf der Schulbank. Nach Abschluss eines ersten Theoriekurses beginnt in diesen Tagen die fliegerische Ausbildung in San Antonio (Texas), wo die Pilotin ihren neuen Flugzeugtyp, die Su-

per Metroliner III, im Flugsimulator-Training kennenlernen wird. Anschliessend folgt ab Mitte März – wieder in der Schweiz – die praktische Ausbildung auf dem richtigen Flugzeug und die Prüfung der Kandidatin durch die Experten des Bundesamtes für Zivilluftfahrt.

Vom 27. März an soll Regula Eichenberger dann – in der ersten Zeit noch unter der Kontrolle eines Fluglehrers – als Copilotin im Linienverkehr der Crossair eingesetzt werden.

Zu verkaufen

Region Burgdorf/Kirchberg (1 Stunde von Kloten)

6-Zimmer-Einfamilienhaus

telweise modernisiert, mit altem Baumbestand (2000 m²).

Ein Paradies für Familie mit Kindern.

Preis Fr. 640 000.—.

Anfragen unter Chiffre 0131 an Aeropers **rundschau**,
Wettlin Druck, Postfach, 8037 Zürich.

Si tu vas à Rio

vergiss nicht, uns zu besuchen. Ein guter Cafezinho
steht für Dich bereit.

Spezial-Rabatt für die SWISSAIR von 20%.



SWISS AND DUTCH OWNERS

BRAZILIAN GEMS
&
FINE JEWELRY
FOLKLORE
SOUVENIRS

TRUSSY RIAND

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

Erstvermietung in Eschlikon/TG

Bahnlinie Winterthur – Wil in nächster Nähe des Bahnhofs
sehr schöne, geräumige Wohnungen

3½-Zimmerwohnungen ab Fr. 740.— + NK

5½-Zimmerwohnungen ab Fr. 930.— + NK

- komfortable Einbauküche mit Geschirrspüler
- Böden: Wohnzimmer Parkett, Schlafzimmer Spannteppiche
- grosser, gedeckter Balkon
- Keller, Estrich, eingebaute Garderobe und Kastenfront
- neuzeitliche Qualitäts-Isolation des ganzen Gebäudes
- Kinderspielplatz
- Kindergarten und Schulen in der Nähe

Bezugsbereit ab 1. Mai 1983. Erster Mietmonat gratis.

Interessenten erhalten weitere Auskünfte und Planunterlagen bei
Walter Haag, Weinbergstrasse 10, 9500 Wil, Telefon 073/22 05 82

Rärität im Zürcher Unterland

An schöner, ruhiger Lage;
Stadtgrenze und Flughafen sind rasch erreichbar

stattliches Riegel-Bauernhaus

mehrheitlich renoviert, geschmackvoller Innenausbau mit sep.
Cheminéeraum; zum grosszügigen Umschwung von rund
4200 m² gehören u. a. eine grosse Scheune sowie eine eigene
Sauna; vorzüglich geeignet für Pferdeliebhaber.

Bitte verlangen Sie weitere Auskünfte unter Chiffre 0132 bei
Wettlin Druck, Postfach, 8037 Zürich.

Der letzte Flug des Acrostar HB-MSB

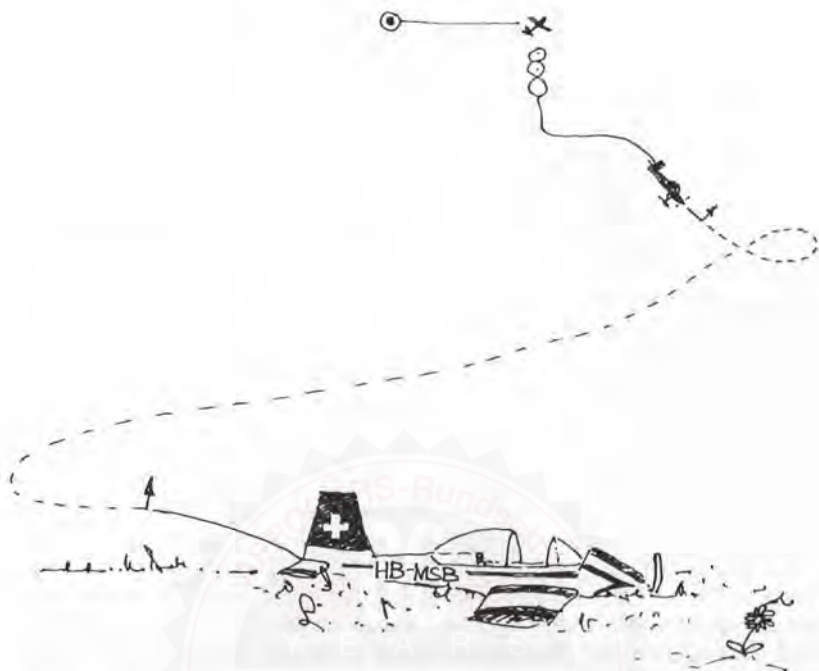
Erlebt und erzählt von Eric Müller

Am 19. September 1982, ein Sonntag gezeichnet von einer flachen Hochdrucklage über Westeuropa, flog ich um 11.00 h eine Kunstflugvorführung in Freiburg im Breisgau und startete anschliessend zum 839 km entfernten Pau in Südfrankreich, am Fusse der Pyrenäen. Auf Flugfläche 105 genoss ich eine 13,5 Knoten starke Gegenwindkomponente und strahlenden Sonnenschein. Um 15.05 h setzte der Acrostar mit mir auf der Piste in Pau auf. Meine nächste Vorführung sollte um 16.55 h beginnen, ich hatte also genügend Zeit, mich stresslos auf meine letzte gebuchte Vorführung dieses Jahres vorzubereiten.

Um 16.47 h erhielt ich die Startfreigabe und stieg auf 2000 m. ü. G. 15 Sekunden vor 16.55 h erhielt ich die Freigabe für meine Vorführung. Um genau 16.55 h befand ich mich über dem südlichen Pistenanfang, ca. 300 Meter vom Publikum entfernt. Meine Routinevorführung beginnt mit ca. 40 Umdrehungen Flachtrudeln. Ohne triftigen Grund entschied ich mich, das Ausleitmanöver schon auf 700 m. ü. G., anstatt den üblichen 500 m. ü. G., einzuleiten, ein spontaner Entschluss, welcher, wie ich eine Minute später realisierte, mir das Leben rettete. Spontane Entschlüsse sind, solange sie die Sicherheitsmarge erhöhen, zulässig und Instinkt kann sehr erstaunliche Aspekte in sich bergen.

Mit 95 km/h leite ich das Trudeln ein, ziehe die Propellerverstellung auf grosse Steigung, verarme das Gemisch, kreuze die Steuer und nach 3,5 Umdrehungen befinde ich mich mit stehendem Propeller im stationären Flachtrudeln.

Es ist still wie in einer Kirche und alle 1,4 Sekunden huschen die Pyrenäen vorbei. Die Höhenmessernadel dreht konstant und nach 28 Sekunden durchfalle ich die 1350 m Anzeige, ein einfaches Mittel um die Richtigkeit der Anzeige zu überprüfen. 800 Meter, 750 Meter, 700 Meter und gleichzeitig Gegenseitenruder, Innenquerruder und Höhensteuer an den hinteren Anschlag, doch da klemmt etwas. Das Höhensteuer geht höchstens bis in die Normallage, ich stelle jedoch fest, dass sich das Trudeln verlangsamt, also kein Grund um auszusteigen. Anstatt wie normalerweise nach 2 Umdrehungen stoppt die Vrille nach etwa 4. Ich kann das Flugzeug in eine annähernd horizontale Lage bringen, an einen Sturzflug um den Motor in Gang zu bringen, ist im Moment nicht zu denken. Ich muss zuerst rausfinden was mit der Steuerung los ist. Ich versuche durch Veränderung der Trimmung und mit verschiedenen Querruderstellungen einen wirkungsvolleren Höhenruderausschlag zu erhalten, aber im Gegenteil, die Situation verschlechtert sich rasch und die Nase senkt sich immer mehr dem Erdboden zu.



Ich melde per Funk dem Turm, dass ich Schwierigkeiten mit den Steuern habe und glaube ich werde abstürzen. Meine Flugbahn ist jetzt schon 30 Grad geneigt und wird stetig steiler. Der Kontrollor sagt, er würde mir die Feuerwehr schicken. Ich denke: «Idiot, ich brauche eine Ambulanz». – Aber nein, die brauche ich eigentlich auch nicht mehr. Der Höhenmesser zeigt noch 300 Meter und ich mache meinen Aufschlagort aus. Ich will die Haube öffnen um zu springen, der Acrostar würde direkt ins Publikum stürzen. Somit liegt rausspringen auch nicht drin. Die Neigung beträgt jetzt ca. 45 Grad und ich stelle fest, mit einer gewissen Traurigkeit, aber emotionslos, dass ich nun diese Welt verlassen werde.

Aber dann beschloss ich zu überleben. Der Computer in meinem Hinterkopf beginnt auf Hochtouren zu arbeiten. Eine Cap 10 im Staate New York mit einem Schraubenzieher im Höhensteuersystem geht in den Sturzflug über, die Besatzung rettet sich mit dem Fallschirm; eine Zlin 526 in Triengen, eine Zange verhindert einen normalen Höhensteuerschlag, deponierte sich unkontrolliert und der Pilot überlebte. Ich sinnte damals: ein kurzer Rückenflug hätte die klemmenden Teile woanders hinbefördert, die Steuerwege wären wieder frei gewesen.

Am Boden, in aller Ruhe, ist es einfach herauszufinden, was man noch hätte tun können. Es hat jedoch auch etwas Gutes – es kam mir in den

Sinn. Ich gebe volles Querruder, drehe auf den Rücken, stosse um den Sturzflug zu beenden – und – der ungute Spuk ist vorbei. Ich fliege ein exakt steuerbares Flugzeug – eigentlich ein Segelflugzeug, das zudem nur auf dem Rücken fliegbar ist, aber eben, es ist fliegbar. Ich kurve gleich zurück zum Flugplatz, glücklich wissend, dass ich diese Welt somit nicht verlassen werde.

Wieder über dem Flugplatz drehte ich gegen den Wind und realisierte, dass jetzt der letzte Teil der Übung kam und dieser Teil muss sehr exakt ausgeführt werden. Mein Computer erinnerte mich an Neil Williams. Er hatte, während eines Trainingsfluges auf die Weltmeisterschaften 1970, einen Hauptholmbruch des linken Flügels. In Rückenlage klappt der Flügel zurück und hält. Neil machte, in Ermangelung eines Fallschirms, einen Anflug in Rückenlage um im letzten Moment in Normallage zu drehen. Ich verstehe dass Neil und ich dasselbe Problem haben. Wenn ich zu spät in Bauchlage drehe, berührt der Flügel den Boden, das Flugzeug dreht um die Hochachse und der Motor steckt im Boden. Wenn ich zu hoch drehe, beginnt das Flugzeug zu stechen und – steckt auch. Beides sehr ungesund.

Ich wähle eine Anfluggeschwindigkeit von 140 km/h und warte, bis ich 7 bis 8 Meter über Grund bin. Volles Querruder und ich sehe wie der Boden rasend schnell auf mich zu kommt. Das letzte was ich noch registriere sind die Ähren des Grases – dann ist der Film gerissen.

Es verbleiben Fragmente von verschwommenen Erinnerungen. Der Acrostar liegt gebrochen und mit eingezogenem Fahrwerk neben mir im Grase . . . ich höre die Turbine des Rettungshelikopters . . . Röntgenapparate drehen sich um mich herum.

Um 21.00 h liege ich wieder voll wach in meinem Spitalbett. Der Kopf ein bisschen zerschlagen, die Wirbelsäule viermal gebrochen. Ich bewege vorsichtig Beine und Zehen, es funktioniert alles richtig – wunderbar. Nach und nach realisierte ich, wie besorgt und hilfsbereit alle waren: Die Leute vom Aeroclub von Pau, die anderen Airshowpiloten (nicht zuletzt John Taylor) welche mich besuchten und mir einfach halfen; die Schweizerische Rettungsflugwacht organisierte alles Nötige und flog mich zwei Tage später nach Hause. Ja, da ist man plötzlich in sehr guten Händen und ich erkenne, wie eng die Familie der Flieger zusammenhalten kann, besonders wenn jemand in Schwierigkeiten ist.

Erst drei Wochen später sah ich zum erstenmal die Videoaufnahmen, welche von meinem ganzen Flug gemacht wurde. Der zeitliche Ablauf der Geschichte verzerrt sich in meiner Erinnerung gegen das Ende immer mehr. Nach dem Drehen in Normallage bis zum Aufschlag vergingen lange Sekunden – auf der Videoaufnahme sieht man den Aufschlag zur praktisch gleichen Zeit wie die halbe Rolle beendet ist.

Die Untersuchung brachte hervor, dass das Rohr, auf welchem der Knüppel montiert ist, und welches am Rumpf starr befestigt ist, auf der einen

Seite einen Ermüdungsbruch erlitten hatte. Dadurch konnte es sich verschieben und den Höhensteuerausschlag beschränken.

Diese Geschichte ist eine mehr in der endlosen Liste der Unfälle, welche sich mit Kunstflugzeugen ereigneten, die keinen permanenten Anlasser eingebaut haben. Nachdem ich auf den Rücken gedreht hatte, wäre ich mit einem Anlasser mit Motorkraft auf 1000 Meter gestiegen, um dann meinen ersten Fallschirmabsprung zu geniessen.



Eric Müller's Acrostar musste abgeschrieben werden, wird jedoch in einem französischen Museum ausgestellt. Zwei Exemplare des Acrostar fliegen noch (Konstrukteur: Schweizer Meister und Swissair DC-8-Kapitän Arnold Wagner). Das Flugzeug war aus Holz konstruiert, mit einem Glasfaserhauptholm, angetrieben durch einen 220 PS Franklinmotor.

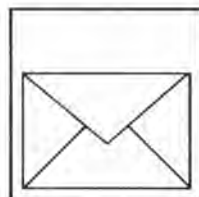
An ruhiger Südhänglage in **Bachenbülach** verkaufe ich umständehalber 2-jähriges

Landhaus mit Loggia

Modernster Ausbau, grosser Wohnessraum mit Galerie, 5 Zimmer, Dusche WC, Bad, sep. WC, Doppelgarage, grosser Sitzplatz, etc. Warmluftcheminée mit Warmwasserspeicher, Wärmepumpe. VB Fr. 769 000.—, Miete möglich.

Telefon 01/860 36 86, abends Telefon 01/860 70 13

Briefe an die Rundschau



Zum Artikel «Auf Herz und Nieren geprüft» der September/Oktober-Nummer 1982 entnehmen wir einem Brief von Dr. H. Gartmann, PM:

«. . . Was uns erschüttert, ist die Tatsache, dass Sie Ihrem Interview mit Dr. Hafner – gewollt oder ungewollt – ein Stück gefährliche Subversivpropaganda gegen die Malariaphylaxe unterschieben. Da wird **ein**, sage und schreibe **EIN** Fall von verhängnisvoller Unverträglichkeit (wie sie bei jedem Medikament vorkommen kann) hochgespielt. Dem stehen aber jährlich Hunderttausende von Menschen gegenüber, die unnötig sterben müssen, weil sie diese Prophylaxe eben nicht durchgeführt haben. Wir überblicken bei der Swissair an die zwanzigtausend Crew-Jahre unter Malariaphylaxe ohne eine einzige nennenswerte Beeinträchtigung der Gesundheit; aber Etliche sind mangels genügender Prophylaxe schon hart am Tod vorbeigegangen. Falls nun aus solchen Erwägungen von ihren Lesern die Prophylaxe nicht mehr ernst genommen wird, kann das demnächst einmal einer Ihrer Kollegen mit dem Leben bezahlen.»

Zu verkaufen an schöner Hanglage

Bauland in Embrach

für individuelle Einfamilienhäuser, Parzellen 900 – 1400 m²,
Preis Fr. 220.— pro m², mit Architekturverpflichtung.

Anfragen an

H. P. Aebi, Rötelstrasse 88, 8057 Zürich, Telefon 01/361 21 61

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	Delegierter des Vorstandes	Vorsitz	
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
Info/rundschau	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

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

Öffnungszeiten

Montag bis Freitag 9-12, 13-17 Uhr

APKK-Verwaltung

Max Riolo
Chasernweg 38, 8302 Kloten
Telefon 814 11 77
