

rundschau

November/Dezember 1984



**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	
Neuaufnahmen	7
Versicherungsschutz beim Fliegen mit ULF	8
Öffnungszeiten Sekretariat	8
Athen	9
Piloten und Produktivität	15
Aus dem Vorstand: Marcel Egger	19
rund-Schau	25
Passagiere mit auffälligem Handgepäck II	28
From other publications	37
Man sollte . . .	40
Neujahrswünsche	41
Rêve et réalité ou l'ère de l'ordinateur	43
FLUSIKO: Elektronische und staatliche Überwachung	46
St. Paul's Cathedral	50
Teheran – First Impressions	55
Ayu Bovan – Langes Leben	59
Kinderdorf Usthi	61
Polizeikontrollen	63

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 21. Januar 1985

Redaktions-Team:

Felix Rasumowsky (F.R., Vorsitz)

Rolf Lengauer (R.L.)

Henry Lüscher (H.L.)

Jürg Schmid (J.S.)

Dieter Schürer (D.S.)

Auflage: 1500 Expl.

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

AEG Zweigang Schlagbohrer SB2E-1001 RL

Byland AG

Eisenwaren - Werkzeuge - Beschläge
Rennweg 48, 8023 Zürich 1
Telefon 01 211 88 45

- Vollwellenelectronic Powermatic
- Rechts-Linkslauf
- Direktaufnahme für Schrauberklingen
- Vollisolierter Metallgetriebekasten
- 1000 Watt Motor
- Bohr-Ø in Beton 20 mm

netto
Fr. 445.-



Zu verkaufen im Erholungsgebiet Wuppenau, nahe Wil SG (gute Verkehrsverbindungen) neues, freistehendes

5-Zimmer-Einfamilienhaus

An sonniger, ruhiger Lage mit schönem Umschwung.
Inkl. Land ab Fr. 432 000.—.

Nähere Auskunft Tel. 073 - 28 22 81

Zu verkaufen auf Herbst 1985 in **Winterthur**-Stadt (Goldenberg), an bevorzugter Hang- und Aussichtslage, tadellos gepflegtes

LANDHAUS

mit Doppelgarage und schöner Gartenanlage. 8 Zimmer mit grosszügiger Raumeinteilung, gediegener Innenausbau, neuzeitlicher Komfort.

Nähere Auskünfte erteilt Ihnen gerne Tel. 052 - 27 88 48 ab 18.00 Uhr.



Die Salärverhandlungen sind abgeschlossen. Bereits nach der 2. Runde wurde eine Lösung gefunden, die von beiden Parteien angenommen werden konnte.

Heute sehe ich zurück. Nicht auf Ergebnisse, diese sind schon genug behandelt worden, sondern auf die Entwicklung des Verhandlungsklimas. Gerade auf diesem Gebiet, so meine ich, fand ein rechter Fortschritt statt.

Die erste Salärrunde 1983/84 findet statt. Die Meinungen prallen aufeinander. Die Delegation der Swissair missbraucht die IMR-Umfrage beim Cockpit, um gegen berechnete Forderungen der Aeropers-Delegation zu argumentieren. Lange Diskussionen drehen sich im Kreis, die Gemüter erhitzen sich. Dieses frostige Klima ändert sich für die restlichen Verhandlungen bis zum endgültigen Abbruch im Frühling 1984 nur unwesentlich.

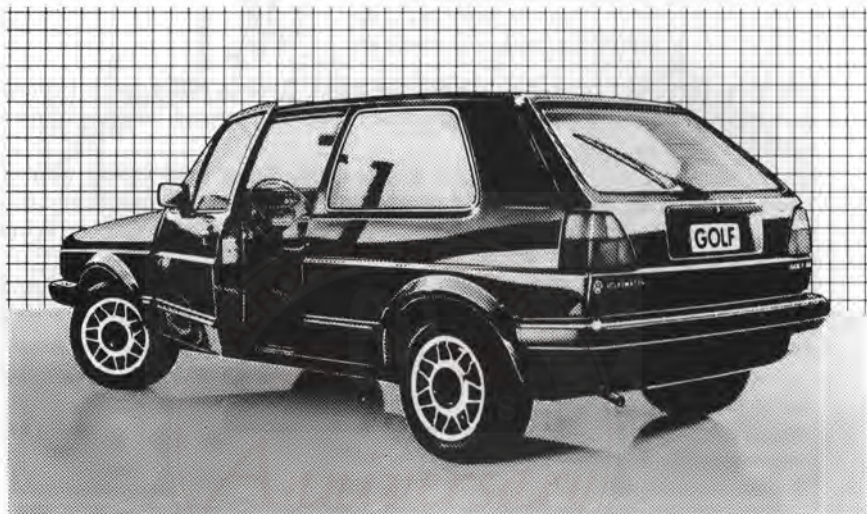
Im Sommer folgt die Aussprache Merlischachen. Swissair und Aeropers suchen im offenen Gespräch den verloren gegangenen Weg wieder zu finden. Ein Saatkorn wird in die Erde gesteckt und alle hoffen, dass es sich zur Pflanze entwickelt.

Die Salärrunde 1984/85 zeigte nun mindestens, dass die Keimblätter eine gute Farbe aufweisen. Ich war sehr positiv überrascht, der Ton und auch die Verhandlungsbereitschaft auf Seiten der Swissair war angenehm. Zu keiner Zeit konnte das Klima mit dem letzten Jahr verglichen werden. Offenbar hat sich auch in der Swissair die Meinung durchgesetzt, dass die Aeropers als ein ernstzunehmender Partner zu betrachten ist.

Weitere Verhandlungen werden folgen, ebenso das Gespräch über einen allfälligen Erfolgsbonus für das Geschäftsjahr 1984. Es bleibt zu hoffen, dass das Waldsterben auf das Wachstum der Pflanze von Merlischachen keinen Einfluss hat.

Ihr Dieter Schürer

Bereit zur Probefahrt!



Kommen Sie jetzt zu uns und sehen Sie sich dieses attraktive und aussergewöhnliche Auto an. Oder lassen Sie sich auf einer Probefahrt von den besonderen Qualitäten des neuen Golf überzeugen.



Wir freuen uns auf Ihren Besuch

Steinackerstrasse 20
8302 Kloten
Telefon 01/814 01 61

V-A-G



Der Golf. Ein Europäer.

Liebe Mitglieder

Ursprünglich wollte ich mich in diesem Artikel ausschliesslich mit den Begriffen von **Produktion** und **Produktivität** auseinandersetzen, da mir dieser Themenkreis in letzter Zeit immer mehr in den Vordergrund zu rücken scheint. Es verging und vergeht kaum eine Verhandlungsrunde, worin nicht die Produktivität – gemeint damit ist diejenige der Piloten – in irgend einer Form gestreift wird.

Noch ist kein Jahr vergangen, seit, per gelbem Informationsblatt, dem Kader der Swissair mitgeteilt wurde, dass trotz allgemeiner Mehrproduktion die Produktivität der Piloten weiterhin abgenommen habe.

Damit stellt sich sofort die Frage, was produzieren wir eigentlich? Sind es Flugstunden wie im obigen Beispiel herangezogen oder Tonnenkilometer, welche in anderen Statistiken normalerweise zur Anwendung kommen? Mindestens bei den Begriffen sollte jedoch klargestellt werden, dass mit Produktivität die Ergiebigkeit oder Fruchtbarkeit unserer Tätigkeit gemeint ist (was in Tonnenkilometer ausgedrückt werden könnte), und es sich bei der verglichenen Stundenleistung eher um Produktion handelt, womit allgemein die Herstellung und Erzeugung gemeint ist.

Der zitierte «Produktivitätsschwund», welcher sich zweifellos statistisch belegen lässt, steht recht zusammenhangslos, und damit verbunden leider beschuldigend, im leeren Raum. Gründe wie sektorielle Mehrtypenfliegerei, Einführung von Überbeständen, um nahtlose Umschulungsschübe sicherzustellen usw., wurden schlicht unterdrückt. Um nicht wie im letzten Satz mit Pauschalbegriffen zu argumentieren, bat ich die EK-Typenchefs, mir genauere Unterlagen auszuarbeiten. Mit diesen Papieren stehe ich nun da, sehe mich aber durch äussere Ereignisse gedrängt sie zurückzustellen, um sie zu einem späteren Zeitpunkt im Detail zu verarbeiten.

Was sind nun diese äusseren Ereignisse:

Erstens hat sich der Chefredaktor autonom mit dem gleichen Thema auseinandergesetzt, so dass sich Überschneidungen und sinngemässe Wiederholungen ergaben, auch wenn ich noch andere, von ihm nicht beleuchtete Aspekte anvisierte.

Vor allem aber scheint mir momentan, angesichts des wesentlich schwerwiegenden Hauptgrundes unseres Themenwechsels, eine formale wie teilweise inhaltliche Entsprechung wenig sinnvoll.

Dieser zweite tiefergehende Problemkreis bezieht sich auf den Komplex «**Teheranrotation**» und die damit zusammenhängende Mitgliederreaktion.

Seit wenigen Tagen ist mir der Erfolg des **Referendums** bekannt und es drängt mich, meine Gedanken dazu zum Ausdruck zu bringen. Gedan-

ken, in welchen ich mich mit meinem persönlichen Verständnis von Demokratie, Meinungsbildung und Führungsauftrag auseinandersetzen möchte. Es erfüllt mich mit Stolz, die Gewissheit zu haben, in einem Berufsverband mitzuarbeiten, dessen innere Gesetzgebung auf einer urdemokratischen Basis ruht. Wie in jeder Demokratie ist aber damit direkt eine individuelle Mitverantwortung verbunden, welche nicht zur Seite gestellt werden darf.

Ich möchte hier kurz darlegen, wie im Aeropers-Führungsgremium, also im Vorstand, Entscheide heranwachsen. Der Vorstand versucht, sich zuerst eine möglichst breite Informationsbasis zu erarbeiten. Diese umfasst im aktuellen Fall Hinweise verschiedener Botschaften, Unterlagen von firmeninternen aber auch externen Sicherheitsdiensten; eine längere Verfolgung der aktuellen Lage, sowie einen effektiven Augenschein des Sicherheitsbeauftragten. Dazu versuchen wir mit einem vernetzten Denken auch Randgebiete der Operation in unsere Überlegungen miteinzubeziehen. Diese Entscheidungsgrundlagen liessen dann den Vorstand nach intensiven Diskussionen mit einem Stimmverhältnis von 6:1 zum Schluss kommen, dass Übernachtungen von Cockpit-Crews in Teheran zu verantworten wären. Wie bei anderen eventuell schwer verständlichen Entscheiden spielt die Vermittlung von Hintergrund-Informationen an jeden einzelnen eine unter Umständen zur Meinungsbildung ausschlaggebende Rolle. Einen grossen Teil dieser Informationen vermitteln Ihnen die Berichte über Teheran in dieser und der letzten **rundschau**.

Ich rufe Sie alle jetzt schon auf, nebst den nicht wegzudenkenden Emotionen auch rationale Überlegungen, welche auf konkreten Facts und realistischen Vergleichen beruhen, in Ihren Entscheidungsprozess miteinzubeziehen. Jeder soll sich, unabhängig ob direkt betroffen oder nicht, zu einem «Ja» oder «Nein» durchringen.

Das Resultat wird weisen, ob der Vorstand eine Kurskorrektur anzubringen hat oder nicht. Es liegt mir aber daran, explizite daraufhinzuweisen, dass wir mit dieser Abstimmung nach gut schweizerischem Brauch, keine Vertrauensfrage verknüpfen. Der Vorstand ist auf zwei Jahre gewählt, und er wird dieses Mandat auch wahrnehmen.

Mit freundlichen Grüssen

Jürg Schmid

Neuaufnahmen

intern

An den Sitzungen vom Oktober und November 1984 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



Markus Bally



Paul Sauter

Wir heissen diese Mitglieder herzlich willkommen.

Wir verkaufen im Werkvertrag in Opfikon an schöner Lage

grosses 6¹/₂-Zimmer-EFH

Landanteil ca. 750 m².

Grosser Keller und Estrich, Doppelgarage, Geräteraum, Wintergarten, Warmluftcheminée, Galerie, 2 Balkone.

Ausbauwünsche können noch berücksichtigt werden.

Bezugstermin: ca. Herbst 1985. Anzahlung: Fr. 200 000.—.

Nähere Auskunft: Telefon 01 - 362 48 57 (F. Rossi).

Versicherungsschutz beim Fliegen mit Ultraleicht-Flugzeugen (ULF)

Sehr geehrte Herren

Mitte Januar fällte unsere Landesregierung den Entscheid, Ultraleicht-Flugzeuge in der Schweiz nicht mehr zuzulassen. Ich stellte mir die Frage, wie Piloten, die weiterhin mit einem ULF in einem dafür zugelassenen Gebiet (Ausland) fliegen, zukünftig bei einem Unfall durch die SUVA gedeckt wären.

Nachstehend gebe ich Ihnen die offizielle Stellungnahme der SUVA bekannt. Interessenten können die im Brief erwähnte Broschüre «Die SUVA Ihre Partnerin» beim Informations- und Pressedienst der SUVA, Fluhmattstrasse 1, 6002 Luzern, beziehen.

Gerne nehmen wir Stellung zum Versicherungsschutz von Piloten, die mit ULF fliegen, wo kein gesetzliches Verbot – wie z. B. in der Schweiz – gilt.

Seit unserem letzten Schreiben in rubrizierter Angelegenheit ist am 1. Januar 1984 das neue Unfallversicherungsgesetz (UVG) in Kraft getreten.

Ein Versicherter, der mit einem ULF in einem dafür zugelassenen Gebiet fliegt und dabei verunfallt, kann grundsätzlich mit vollem Versicherungsleistungen gemäss UVG rechnen. Voraussetzung ist jedoch, dass er die elementaren Vorsichtsgebote sowie die einschlägigen Vorschriften beachtet. Es stellte sich ansonsten die Frage des Wagnisses (Art. 39 UVG/Art. 50 der Verordnung über die Unfallversicherung) oder jene der grobfahrlässigen Herbeiführung des Unfalles (Art. 37 Abs. 2 UVG). Gegebenenfalls müssten die **Geldleistungen** gekürzt oder in besonders schweren Fällen verweigert werden. Es sei in diesem Zusammenhang auch auf die Kapitel 3 und 4 der Broschüre «Die SUVA Ihre Partnerin» hingewiesen.

Hanspeter Wild (PFC)

Das Aeroperssekretariat bleibt vom 24. Dezember 1984 bis zum 2. Januar 1985 geschlossen.

Athen

Mittwoch, der 19. September 1984: Die Aeropersdelegation ist in Athen eingetroffen, um das Berufungsverfahren, das am 21. stattfindet, zu begleiten. Drei Leute sind da: Captain Marcel Egger als persönlicher Betreuer der beiden Angeklagten, F/O Cees van Rijn als Verbindungsmann zur Swissairdelegation und ich als Kontaktmann zur Aeropers in Zürich und zur Presse.

Intensive Vorbereitungen

Weil wir aus Unzulänglichkeiten bei der ersten Gerichtsverhandlung lernten, fanden schon in Zürich umfangreiche Vorbesprechungen statt – Einstimmungen in eine grimmige Angelegenheit. Der Rechtsdienst der Swissair hat die Aeropers, insbesondere Cees van Rijn und Sekretär Dieter Schürer intensiv in die Verhandlungsvorbereitungen mit einbezogen. Eine Aeropersdelegation traf sich mit den Verantwortlichen des Pressedienstes der Swissair, um auch da zu koordinieren.

Alles ist relativ

Nach der Ankunft in Athen war fürs erste Zeit, um sich über gemeinsames Vorgehen zu besprechen und den Koffer auszupacken. Unter meinen mitgebrachten Dingen befindet sich auch das Diktiergerät der Aeropers. Ich spanne das Tonband ein und höre beim Probelauf das Protokoll der Aeropers-Generalversammlung 1983, und der Präsident sagt gerade: «Als Piloten haben wir eine Lebensstellung.» Wenige Tage später, beim Papiere ordnen, lese ich: «Es fällt mir schwer, hier die lange Reihe von Berichten über Bilderbuchkarrieren kurz unterbrechen zu müssen.» Dies schrieb Fritz Schmutz in seinem Flight Recorder Verabschiedungs-Artikel vom Sommer 1981 und fuhr fort: «Leider wurde die meine, wie sie alle wissen, durch unglückliche Umstände beendet.»

Was war geschehen?

Es ist bereits fünf Jahre her, seit die von Fritz Schmutz kommandierte Maschine in Athen verunfallte. Seither sind unter anderem 170 Piloten neu in die Swissair eingetreten, und ein kurzer Rückblick drängt sich auf. Am 7. Oktober 1979 verunglückte eine DC-8 der Swissair. Nach erfolgtem Circling-Anflug landete die Maschine auf Piste 15 links in Athen und geriet über das Pistenende hinaus, stürzte eine Böschung hinunter und verbrannte. Bei diesem Unfall waren 14 Todesopfer und 11 Verletzte zu beklagen. Kapitän Schmutz musste auf Anordnung der griechischen Behörden bis zum 25. Oktober in Griechenland zurückbleiben, bevor er nach dem Unfall in die Schweiz zurückkehren durfte.

Zurück in der Schweiz

Nachdem der erste Schock abgeklungen war, wurde der First Officer im Dezember nach erfolgter Neuqualifizierung wieder eingesetzt, im Januar 1980 auch der Kapitän, dieser auf eigenen Wunsch als Copilot. Im Mai 1980 publizierte der Tages-Anzeiger einen Teil des Berichts des NTSB (National Transportation Safety Board, eine amerikanische Kommission), worauf beide Piloten vom Flugdienst suspendiert werden. Das firmeninterne Disziplinarverfahren nimmt bis ins Frühjahr 1981 seinen Lauf, worauf es (auch gegen den First Officer) eingestellt wird, nachdem die Swissair und der Kapitän übereingekommen waren, dass dieser die Firma verlässt. Im Oktober desselben Jahres kann der First Officer seinen Flugdienst erneut aufnehmen. Der Kapitän ist fast ein Jahr lang arbeitslos.

Der erste Prozess

Der First Officer wird im Januar 1982 unerwarteterweise in die Anklageschrift mit einbezogen, der Prozess wird auf Januar 1983 einberufen, am 24. April findet er dann tatsächlich statt. Alle Beteiligten sind äusserst optimistisch, trotz der skandalösen äusseren Umstände. Obwohl der durch die Swissair organisierten Verteidigung von allen Seiten grosses Lob zuteil wird, lautet das niederschmetternde Urteil: 5 Jahre und 2½ Monate Gefängnis für beide Piloten. So kam das Urteil zustande: Vierzehnmal Grundstrafe für fahrlässige Tötung, elfmal Grundstrafe für fahrlässige Körperverletzung, dazu addiert eine Strafe für Störung des öffentlichen Verkehrs, gibt 125 Monate. Dies durch zwei Piloten geteilt, ergibt 62½ Monate, voilà. In der Schweiz erfährt man durchs Radio aus Athen, dass auf dieses Urteil hin der First Officer erneut vom Flugdienst suspendiert ist.

Der zweite Prozess

Gegen das erstinstanzliche Urteil wurde sofort Berufung eingelegt. Im griechischen Recht gibt es eine Möglichkeit, Gefängnisstrafen in Geldstrafen umzuwandeln, jedoch, wie es hiess, nur bei definitiven Schuldprüchen. Weil eine Berufung ein Urteil nicht endgültig werden lässt, ist es somit auch nicht wandelbar, die Appellation wurde mit Spannung erwartet. Im Zuge der intensiven Vorbereitungen (siehe erster Abschnitt) war wieder kräftiger Optimismus zu spüren. Nur ganz privat und hinter vorgehaltener Hand wagte ich auf die Parallele zum vorigen Mal hinzuweisen, war aber bald überzeugt, dass auch Zuversicht dazugehört.

Verschiedene Verbesserungen zeichneten das Vorgehen beim zweiten Mal aus: Die Aeropers leistete sich in Athen eine Dreierdelegation (letztes Mal waren wir zeitweise nur mit einem einzigen Mann vertreten), klar

organisiert mit Chef, mit zugewiesenen Aufgaben, mit Verbindungskonzept. In der Schweiz gabs einen Pikettdienst und engen Kontakt mit der Swissair. Sie werden sich vielleicht fragen, wozu das alles?

Resultate

Es können mehrere Resultate vorgezeigt werden, die den Aufwand rechtfertigen. Zuerst steht eine nicht quantifizierbare Grösse: Die Unterstützung zweier sich in grosser Not befindlicher Mitglieder an Ort und Stelle. Darüber könnte ich Ihnen eindrücklich und ausführlich berichten, beispielsweise über die Verhandlung, die am Freitag begann und übers Wochenende vertagt wurde. Welch ein Wochenende! Wir waren sieben Tage in Griechenland und praktisch rund um die Uhr füreinander da.

Es gab aber auch verbandspolitische und für die Verteidigung wichtige Gründe unserer Präsenz: Cees van Rijn war bei der Verteidigungsdelegation der Swissair sozusagen akkreditiert und liess seine Ansichten und Ideen überzeugend einfließen – er war dort der einzige aktive Pilot. Als Aeropers wollten wir auch einigermassen sicherstellen, dass wir nichts aus der Presse zu hören bekamen, was wir vorher intern hätten erfahren müssen. Der Kontakt mit dem Pressedienst der Swissair war äusserst intensiv. Auch die in Griechenland anwesenden Presseleute waren schliesslich überzeugt, dass der dort laufende Prozess keine Schlagzeilen verdiente. Die Berichterstattung muss rückblickend als fair und zurückhaltend bezeichnet werden.

Das Urteil

Am Montagabend, dem 24. September, zogen sich die Zeugenbefragungen in die Länge. Wir wussten, dass die negativen Pressekommentare, die der erste Prozess in der Schweiz ausgelöst hatte, in Griechenland bekannt waren. Der Richter kündigte folglich an, dass er die Verhandlung nicht um jeden Preis zu Ende führen wolle, sondern um 22 Uhr zu unterbrechen gedenke. Levantinisch-grosszügig wurde tatsächlich um viertel vor elf die Verhandlung beendet und der Urteilsspruch auf nächsten Nachmittag in Aussicht gestellt. Dienstag um 13 Uhr stand es fest: 4 Jahre Gefängnis für den Kapitän, 2 Jahre Gefängnis für den First Officer. Einmal mehr: das Urteil war für die Angeklagten, aber auch für alle andern Beteiligten niederschmetternd. Gleich mit der Urteilsverkündung wurde der Tarif bekanntgegeben, mit dem die Gefängnisstrafe in eine Geldstrafe umgewandelt werden konnte: 400 Drachmen pro Tag.

It's like they really sent me to Jail

Ein um seine Fassung ringender Kapitän wandte sich an die versammelten Journalisten und legte eindrücklich dar, dass er sich nicht einfach

gebüsst fühle, sondern wirklich zu Gefängnis verurteilt. Aus juristischer Sicht betrachtet trifft diese Einschätzung auch zu. Die Bedeutung dieser Gefängnisstrafe ist schwierig abzuschätzen. Gelten die beiden Piloten nun als vorbestraft? Gibt's einen Eintrag ins Zentralstrafregister? Die Reihe der Fragen, die die beiden Piloten persönlich betreffen, könnte noch weitergeführt werden.

Verantwortlichkeiten

Betrachten wir jedoch auch Berufspolitisches. Der Unfall wurde verursacht, weil das Flugzeug nicht gebremst werden konnte. Warum nicht? Zur Beantwortung dieser Frage müsste nicht nur der Kapitän, sondern auch der **Flughafen Athen** zur Verantwortung gezogen werden, was gänzlich ausgeblieben ist. Obwohl der Copilot aus unserer juristischen Sicht für die bei dem Unfall kritische Phase, die des Ausrollens und Bremsens, weder Verantwortung trägt noch Kompetenzen hat, ist er vor Gericht gestanden. Die Aufgabe der First Officers ist komplizierter geworden. Wohl fällen sie keine operationellen **Entscheide**, weil dafür der Kommandant zuständig ist, doch tragen sie bei deren Ausführungen praktisch gleichviel **Verantwortung**. Das schafft eine neue Grauzone, über die noch viel und öffentlich diskutiert werden muss.

Die Strafverfolgung gegen ehemalige SATA-Piloten

Genf, 16. Oktober (sda) Am 18. Dezember 1977 stürzte eine Caravelle der inzwischen aufgelösten Genfer Fluggesellschaft SATA kurz vor der Landung in Funchal (Madeira) ins Meer. Dabei fanden 36 Personen den Tod. Die zwei Piloten der Unglücksmaschine werden nun im Laufe der nächsten Monate vor Gericht gestellt, nachdem ihre Beschwerde gegen die Ergebnisse der Untersuchung vom Genfer Kassationsgericht am Montag abgewiesen worden ist. Sie werden sich wegen fahrlässiger Tötung, schwerer Körperverletzung und wegen Verstößen gegen das eidgenössische Luftfahrtgesetz zu verantworten haben.

Die beiden Angeklagten waren mit dem Bericht des Untersuchungsrichters nicht einverstanden und verlangten eine neue Untersuchung. Der Staatsanwalt hingegen bezeichnete die Beschwerde als «Hinhaltemanöver», weil die möglichen strafrechtlichen Folgen des Unfalls am 18. Juni 1985 verjähren würden.

Sündenböcke?

Über die Ursachen des Unfalles wissen wir fast alles. In aller Öffentlichkeit wurde ausgebreitet, in welchen Sekunden wie gebremst wurde. Und die Folgen des Unfalls? Mussten nach dem Aufprall 14 Menschen sterben? Wieso konnte die Feuerwehr der amerikanischen Luftwaffe nicht eingreifen, obwohl sie mit Hitzeschutzanzügen und Rauchschutzmasken bereit stand? Ging bei der Evakuierung alles so, wie es vorgesehen war? Noch niemand hat über die Verantwortung des Kabinenpersonals gesprochen. Gibt es sie überhaupt? Ich denke da mit ungutem Gefühl an die Unsitte, noch beim Rollen Erstklass-Mäntel an die Passagiere zurückzugeben, weil ja niemand in der Kabine weiss, ob sich nicht noch ein Graben auftut. Habe ich oben über Grauzonen für die First Officers gesprochen, geht es hier um Probleme für die Kommandanten. Es ist schwierig, beim existierenden wirtschaftlichen Druck «Safety First» überall durchzusetzen. Das Kabinenpersonal erhält seine umfangreichen Dienstanweisungen andernorts als die Piloten und besonders Grossraumflugzeuge sind für ihre Verständigungsprobleme bekannt. Beim Unfall Athen wurden weitgefächerte Verantwortungen allzu billig auf die Piloten konzentriert. Wir müssen uns als Berufsgruppe dafür einsetzen, dass auch das Umfeld um unsere Tätigkeit herum (Vorgänge in der Kabine, Flughäfen, Vorschriften) den hohen Anforderungen genügen kann, die wir an uns selbst stellen. Nur dann werden wir in die Lage versetzt, die erwartete Verantwortung auch zu tragen. Wir würden zu Sündenböcken, wenn wir für Gebiete Verantwortung übernehmen müssten, die wir nicht zu beeinflussen und überblicken vermögen. F.R.

Die schönsten Fotokalender:

- **Segelflug-Bildkalender 85**
- **Skydiver 85**
- **Fallschirmsport 85**

Zu beziehen durch:

Schück Söhne AG, 8803 Rüschlikon
Bahnhofstrasse 24, 01 / 724 10 44

Niederhasli ZH, 3 Min. vom Dorfzentrum und Bahnhof, 15 Automin. von Zürich und Flughafen.

Erstvermietung einer

4¹/₂-Zimmer-Eigentumswohnung

Komf. Küche, WL-Cheminée, Dusche/WC, Bad/WC, 2 Balkone, eigene Waschküche/Tumbler/Bastelraum, Kellerabteil, Garagenplatz, Lift.
Fr. 1700.— inkl. NK. Ab 1. März 1985 oder nach Übereinkunft.

Telefon 01 - 850 24 90

Corby **The «Electronic» Trouser Press...** **Streamline Your Elegance**

- **Höchste Qualität**
- **Perfekte Bügelfalten durch einzigartige Dehn- und Heizwirkung**
- **Einfach und sicher im Gebrauch: Hose einlegen – Presse schließen – Zeit einstellen, nach Ablauf der eingestellten Zeit stellt Strom automatisch ab**
- **Sollte Platz ein Problem für Sie sein, dann empfehlen wir Ihnen unser Wandmodell**

Informieren Sie sich oder bestellen Sie direkt bei:



Gentleman Products
Ob der Mur 8
8173 Riedt b. Neerach
Tel. 01 - 858 19 04



Corby Electronic Fr. 495.—, Mahagoni, Teak, Nussbaum, Esche hell

Piloten und Produktivität

Betrachtet man willkürlich einen einzelnen Einsatz eines geschickt ausgewählten Piloten, könnte man manchmal zum Schluss kommen, die Produktivität der Piloten sei gering. Hier ist jedoch sogleich anzumerken, dass der Einsatz nicht vom Piloten selbst geplant wird. Wie oft er fliegen soll, kann, muss, wird nicht von ihm bestimmt. Es ist eindeutig festzuhalten, dass auch die Piloten an einer guten Produktivität, d. h. an ihrem gewinnbringenden Einsatz interessiert sind. Welche Faktoren beeinflussen nun diesen gewinnbringenden Einsatz?

Als erstes sind sicher die Flight Duty Regulations (FDR) zu nennen. Wir von der Swissair fliegen nach grundsätzlich fortschrittlichen Einsatzrichtlinien, obwohl nicht verschwiegen werden kann, dass auch bei diesen FDR's, wenn sie maximal ausgeschöpft werden, strenge und erschöpfende Einsätze noch möglich sind. Stichworte mögen sein: 10-stündige Arbeitstage ohne Pause auf DC-9, oder häufige Nachtflüge mit grossen Zeitverschiebungen auf Langstrecken mit einer Freitageregelung, die zwischen zwei oder zwischen drei Einsätzen genügt, bei jahrelangem Einsatz jedoch als äusserst streng bezeichnet werden muss, ein körperlicher Verschleiss.

Kürzlich war in der Weltwoche zu lesen, die Produktivität beim Bodenpersonal habe im letzten Jahr zwischen 4 und 5% zugenommen, bei den Piloten sei dies nicht der Fall gewesen. Das kann nur darauf zurückzuführen sein, dass beim Bodenpersonal vorhandene Polster abgebaut worden sind, die im Pilotencorps entweder nicht vorhanden sind oder aus Gründen, die noch zu beleuchten sind, belassen werden müssen.

Prozente und Millionen

Als die Swissair für den zweimännigen A310 plädierte, wurde vor allem mit einem Produktivitätsgewinn, ich erinnere mich an die Zahl von 20 Millionen Franken pro Jahr, argumentiert. Fragen Sie einmal einen Airbus-Piloten, ob er das Gefühl habe, er trage nicht zu diesem Produktivitätsgewinn bei . . .

Vor einigen Jahren wurden die Kurzstrecken-Einsatzrichtlinien derart geändert, dass nach fünf Tagen Arbeit nicht mehr nur zwei, sondern drei freie Tage herauschauten und dafür statt acht zehn Stunden tägliche Arbeit (ohne Pause) ermöglicht wurden. Die Swissair bekräftigte, dass es ihr einen Produktivitätsgewinn von etwa 5 Prozent brachte, was wir allen gerne in Erinnerung rufen.

Produktivität der Piloten ist nicht nur eine Frage der Einsatzdichte. Es muss auch die Frage gestellt werden, wieviele Piloten am Boden im Einsatz stehen. Das Heer von Funktionären, die neben ihrem ur-

sprünglichen Beruf noch eine weitere Tätigkeit ausüben, ist zwar offenbar unentbehrlich, schränkt jedoch die Produktivität ein. In diesem speziellen Fall ist sicherlich die unglückliche Simulatoren-Beschaffung zu erwähnen, durch deren Schwierigkeiten mehrere Piloten und Flight Engineers konstant am Fliegen gehindert wurden, weil sie sich um die Einrichtung und Beschaffung des Simulators kümmern mussten.

Es ist bekannt, dass Funktionärstätigkeit im Büro zusätzliche Entschädigung mit sich bringt. Hier ist einmal grundsätzlich die Frage zu stellen, ob dies gerechtfertigt sei, denn wenn ein Pilot eine Tätigkeit in einem Büro ausübt, erhält er nicht nur zusätzliche Bezahlung, sondern ja noch zusätzliche Zeit. Dies bedeutet, dass er in der Zeit der Bürotätigkeit, neben dem Pilotensalär noch ein zusätzliches Salär bezieht. Müsste die Bürowoche nicht als «unbezahlter Urlaub» vom Fliegen betrachtet werden, und erst dann wieder zu neuer Entschädigung führen? (Dies ist weder ein Verbesserungsvorschlag, noch eine Kriegserklärung an unsere «rückwärtigen Dienste», nur ein Beitrag zur Diskussion.) Dass sich dies auf die Produktivität in Flugstunden gemessen für Piloten schlecht auswirkt, wird einleuchten.

Rotschwarzer Flugbetrieb

Da die Swissair aus einem Netz von unabhängig kalkulierenden Unternehmungen besteht, ist es schwierig festzustellen, ob der Flugbetrieb wirklich rentiert oder nicht. Etwas überspitzt formuliert könnte man sagen, wenn die Swissair den Flugbetrieb total einstellte und nur noch Nebenbetriebe führte, müsste der Gewinn ja immens sein. Dass dem aber nicht so ist und weshalb, ist einfach einzusehen.

Auf die Frage, weshalb unter dem Strich aus der angestammten Tätigkeit, dem Fliegen, immer noch ein Verlust resultiere, antwortete Armin Baltensweiler:

«Ich kann Sie trösten. Erstens ist dies fast immer so gewesen und zweitens würden jene Swissair-Gesellschaften, die mit Gewinn arbeiten, gar nicht existieren, wenn es keinen Flugbetrieb gäbe. Man darf die Rechnung nicht einzeln betrachten.»

Interview mit Armin Baltensweiler, Verwaltungsratspräsident Swissair und Sulzer, Finanz und Wirtschaft, 14.3.1984

Steigen wir mit den Hot Towels ins Thema ein. Wenn die Passagiere am Morgen, nach durchflogener Nacht, von ihrer Hostess mit einem heissen, feuchten Tuch aufgeweckt werden, fängt die Problematik an. Stellen wir uns vor, dieses Tüchlein wird von der Swissair der Prohotel, einer Swissair-Tochtergesellschaft, zum Waschen übergeben, und diese Prohotel verrechnet der Swissair für einen gewaschenen Waschlappen

drei Franken. So können Sie sich leicht ausrechnen, dass die Prohotel floriert und der Swissair-Flugbetrieb darniederliegt.

Weitere Beispiele, wie der Flugbetrieb «rot» gemacht werden kann, mögen die Ausgleichszahlungen in Millionenhöhe an die **Crossair** sein, die, wie verlautet, unserem Flugbetrieb belastet werden. Die **Abschreibungen**, die jährlich vorgenommen werden müssen, führen bei Flugzeugverkäufen in vielen Fällen zu Buchgewinnen (weil rückblickend zu Lasten des Flugbetriebs zu viel abgeschrieben wurde). Die Buchgewinne werden durch den Flugbetrieb ermöglicht und müssten also auch diesem gutgeschrieben werden, dies ist jedoch nicht der Fall.

Mit einem weiteren Beispiel will ich zeigen, dass es nicht die Piloten sind, die einen teuren Flugbetrieb verursachen: Hin und wieder hört man vom Management der Swissair, dass die Piloten sich mit dem Erreichten in finanzieller Hinsicht zufrieden geben sollten, hätten sie doch die modernsten Flugzeuge der Welt. Dabei wird oft verschwiegen, dass erstens diese modernsten Flugzeuge unheimlich teuer sind, nicht nur wegen der treibstoffsparenden Triebwerke, sondern auch wegen der äusserst teuren Cockpit-Ausrüstung, und zweitens, dass die Piloten diese dermassen ausgerüsteten Flugzeuge nicht gewünscht haben. Nicht gewünscht aus mehreren Gründen: Durch die zunehmende Elektronik nehmen die Möglichkeiten des Einblicks in das Funktionieren des Flugzeuges ab, die Verantwortung des PIC bleibt aber gleich. Trotz gegenteiliger Ausführungen ist die Arbeitsbelastung durch die Elektronik oft markant höher. Ein Hinweis auf das Performance Management System (PMS) des B-747 mag als Beispiel dienen. Es soll nicht verschwiegen werden, dass die Automatik gewisse Flüge (beispielsweise über lange Strecken) erst ermöglicht hat. Die grösste Erfindung wird auf lange Zeit der Autopilot bleiben. Nicht der ausgeklügelte, der einen Geschwindigkeitsüberschuss in kleine Höhenzunahmen und Untergeschwindigkeit in Höhenabgabe verwandelt, wie beim Autopiloten des B-747, sondern der alt hergebrachte, der ein Flugzeug auf Kurs und Höhe halten kann.

Als kürzlich ein A310 Pilot der Swissair bei einem CTA-Flug im Caravelle-Cockpit vorbeischaute und eine entsetzte Bemerkung über das altmodische Cockpit machte, wurde ihm die Antwort zuteil: «Aber wir verdienen Geld damit!» Dies müsste ja auch bei der Swissair möglich sein.

Flottengrössen sind entscheidend

In grossem Mass wird die Produktivität der Piloten durch die Grösse der Flotten beeinflusst. Es ist leicht einzusehen, dass ein Reservepilot auch dann bereit gestellt werden muss, wenn pro Tag nur ein Abflug geplant ist, wie das lange Jahre beim Jumbo vorkam. Ob zwei, drei oder vier Abflüge pro Tag durchgeführt werden, die Anzahl der Reserven

steigt nicht proportional und die Produktivität des einzelnen Mannes steigt an. Wenn nun im fernen Osten mit zwei verschiedenen Flugzeugtypen geflogen wird, was übrigens früher schon der Fall war, dann kann das kommerziell interessant sein, doch leidet die Piloten-Produktivität darunter. Wie die Einsatzkommission mitteilt, könnte die gesamte Fernost-Produktion in etwa von der Anzahl Piloten geflogen werden, die dort für den DC-10 nötig sind. Es entsteht aber zusätzlich ein Bedarf an Jumbo-Piloten, weil in diesem Gebiet zwei Typen (DC-10 und B-747) eingesetzt werden.

In der Schweiz ist «hire and fire» nicht gang und gäbe. (Übrigens auch beim Management nicht.) Das bedeutet, dass die Leute, die die Anzahl Piloten planen und bereitstellen müssen, immer mit den Unsicherheiten der Planung konfrontiert sind und somit nicht mit minimalen Beständen rechnen können: wer weiss, was morgen entschieden wird. Hätten wir beispielsweise jetzt einen minimalen Pilotenbestand, wären wir für die kommende F-100 Flottenänderung schlecht vorbereitet. Die Spatzen pfeifen es von den Dächern, dass die F-100 günstig eingekauft wurden. Gut so! Aber es entsteht eine neue, zusätzliche Flotte, was der Produktivität der Piloten abträglich ist. Am Kapitalaufwand gemessen ist das Besatzungsmitglied eines «billigen» Flugzeuges relativ teurer, als bei einem teureren. In dieser Situation vergräme niemand ob dem teuren Personal, sondern freue sich über die billigen Flugzeuge. F. R.



SHELL-HEIZÖL

Für Aeropers-Mitglieder stets zu Spezialpreisen

Wir bedienen Sie mit dem Heizöl stets

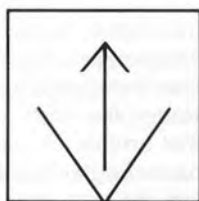
- Schnell
- Preiswert
- Zuverlässig

Wir beraten Sie gerne für

- Tankreinigung
- Tanksanierung
- Brennerservice

TERMOPLAN
Telefon 01-461 52 62

Aus dem Vorstand

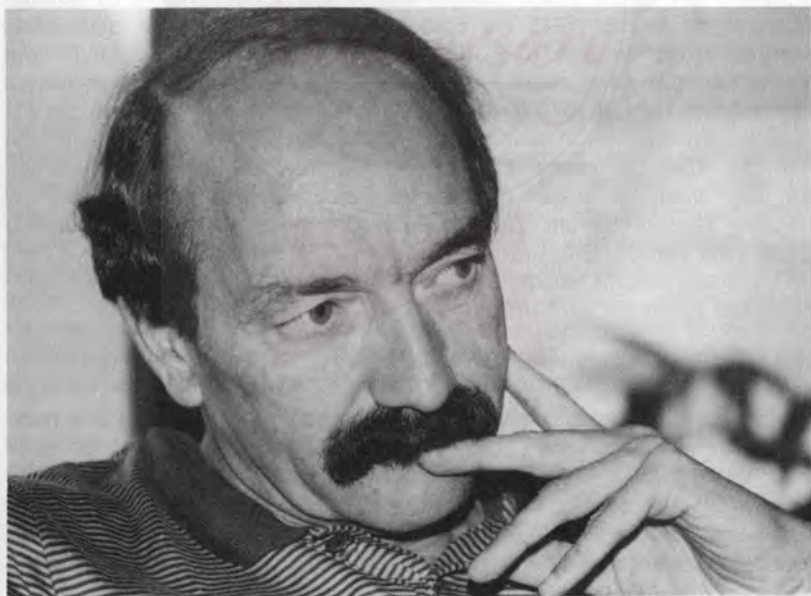


Marcel Egger

Ein Gespräch mit der Redaktion

Was sollen die Leser von Dir wissen? Wie bist Du Pilot geworden?

Ich bin auf vielen Umwegen Pilot geworden. Nach meiner Jugendzeit in Basel begann ich dort meine Lehre in der Lehrwerkstätte für Mechaniker. Der Vorteil: Eine ausgezeichnete Lehre, der Nachteil: Ich verdiente sehr wenig. Wenn ich in der *Swissair-News* die kürzlich publizierten Vergleiche sehe, was ein Lehrling 1957 verdiente und was er heutzutage bezieht, so stand ich 1954 noch wesentlich weiter hinten.



Im ersten Halbjahr einen Franken pro Woche, im vierten Lehrjahr 20 Franken pro Woche. Ich musste mir etwas einfallen lassen.

Die Gelegenheit bot sich, als ich bei der Balair übers Wochenende Koffer ein- und ausladen durfte, für einen Franken pro Stunde. Zweimal erhielt ich dann aber auch die Gelegenheit, gratis mit einer Viking nach England fliegen zu dürfen. Mein Erstflug kam schon früher, als ich mit dem Velo, mit einem Juwo-Check in der Tasche, nach Kloten fuhr und dort mit einer DH-89 Dragon der Swissair einen Rundflug absolvierte. Über Transair in Colombier, wo ich als Flugzeugmechaniker arbeitete, kam ich zur Swissair als Mechaniker im Flugbetrieb. Ich bin dann weitergezogen nach Dübendorf auf den Kontrollturm und als der Posten in Samedan frei wurde, für militärische und zivile Flugsicherung als Flugverkehrsleiter, nutzte ich auch diese Gelegenheit. Dort setzte mir eines Abends Richi Schilliger, heutiger Jumbo-Captain, Druck auf, mich für die Pilotenselektionierung bei der Swissair zu bewerben. Ich dachte nie daran, dass ich die Selektion schaffen würde, denn dazu brauchte es nach meiner Meinung Superleute, und so einer war ich nicht. Ich bin Richi immer noch das gewettete Bier schuldig, welches ich ihm mit Zins und Zinseszins an einem bestimmten Tag bieten werde.

Marcel, wie bist Du zur Aeropers gekommen?

Ich war im Herbst 1975 via Einsatzkommission (EK) mit einer Meinungsumfrage an die DC-9 Piloten gelangt, um meine Ideen für die Verhandlungen über neue Flight Duty Regulations (FDRs) bekannt zu machen. Im Herbst 1976 fragte mich die Aeropers an, ob ich in der EK mitarbeiten wolle. Ich war daran interessiert und kam dabei in den Genuss, über die neuen FDRs zu diskutieren und sie auszuhandeln. Ich habe mich bei diesen Auseinandersetzungen allerdings recht «verheizen» lassen. Darum trat ich nach der erfolgreichen Abstimmung Ende 1981 von der EK zurück. Als dieses Jahr der Posten des EK-Chefs im Vorstand vakant wurde, ergriff ich erneut die Chance, meine Kenntnisse der Aeropers zur Verfügung zu stellen.

Was sind Deine Leitsätze für Deine Aeropers-Arbeit?

Ich bin der Meinung, bei Verhandlungen soll eine gerade Linie herrschen. Jeder sollte vom andern wissen, was seine Ziele sind, da kann man unmöglich einen Zick-Zack-Kurs führen. Dies führt dazu, dass solche Diskussionen zum Teil recht hart geführt werden. Das bringt das Kämpfen mit sich. Vorherige Zeilen zeigen auch, dass die «gebratenen Tauben» für mich nie zu hoch flogen. Ich weiss, dass ich korrekt und fair verhandeln muss.

Was die Rotationen anbelangt, ist wichtig, dass wir über Jahre hinweg unseren Beruf erstens zur eigenen Befriedigung und zweitens im Sinne der Firma durchführen können. Das setzt voraus, dass die Randbedingungen stimmen müssen. Eine Rotation darf nicht so sein, dass einer von der Arbeit total erschöpft nach Hause kommt.

Wir sind Truppenpiloten, wir fliegen tagtäglich, jahrein jahraus und meistens verhandeln wir mit Funktionären, welche ihren Einsatz selber gestalten und sich zum Teil «goodies» herausnehmen, dann zwischendurch wieder im Büro arbeiten und somit der ganzen Belastung nicht ausgesetzt sind wie wir. Damit haben wir eine Firma, die nicht unbedingt die gleichen Maßstäbe setzt wie wir.

Ich glaube, die heutigen FDRs enthalten aber keine grossen Schwächen. Es ist klar, und ich sage es immer wieder, dass wir ein Club von Individualisten sind. Der eine legt mehr Wert auf das, der andere mehr auf etwas anderes. Die FDRs, wie wir sie heute haben, sollten für die nächsten Jahre genügen. Sicher sind aber Verbesserungen erstrebenswert. Die Swissair ist hier zwar anderer Meinung. Sie wünscht neue Verhandlungen, um die North Atlantic Special Regulations abzuschaffen, den A310-320 länger einsetzen zu können, und um über das Enlarged-Fliegen zu verhandeln. Wenn ein Direktor bei Brevetierungen von Flight Attendants rühmt, wie fortschrittlich die Swissair Arbeitsbedingungen seien, und gleicher Direktor bei uns bestrebt ist, Lebensqualität zu amputieren, dann stimmt irgend etwas hinter der Fassade nicht.

Was sagst Du zu Merlischachen?

Ich war als einziger dort nicht dabei. Der Vorstand war kurzfristig sehr optimistisch. Ich konnte diesen Optimismus nicht teilen, weil ich die Swissairstellen schon jahrelang kenne. Es wäre erfreulich gewesen, wenn dieser Optimismus tatsächlich auch zum Zuge gekommen wäre. An den Abläufen der Geschäfte hat, was ich bis jetzt festgestellt habe, Merlischachen nichts geändert. Man könnte vielleicht sagen, es habe einen Prozess eingeleitet, der einfach noch gepflegt werden muss. Es braucht natürlich immer zwei, die solch einen Prozess fördern. Es nützt nichts, wenn er nur von einer Seite gepflegt wird und von der anderen Seite nur dahingenommen wird. Das bringt nichts.

Im Sinne von Merlischachen soll man miteinander reden, bevor man an eine Verhandlung geht. Gibt es während der Zeit, in der die Rotationen gebaut werden, Anfragen oder Mitteilungen an die Aeropers EK?

Nein. Das Rotationsmuster wird von der Rotationsplanung zusammengestellt. Dann bekommt es der Flottenchef, der es zusammen mit der Planungsstelle anschaut. Wenn er den Eindruck hat, Änderungen seien

vorzunehmen, wird dort ein erstes Mal filtriert. Nachher bekommt jedes EK-Mitglied das Muster zur Beurteilung. Nach interner Besprechung geht man zur Vorabsprache und versucht, eventuelle Fehler oder Unschönheiten mit der Planungsstelle und dem Flottenchef zu bereinigen. Damit sollten an der effektiven Rotationsabsprache keine Probleme mehr hängig sein. Es muss eine gute Zusammenarbeit herrschen. Wenn diese Zusammenarbeit nicht vorhanden ist, dann ist das ganze von vornherein zum Scheitern verurteilt.

Wird von der Swissair anerkannt, was für eine gewaltige Arbeitsleistung und Verantwortung der Verband auf sich nimmt?

Ich glaube, wir müssen hier unterscheiden. Wir haben da verschiedene Ziele. Für uns gewählte Vorstandsmitglieder steht an erster Stelle die Lebensqualität im Sinne der FDR. Bei der Swissair heisst es zuerst Produktivität. Das ist eine Diskrepanz, und wie weit unsere Arbeit hier von der Swissair ehrlich anerkannt wird, ist für mich fraglich.

Du bist seit gut einem halben Jahr im Vorstand. Was sind Deine ersten Eindrücke?

Mein erster Eindruck ist Überraschung, wieviel Arbeit ein Amt im Vorstand mit sich bringt; ich habe mir das nicht so vorgestellt. Ich denke vor allem an Vorstandsmitglieder, die Familien haben. Wir sind ja auch Truppenpiloten und haben keinen Funktionärsstatus, und doch ist Vorstandsarbeit recht aufwendig.

In meinem Bereich komme ich bis jetzt genügend zum Fliegen. Die Feroptage tragen dazu bei, dass ein Teil der Tätigkeiten nicht noch zusätzlich in den Freitagen gemacht werden muss. Dass wir von den Mitgliedern diese Tage bekommen, ist eine wesentliche Hilfe. Ich glaube, ohne diese Lösung wäre oder könnte heute kaum mehr jemand bereit sein, im Vorstand zu arbeiten, der Zeitaufwand ist viel zu gross. Trotzdem arbeitet man noch in den Freitagen. Schliesslich muss ich dann zu kurzen Besprechungen und Abklärungen gehen, wenn mein Gegenüber im Büro sitzt. Ebenfalls muss ich die eingehenden PVRs verarbeiten.

Was sind die brennendsten Probleme der Aeropers, jetzt und in Zukunft?

Ich glaube es ist für uns als Aeropers wichtig, dass wir halten können, was wir heute erreicht haben. Ich mache mir keine Illusionen, dass viele Verbesserungen zu machen wären, ich glaube aber auch, dass wir heute ein Konzept haben, mit welchem wir leben können, nur darf kein Abstrich gemacht werden.



Ein weiteres Gebiet, welches Dich irgendwann beschäftigen wird, sind die Pensionierten.

Bis heute blieb mir keine Zeit in diesem Sektor. Ich sollte mich aber in meinem fortgeschrittenen Alter ein wenig mit diesem Gedanken befassen, nachdem ich zwei Drittel meiner Swissairkarriere hinter mich gebracht habe und das letzte Drittel bereits begonnen hat.

Es wird noch einige Zeit dauern, bis ich 50 bin, aber nachher nehme ich an, die letzten paar Jahre werden Tempo Teufel vorbeigehen und damit habe ich Mühe. Ich werde es wahrscheinlich machen wie viele andere auch, ich versuche, die Problematik herunter zu spielen und zu verdrängen, weil es auch für mich bequemer ist, als mich schon heute damit auseinander zu setzen, was ich einmal nach der Pensionierung machen soll. Im Tages-Anzeiger-Magazin ist einmal ein Artikel erschienen, worin meines Erachtens die Problematik der Pensionierung des Piloten wirklichkeitsnah dargestellt wurde. Wenn jemand das nicht so sehen will, verdrängt er meiner Ansicht nach das Problem eben auch.

Was könnte man allenfalls den Aeropers-Gremien vorwerfen, wo könnten wir uns noch bessern oder noch mehr Mühe geben?

Für die Aeropers gibt es nur eine Devise und die heisst, eine gerade Linie haben, es erleichtert das Ganze. Die Zusammenarbeit unter den Vorstandsmitgliedern ist wichtig und die ganze Arbeit, so aufwendig sie auch ist, macht Spass. Sie erweitert den Horizont und unter den

Vorstandsmitgliedern herrscht eine gute Stimmung. Ich habe den guten Eindruck, alle zögen am gleichen, für die Mitglieder positiven, Strick. Auch die Mitglieder können einiges leisten. In meinem Gebiet geht es darum, dass die Piloten konsequent sind und die mit Swissair abgesprungenen Flüge so ausführen, wie sie geplant sind. Es ist unser Los, dass gute Rotationen als normal angeschaut werden, und nur bei Schwierigkeiten wird reklamiert. Für uns sind Pilotenrapporte (PVR) sehr wichtig, denn wenn ich mit der Swissair Diskussionen führen muss, brauche ich dazu Unterlagen. Ich kann nur mit «Facts» argumentieren und nicht mit irgendwelchen Sachen kommen, die ich zwischen Tür und Angel oder bei einem Bier gehört habe. Es gibt nur einen Weg: mit Tatsachen und guten Vorbereitungen bei den entsprechenden Stellen etwas erreichen.

Vorstandsmitglied zu sein ist eine Art Sandwichposition, wie überall, wo jemand eine Verantwortung trägt. Auf der einen Seite sind die Mitglieder, die mich in den Vorstand gewählt haben, andererseits höre ich oft, was ich da bringe, sei auf meinem eigenen Mist gewachsen, man habe davon noch nie etwas gehört. Da komme ich mit mir in einen Konflikt: Natürlich habe ich eine eigene Meinung, aber das heisst noch lange nicht, dass eine von mir vertretene Sache einfach meinem eigenen Interesse diene. Interview: Henry Lüscher und Felix Rasumowsky

Zu verkaufen zwischen **Weinfeld** und **Arbon TG** sehr herrschaftliche

8¹/₂-Zimmer-Landhaus-Villa

Die sehr präsentable Liegenschaft ist mit jedem Komfort ausgestattet und genügt auch absolut höheren Ansprüchen. Sie bietet auch Platz für Büro- oder Praxistätigkeit. Baujahr 1982, exklusive Gartenanlage.

Eigenkapital ab ca. Fr. 200 000.—.

Gerne erteilen wir Ihnen weitere Auskünfte. **Telefon 071 - 67 37 11.**

An schönster, zentraler und unverbaubarer Südhanglage in
Uhwiesen (Zürcher Weinland) zu verkaufen 2 erschlossene

BAUPARZELLEN

für Eigenheime. Nähere Auskunft erteilt

Chiffre 3070 Sch ofa Orell Füssli Werbe AG, Postfach,
8201 Schaffhausen.



Telefongespräche aus dem fliegenden Jet

Nach zehnjähriger Vorbereitungszeit und unzähligen Experimenten wird in den **Vereinigten Staaten** am Montag ein neuer Telefondienst probeweise seiner Bestimmung übergeben: der Fernspreverkehr von Flugzeuginsassen mit Teilnehmern auf der Erde. Unabhängig von der Flughöhe können die Passagiere aus den mit dem neuen System ausgestatteten Verkehrsflugzeugen jeden Teilnehmer in den USA erreichen, Hawaii und Alaska eingeschlossen. Die Kosten liegen etwa in der Kategorie der teuersten Überseegespräche: \$ 5.50 für die ersten drei Minuten und \$ 1.25 für jede zusätzliche Minute. Bisher haben neun Fluggesellschaften Verträge mit der Herstellerfirma Airfone abgeschlossen. (ap)

Haarsträubend

Es sagte Copilot Jakob Seitz, F/O A310, in einem Interview der Zeitung «Tele» von Ende August:

Schon möglich, sagt er, dass gewisse Ammenmärchen, die man sich über Flieger erzählt, gelegentlich ein Körnchen Wahrheit enthielten. Damals vielleicht, als noch Linienspiloten der ersten Stunde den Hauptharst der Swissair bildeten: verdiente Draufgänger, die oft «einen haarsträubenden Lebensstil» (Seitz) gepflegt hätten und «von einem Drink zum andern» geflogen seien. «In einem langsamen Propeller-Chlapf», so Seitz, blieben gelegentliche Ausrutscher des Luftkutschers meist ohne gravierende Folgen. «Man hatte ja dreimal mehr Zeit zum Überlegen als in einem Jet.» Lockere Typen, die nach eigenem Gutdünken und in jeder Verfassung im Cockpit herumhebeln, seien heute jedoch «undenkbar». Die (bartlose) alte Garde lässt grüssen! (ingesandt)

Hotol

Die Welt der Abkürzungen wird um eine Variante reicher! Nachdem man Flugzeuge, die so ausgeklügelt konstruiert sind, dass sie keine Piste für den Start brauchen, als VTOL- (Vertical Take Off and Landing) Flugzeuge bezeichnet, kommt nun British Aerospace mit dem HOTOL (Horizontal Take Off and Landing)! Allerdings nicht für ein Flugzeug, sondern für eine Weltraum-Pendelrakete, die wie ein spitzer, überdimensionierter Tankwagen aussieht und so konstruiert sein soll, dass sie von (ziemlich langen) Pisten aus starten könnten. Aber nicht noch in diesem Jahrzehnt . . .

H. L.

Keine «prime time» für Aeropers

Am 2. Oktober sah ich mit Freuden im schönen neuen Ops-Center die drei Schaukästen bei den Postfächern. «Endlich eine zentrale Lage für unseren Schaukasten» dachte ich drei Wochen lang. Denn so lange dauerte die Schlüsselübergabe – aber nicht diese, sondern die Schaukästen **hinter dem Kiosk** wurden für die Verbände zur Verfügung gestellt. Und da die insgesamt neun Glaskästen offenbar zu knapp bemessen sind, teilte man der FEV mit, den Quadratmeter doch bitte mit uns zu teilen (weiss jemand von einer Integration?). Wie begehrt dieser Platz ist, zeigte auch eine Anfrage des SKV, der ebenfalls um ein paar Quadratdezimeter gebeten hat!

Es braucht wohl keine statistische Erfassung, um zu ermitteln, dass 80% der Piloten und F/E den Weg zum Dispatch oder von der Planung hinunter in die Abflugs-Krypta auf der Kioskvorderseite beschreiten . . . Falls Sie also wissen wollen, was im Schaukasten ausgestellt ist, gehen Sie bewusst hinter dem Kiosk durch (oder haben Sie Angst, man sieht Sie von den Chefsuiten her besser?)

H. L.

Produktivität der Direktion

Im TA vom 8. November steht unter «Luftverkehrsgesellschaften im Aufwind» zu lesen **«Der Swissairvertreter (B. Jacquery, Red.) weigert sich, unter den Luftverkehrsgesellschaften Vergleiche anzustellen, weil einige unter ihnen mit politischen Auflagen fertig werden müssen, die andere nicht haben»**. Da begreife ich Herrn Jacquery nicht, wenn er keine Vergleiche machen will! Ganz abgesehen davon, dass über Arbeitsplatzkosten, Durchschnittslöhne der Angestellten, Produktivität einzelner Berufsgruppen recht selbstverständlich grenzüberschreitende Vergleiche gemacht werden – hier hätte er doch Gelegenheit gehabt, die seit Jahren international erfolgreiche Arbeit der ganzen Direktion herauszustreichen, die die Swissair ohne staatliche oder sonstige Fremdhilfe zum Wohle aller auf Erfolgskurs hält. Unsere Manager sind offenbar zu bescheiden!

H. L.

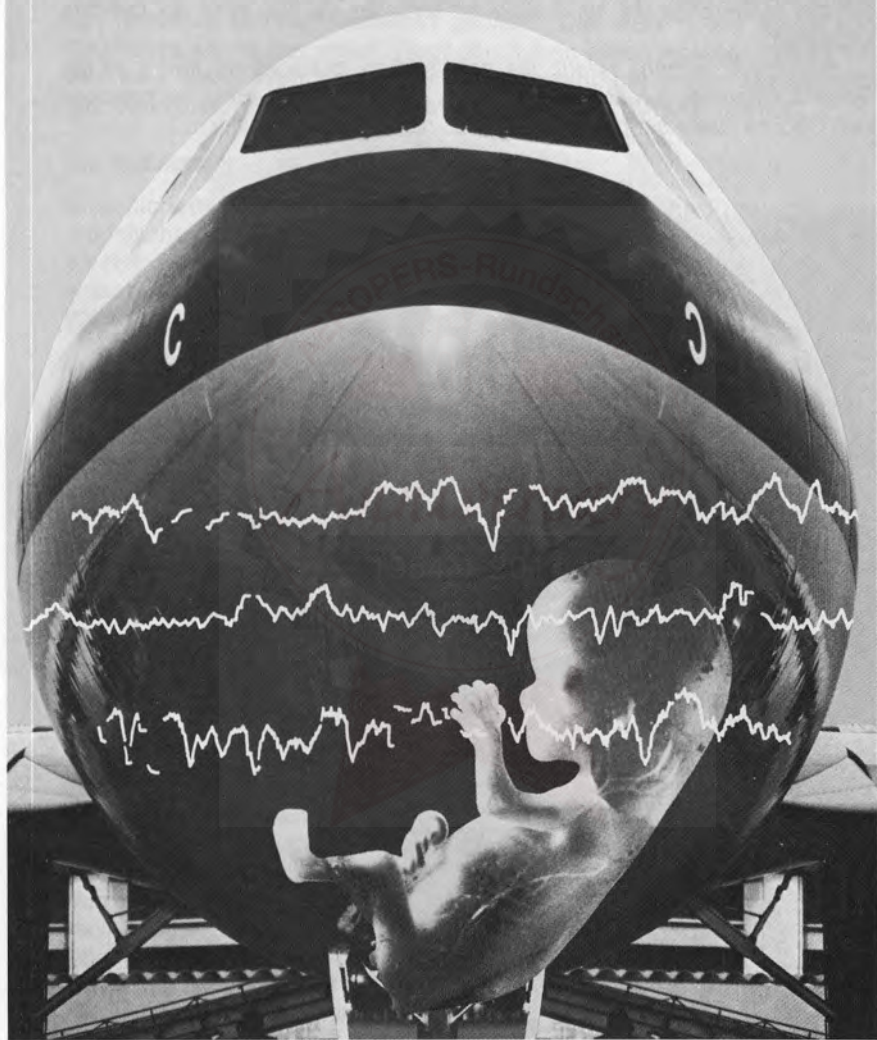
Auch nicht mehr wie früher . . .

Es gibt ja Piloten, die in rasender Bobfahrt die Eiskanäle hinunterjagen, aber es hat sich eingebürgert, allen Bobfahrern «Piloten» zu sagen, genauso wie beim Autosport: «Pilot und Copilot checkten das Instrumentenpanel und starteten den Turbo. Sie rollten auf die Piste und beschleunigten, das Triebwerk mit voller Tourenzahl drehend . . .». Offenbar drückt «Rennfahrer» und «Motor» nicht mehr das Gewünschte aus? Aber wir haben ja schon lange die «Captains» der Fussballmannschaften und «Kapitäne der Landstrasse» im allgemeinen Sprachgebrauch. Drängt sich vielleicht eine Steigerung für unsere Berufsbezeichnung auf?

H. L.

unizürich

Mitteilungsblatt des Rektorates Nr. 2/3 / 1984



Passagiere mit auffälligem Handgepäck II

Résumé de la première partie (rundschau Sept./Oct.)

La question, si l'enfant, dans le ventre de sa mère, peut ou non supporter la charge du vol, a jusqu'à présent été recherché seulement théoriquement ou avec des conditions de vol simulées. De décembre 1983 à février 1984, un groupe scientifique de la maternité de l'Université Zurichoise a fait des recherches sur les conditions actuelles de vol, avec dix femmes enceintes.

Le manque d'oxygène relatif, les accélérations et tracas du fœtus et les femmes enceintes furent notées sur des installations de mesures spacieuses. Ceci se passa sur dix vols de lignes normaux de Swissair.



Abb. 2 zeigt schematisch das Profil eines Hinfluges. Die Ordinate gibt den für jede Flugphase ungefähren Höhengraufenthalt in m ü. M. an. Auf der Abszisse ist der Flug in einzelne, definierte Abschnitte unterteilt worden. Für die Auswertung wurde zunächst ein ganzer Flug in sechsminütige Zeitabschnitte unterteilt und die Messdaten eines solchen Intervalls zu einem Wert gemittelt. Die Flugphasen des An- und Ausrollens, des Starts sowie der Landung sind in den folgenden Darstellungen aus je einem solchen Messwert gebildet. Die Phasen des Steig- und Sinkfluges sowie der vollen Flughöhe haben einen Anfangs- und Endwert und einen Wert dazwischen. Die Verbindung dieser Messpunkte gibt dann in der Folge eine Kurve, wie dies Abb. 2 veranschaulicht.

Die Resultate

Erfreulicherweise traten bei keinem Flug medizinische Probleme oder technische Pannen auf. Der auf maximaler Flughöhe gemessene Kabinendruck betrug im Mittel aller Flüge 586 Torr (555–597 Torr). Dies entspricht einer Höhe zwischen 2635 und 1990 m ü. M., durchschnittlich 2395 m ü. M.

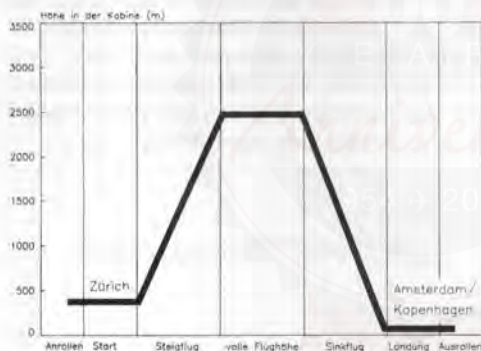


Abb. 2 Flugprofil. Unterteilung des Fluges in einzelne Abschnitte und deren Beziehung zum Höhengraufenthalt in m ü. M. in der Flugkabine

a) Sauerstoffpartialdruck (P_{O_2} , vgl. Abb. 3) und Kohlendioxidpartialdruck (P_{CO_2}) bei der Mutter

Bei einem Aufenthalt in grosser Höhe nimmt der P_{O_2} erwartungsgemäss ab. Die transkutan gemessenen P_{O_2} -Werte spiegeln sehr schön den Flugverlauf mit den Veränderungen des Sauerstoffpartialdruckes je nach Flugphase in der Flugkabine wider. Beim Erreichen der vollen Flughöhe beträgt der Abfall des P_{O_2} in unseren Messungen durchschnittlich etwa 25%.

Die transkutanen P_{CO_2} -Werte zeigten nach Erreichen eines «steady state» auf voller Flughöhe keine systematischen Veränderungen.

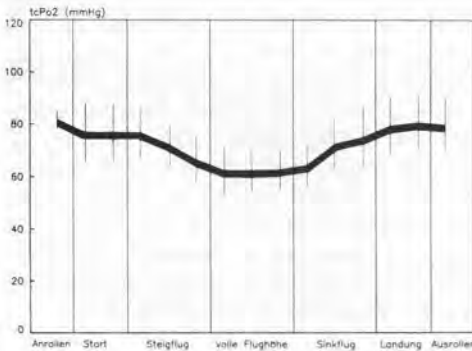


Abb. 3
Veränderungen
des P_{O_2} während den
einzelnen Flugphasen

b) Mütterliche Atemfrequenz (Abb. 4)

Die mütterliche Atemfrequenz ist vor dem Abflug und während der Startphase hoch und fällt dann während des Steigfluges ab. Während des ganzen Fluges auf voller Flughöhe und im Sinken bleibt die Atemfrequenz recht stabil. Erst um die Landung herum konnten wir einen erneuten Anstieg feststellen. Bei einer schwangeren Frau stieg die Atemfrequenz bis auf 70 Atemzüge pro Minute an. Dass auch die Atemtiefe während der Phase der vollen Flughöhe unbeeinflusst blieb, können wir indirekt aus unseren transkutanen P_{CO_2} -Messungen vermuten; der transkutan gemessene P_{CO_2} fällt nicht ab, wie das bei einer Hyperventilation (übermäßige Steigerung der Atmung) zu erwarten wäre.

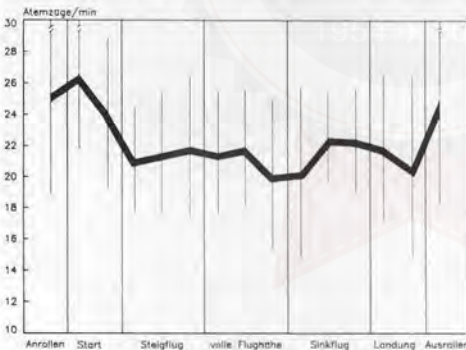


Abb. 4
Veränderungen der
mütterlichen
Atemfrequenz während
der einzelnen Flugphasen

c) Mütterliche Herzfrequenz (Abb. 5)

Die mütterliche Herzfrequenz steigt während des ganzen Fluges fast kontinuierlich an. Ein erster Gipfel wird in der Startphase, ein Plateau beim Erreichen der vollen Flughöhe erreicht. Auch nach der Landung

kommt es noch zu einem weiteren Anstieg der Herzfrequenz. In Einzelfällen konnten wir Herzfrequenzsteigerungen bis zu 120 Schlägen pro Minute feststellen.

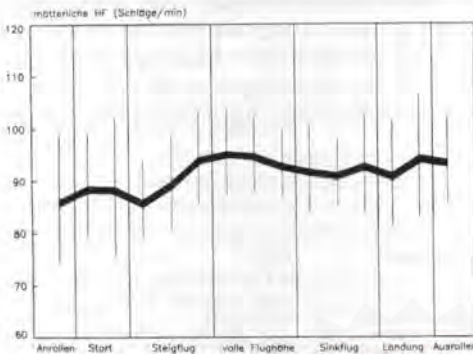


Abb. 5
Veränderungen der mütterlichen Herzfrequenz während der einzelnen Flugphasen

d) Blutdruck der Mutter (Abb. 6)

Die Blutdruckmessung erfolgte in der Lande- und Startphase jede Minute, nach dem Erreichen der vollen Flughöhe noch alle zehn Minuten. Sowohl die diastolischen wie systolischen Blutdruckwerte steigen nach dem Erreichen der vollen Flughöhe an, wobei die Blutdruckamplitude in keiner Flugphase Veränderungen aufweist. Beim Landen hat der Blutdruck wieder Ausgangswerte angenommen.

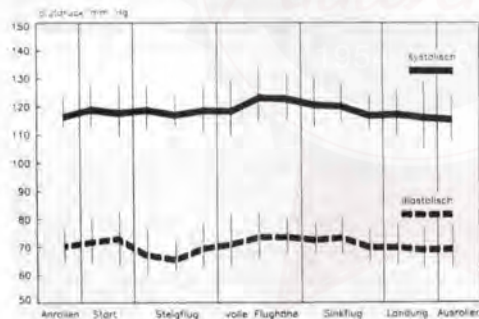


Abb. 6
Veränderungen des Blutdrucks während der einzelnen Flugphasen

e) Der Fetus

Wie bereits geschildert, ist das CTG heute eine Standardmethode, um das Wohlbefinden des Fetus intrauterin zu beurteilen. Die fetalen Herzfrequenzmuster, die eine intrauterine Mangelversorgung anzeigen, sind uns relativ gut bekannt. Zur differenzierten Analyse und standardisierten Beurteilung werden in der klinischen Routine Scores (Bewertungsschemata) benutzt. Ein CTG mit einem Fischer Score von 8–10 Punk-

ten zeigt einen physiologischen Zustand an, unter 8 Punkten ist das CTG suspekt. **Abb. 7** zeigt, dass die Analyse der CTGs in allen Flugphasen einen Fischer Score zwischen 8 bis 9 Punkten ergibt. **Abb. 8** zeigt die Veränderungen der fetalen basalen Herzfrequenz, die physiologischerweise für Feten zwischen der 32. und 38. Schwangerschaftswoche zwischen 120 und 160 liegt. Die fetale Herzfrequenz steigt während des Steigfluges an und fällt dann während des Sinkfluges wieder ab, um bei der Landung Ausgangswerte zu erreichen; diese Veränderungen liegen jedoch im Normbereich.

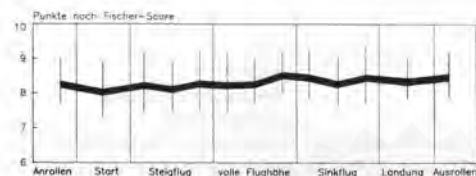


Abb. 7
KTG-Beurteilung nach dem Fischer Score während der einzelnen Flugphasen

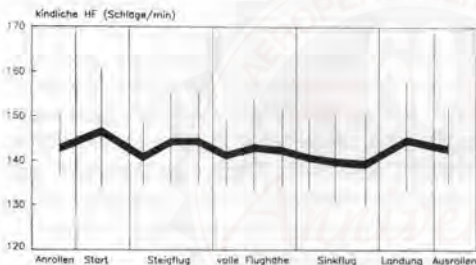


Abb. 8
Veränderungen der kindlichen Herzfrequenz während der einzelnen Flugphasen

Angst vorm Fliegen?

Unsere Messungen zeigen, dass die Mutter deutliche Reaktionen auf den Flug in einem Düsenflugzeug zeigt. Die kontinuierliche Steigerung der Herzfrequenz ist als Kompensationsmechanismus auf den Abfall des P_{O_2} zu interpretieren, der im Durchschnitt etwa 25% beträgt. Dass die Herzfrequenz auch nach der Landung noch weiter ansteigt, ist vermutlich auf emotionale Faktoren zurückzuführen. Unsere Messungen haben ausserdem gezeigt, dass auch schwangere Frauen bei Sauerstoffdruckwerten, die Höhengedächtnisse von etwa 2500 m ü. M. entsprechen, noch nicht mit einer kompensatorischen Steigerung des Atemminutenvolumens reagieren. Eine Hyperventilation haben wir während der Flüge nicht beobachtet. Die Atemfrequenz und, indirekt nachgewiesen, auch die Atemtiefe bleiben trotz Abnahme des P_{O_2} stabil. Auch bei Nichtschwangeren kommt es physiologischerweise erst bei grösserer Höhe zu einer Steigerung der Atemtätigkeit.

während eines Fluges einer Schwangeren:

- steigt die mütterliche Herzfrequenz an
- steigt der Blutdruck auf maximaler Flughöhe leicht an
- nimmt der P_{O_2} im mütterlichen Blut deutlich ab
- bleibt die Atemfrequenz trotz Abnahme des P_{O_2} konstant
- bleibt die mittlere fetale Herzfrequenz und der Fischer Score in allen Flugphasen im Normbereich
- akzeleriert die fetale Herzfrequenz in Einzelfällen
- zeigt das fetale CTG in keiner Flugphase Zeichen der placentaren Mangelversorgung

Tab. 1
Zusammenfassung
und
Schlussfolgerungen

Es versteht sich, dass wir nur gesunde Schwangere mit unauffälligem Schwangerschaftsverlauf untersuchen konnten. Aufgrund unserer Resultate können wir zumindest für diese Gruppe von Schwangeren sicher sagen, dass ein Flug mit all seinen psychischen und physikalischen Einwirkungen den Fetus nicht gefährdet. Bei keinem Flug konnten wir in einer Flugphase Zeichen der placentaren Mangelversorgung nachweisen. Sofern wir die fetalen Herzfrequenzmuster richtig interpretieren, kann aus den 20 CTGs während der Flüge geschlossen werden, dass in Einzelfällen der Fetus mit seinem Kreislauf kompensatorisch reagiert, in den meisten Fällen das Flugereignis jedoch wohl gar nicht realisiert.

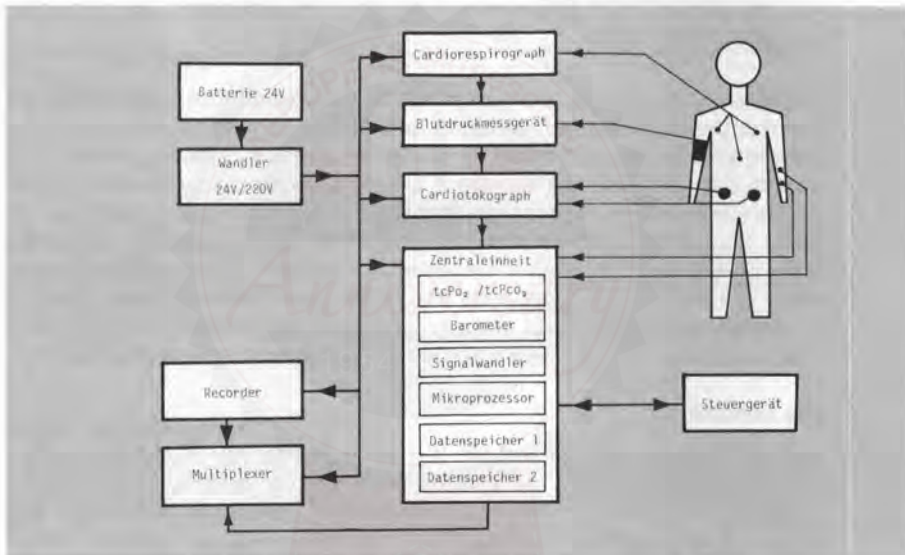
Die Technik

Bei der Auswahl der Parameter, die wir während der Flüge kontinuierlich gemessen und für die spätere Auswertung aufgezeichnet haben, mussten wir einen Kompromiss schliessen: Einerseits waren wir bestrebt, eine möglichst vollständige medizinisch-physiologische Information über die Mutter und ihr ungeborenes Kind zu erhalten. Andererseits bedingt dies einen hohen technischen Aufwand, der auf einem planmässigen Linienflug natürlich seine Grenzen hat. Es war zudem eine grundsätzliche Forderung, alle kontinuierlichen Messgrössen mit nichtinvasiven Methoden zu gewinnen.

Was und wie wird gemessen?

Aus dem Kardiotokogramm erhalten wir die Parameter der fetalen Herzfrequenz und Wehentätigkeit der Mutter. Die fetale Herzfrequenz wird ultrasonographisch gemessen, die Wehentätigkeit mit einem externen Drucksensor erfasst.

Für die Messung der mütterlichen Herz- und Atemfrequenz verwendeten wir einen Kardiorespirographen. Die Herzfrequenz wird aus dem EKG abgeleitet, die Atemfrequenz aus der transthorakalen Impedanz, die simultan mit dem EKG über dieselben Klebe-Elektroden erfasst wird. Die Blutgase der Mutter werden transkutan gemessen, und zwar der Sauerstoffpartialdruck (P_{O_2}) mit einer polarographischen, der Kohlendioxidpartialdruck (P_{CO_2}) mit einer potentiometrischen Methode. Die mütterlichen Blutdruckwerte, also systolischer, diastolischer und arterieller Mitteldruck, werden in regelmässigen Zeitintervallen mit einem automatischen Blutdruckmessgerät nach Riva-Rocci erfasst. Für die kontinuierliche Aufzeichnung des Luftdrucks in der Flugzeugkabine verwendeten wir ein elektronisches Barometer, dessen Drucktransducer mit Dehnungsmessstreifen ausgerüstet ist.



Eingekauft und selbst gebaut

Für das Kardiotokogramm, das mütterliche Kardiorespirogramm und den Blutdruck verwendeten wir kommerzielle Geräte, wie sie auch in der klinischen Routine eingesetzt werden. Die übrige Elektronik haben wir speziell für das Projekt – vor allem im Hinblick auf Platz- und Gewichtseinsparung – selbst entwickelt und in ein kompaktes Gehäuse eingebaut. Diese sogenannte Zentraleinheit enthält die Monitore für die transkutante Blutgasmessung, den Kabinendruckmesser und eine vollelektronische Speichereinrichtung für alle erfassten Messgrößen.

Angekoppelt an die Zentraleinheit ist ein kleines Steuerpult, mit dem der begleitende Techniker die Funktion der gesamten Anlage überwachen kann. Die Stromversorgung der Ausrüstung konnte nicht aus dem Bordnetz des Flugzeuges erfolgen, da Spannung und Frequenz nicht mit der europäischen Norm übereinstimmen und da auch mit Störungen und kurzzeitigen Unterbrüchen gerechnet werden musste. Wir haben daher eine wiederaufladbare Spezialbatterie mit an Bord genommen, zusammen mit dem Umformer, der direkt 220 V/50 Hz für die einzelnen Geräte liefert.

Schliesslich benötigten wir zwei kleine Gasflaschen mit CO₂-Gemischen für die Eichung der transkutanen Blutgassonden, eine Vorrichtung zur Anfeuchtung und Flow-Kontrolle der Eichgase, ein Taschenbarometer, eine Stoppuhr, einen Taschenrechner sowie ein Protokollblatt, auf dem die Eichsollwerte und sonstige Besonderheiten notiert werden können. Es versteht sich von selbst, dass vor dem ersten Flug in einem «Trockenversuch» nachgewiesen werden musste, dass es zu keiner gegenseitigen Beeinflussung zwischen unserer elektronischen Ausrüstung und der Flugnavigationsanlage kommt.



Ein Fensterplatz

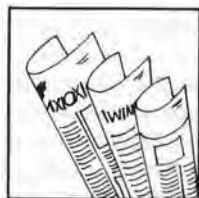
Für das Projekt wurden uns von der Swissair immer die vordersten zwei Dreiersitzreihen in der Economy Class reserviert. Der Fensterplatz in der vorderen Reihe war für die Schwangere vorgesehen, der Platz

daneben für den mitfliegenden Arzt. Auf dem Platz zum Gang hin haben wir den Kardiotokographen aufgestellt, so dass dieser vom Arzt jederzeit bequem bedient und beobachtet werden konnte.

Im Fusstraum unter der vorderen Sitzreihe wurden die übrigen Geräte verstaut, bis auf den Umformer, der den Fusstraum unter dem Mittelplatz der zweiten Sitzreihe beanspruchte. So hatte der begleitende Techniker, der in der zweiten Sitzreihe sass, Zugang zu allen Geräten, wenngleich die Bewegungsfreiheit für ihn schon recht eingeschränkt war.



From other publications



NZZ 20. Oktober 1984

Von Piloten und Piraten

Wenn in unseren modernen Zeiten irgendwo zwischen Himmel und Erde, einige tausend oder zehntausend Fuss hoch über Land und Meer, das Cockpit zum Tatort wird, dann stehen sich in dem «Piloten» mit dem Steuerknüppel und dem «Piraten» mit dem Schiesseisen zwei klassische Griechen gegenüber, die zudem beide, was bei den Griechen ja gute Tradition hat, aus der Seefahrt kommen – nur dass der «Pilot» schon in der ersten, der «Pirat» erst in der zweiten Hälfte unseres Jahrhunderts in die Luftfahrt aufgestiegen ist. Damit sind die sprachlichen Bezüge freilich erschöpft. Der scheinbar so beziehungsreiche lautliche Anklang zwischen dem «Piloten» und dem «Piraten» hat sich zufällig ergeben; die beiden Wörter sind aus verschiedene Wurzeln entsprungen und auf verschiedenen Wegen zu uns gelangt.

Hinter den neuzeitlichen «Piloten» steckt das altgriechische Substantiv **pedón**, das uns zuerst im 8. Jahrhundert v. Chr. in der Homerischen «Odyssee» begegnet und das «Ruderblatt» (eigentlich bildhaft den «Ruderfuss»), dann auch, wie das davon abgeleitete **pedálion**, das «Steuerruder» bezeichnet. Aus diesem altgriechischen **pedón** ist dann mehr als tausend Jahre später ein mittelgriechisches **pedótes**, «Steuermann, Schiffsführer» hervorgegangen, das im Mittelalter erst als **pedota**, dann als **pilota** ins Italienische und von da aus weiter als **pilote** ins Französische und schliesslich als «Pilot» ins Deutsche gewandert ist. Mit den Höhenflügen der modernen Technik ist der «Pilot» dann in unserem Jahrhundert zunächst zum Luftfahrer, wo es ja immerhin noch Höhen- und Seitenruder gibt, und zuletzt, nur vollends von der Ursprungsbedeutung gelöst, zum Raumfahrer geworden.

Nicht seinem technischen, sondern seinem psychischen Handwerkszeug verdankt der andere alte Grieche, der «Pirat», seinen klassischen Namen. Seine Wortgeschichte geht aus von dem altgriechischen Substantiv **peitra**, «Versuch, Probe», aus dessen weitläufiger Verwandtschaft zumal die **empeiría**, die «Erfahrung», in den Fremdwörtern «Empire, empirisch» in den modernen Sprachen fortlebt. Von diesem Substantiv **peira**, «Versuch, Probe», leitet sich im Griechischen zunächst das Verb **peirásthai** her, «den Versuch, die Probe machen», und von

diesem wiederum das Substantiv **peirátes**, «Seeräuber» oder eben «Pirat». Der «Pirat» ist also eigentlich einer, der es mit seinen Opfern «versucht, probiert», der sein Glück «versucht, probiert». Auch das Verb **peirásthai** wurde schon in ältester Zeit, in der Homerischen «Ilias» häufig in einem kriegerischen Sinne gebraucht, wie auch wir sagen können, dass zwei Kämpfer «es miteinander versuchen» oder ihre Kräfte «aneinander erproben». Als dann später in hellenistischer Zeit, zuerst im 2. Jahrhundert v. Chr. bei dem Historiker Polybios, die Bezeichnung **peirátes** für den «Seeräuber» aufkommt, lässt das Wort für griechische Ohren von ferne wohl noch die Erinnerung an heroische Zweikämpfe und athletische Wettkämpfe anklingen; fast möchte man sagen, es verrate ein heimliches griechisches Sympathisantentum für dieses gewagte Spiel mit Leben und Tod.

Übrigens hat der griechische **peirátes**, der im 1. Jahrhundert v. Chr. als **pirata** ins Lateinische übergeht, auch noch einige «kundig, erfahren», das Substantiv **periculum**, «Versuch, Gefahr» und das Verb **Experiri**, «versuchen, erproben» mit der Ableitung **experimentum**, «Versuch, Probe» oder eben «Experiment» – dieses letzte ein Wort, das zwar in der Antike seit klassischer Zeit durchaus geläufig war, aber doch erst in unserer Zeit der «experimentellen» Naturwissenschaft so grosse Bedeutung erlangte. Wenn im Griechischen die **peira** neben dem «Versuch» des öftern auch die «Erfahrung», im Lateinischen das **periculum** neben dem «Versuch» vor allem die «Gefahr» bezeichnet, so ist dies ein schönes Beispiel für Lebensweisheit in Lexikonspalten, wozu unsere Sprache noch die Verknüpfung mit dem «Fahren» beisteuert. Anders als das «Experiment», das bei uns noch leicht die Assoziationen von Erfahrung und Gefahr wachruft, lässt der moderne «Luftpirat» uns diese Hintergründe allerdings nicht mehr erkennen; er hat heutzutage, auch was das Sprachliche angeht, vollends den festen Boden unter den Füßen verloren.

Klaus Bartels

Aviation Week & Space Technology

Norwegian F-16 Intercepts 707 Transport Near Soviet Airspace

Norwegian air force General Dynamics F-16 fighter intercepted a South Pacific Island Airways (SPIA) Boeing 707 as it neared Soviet Union airspace over the Kola Peninsula, where a number of Soviet Navy bases are located, on a charter flight that led to the Honolulu-based airline's emergency grounding by the Federal Aviation Administration.

The flight, HK 021, was to be a non-stop flight using the polar route from Anchorage, Alaska, to Amsterdam, carrying 120 Fiji Island troops assigned to peacekeeping duties in the Middle East. FAA officials said the air-

craft was operated within the area of magnetic compass irregularity and one knew for unreliability of magnetic navigational aids and systems.

The 707 was equipped with two Litton Model 211 Omega VLF navigational systems, but the flight crew had not completed successfully, within the preceding six months, the required FAA proficiency check. As a result of what the FAA described as a «substantial and hazardous deviation from its intended track,» the 707 entered Norwegian airspace and was heading toward the Soviet Union when intercepted by two F-16s.

After changing course, the aircraft made an unscheduled refueling stop at Copenhagen, Denmark. It was the airline's 35th violation of Federal Aviation Regulations (FAR) on both 707s and De Havilland DHC-6 aircraft, involving flight operations, maintenance, record-keeping and training. The airline has operated scheduled and charter services for about 11 years.

Hartes Wasser bringt Verkalkung. Weiches Wasser bringt Korrosion.

Perma-Plus verhindert beides! Perma-Plus ist der Permanent-Wasseraufbereiter mit 7 Vorteilen:

- | | |
|--------------------------------|------------------------------------|
| 1. Alter Kalk verschwindet. | 4. Kein Strombedarf. |
| 2. Neuer Kalk wird verhindert. | 5. Energieeinsparung. |
| 3. Schützt vor Korrosion. | 6. Naturbelassenes Trinkwasser. |
| | 7. Keine Wartung, kein Nachfüllen. |

Wichtig für alle, die hartes Wasser haben:

PERMA-PLUS®
SCHÜTZT OHNE
CHEMIE VOR
KALK UND
KORROSION.

TÜV
geprüft!

PERMA-PLUS®

Strasse _____ Ort _____
PLZ _____
An NOVIMPORT AG, Steinsackerstr. 23, CH-8302 Kloten

Man sollte . . .

- dem Jumbo-Cockpit nächstes Jahr die Fr. 400.— Extra-Entschiidung **index**angepasst verabreichen, damit sie keinen Verlust erleiden.
W. Schmid
- diesen Vorschlag prufen und dem DC-10 Kapitän für sein Verstandnis danken, nachdem ja die Jumbo-Crews für das ausgeglichene DC-10-Displacement ebensogrosses Verstandnis haben . . .
Felix Rasumowsky (B-747)
- dieses Buch wirklich gelesen haben, vor allem, wenn einen die Ergebnisse der ICAO-Untersuchung nicht ganz befriedigen konnten.
Detlef Harder

«Massacre 007

The Story of the Korean Air Lines Flight 007

Richard Rohmer

Korean Air Lines Flight 007 carrying 267 civilians from Anchorage to Seoul was shot down by a Soviet fighter on August 31, 1983. The shock reverberated around the world. For hundreds of people was a devastating personal tragedy; for millions more it was a modern nightmare come true.

Using the military experience and his skill as a successful author, Major-General Richard Rohmer analyses the inhumane and callous act and the terrifying implications of a major confrontation between two superpowers.»

- Harald Nægeli, nach seiner Entlassung aus der Haft, für einen Tag ins neue ops-Center einladen – Wertsteigerung!
- falls nicht möglich, einen Vertrag mit der Gewerkschaft Bau- und **Holz** ins Auge fassen . . .
- diese Idee zwecks Gefahr von noch mehr unnötigem Papier schnellstens wieder fallen lassen . . . und
- ganz einfach, sollte es Sie beim Betreten des sous-sols obigen Centers auch etwas frieren, ganzjährig Lammfellkravatte und lange Unterhosen tragen. (Letztere haben zusätzlich den Vorteil, dass man sie im 2. Stock «absägen» lassen kann . . .) Jürg Luchsinger
- C4-Couverts, CFPs und andere sperrigen Postgüter quer in die Briefkästen bei den Postfächern legen, da sie zwar neuer und schöner, aber nicht praktischer und grösser als die Früheren sind! H.L.

ESGUETS NOIS

BONNE ANNEE

HAPPY NEW YEAR

BUON ANNO BUN ANN

GELUKKIG NIEUWJAAR

GUTER START INS 1985

FELIZ AÑO NUEVO GOTT NYTT AR



Zu verkaufen

4¹/₂-Zimmer-Eigentumswohnung

an schöner Wohnlage in bevorzugtem Wohnquartier in Schaffhausen-Buchthalen. Wohnzimmer mit Holzdecke, Wohnküche, Bad/Dusche/WC, sep. WC, 3 grosse Schlafzimmer, 2 Balkone, grosser Vorplatz mit Einbauschränken, Abstellraum, eigene Waschmaschine, Garage, Kellerabteil, Hallenbad- und Sauna-Anteil.

Verhandlungspreis: Fr. 280 000.—.

Angebote über Telefon 053 - 4 21 10

Im Weinbaudorf **Wilchingen** (SH) an prächtiger ruhiger Wohnlage, sehr schönes, grosses (1025 m³)

8-Zimmer-Einfamilienhaus

(Baujahr 1979)

mit Doppelgarage, ged. Sitzplatz, Balkon, Zier- und Nutzgarten **auf Herbst 1985 zu verkaufen.**

Überdurchschnittlicher Ausbau. Sehr gute, qualitativ hochwertige Bauausführung mit optimaler Isolierung (inkl. Dach). VP Fr. 550 000.—.

Anfragen: Fam. U. Hämmerli, Büelweg 476, 8217 Wilchingen
Telefon 053 - 6 29 05 über Mittag oder ab 18.00 Uhr.



Boesch
01 53 04 80
Gartenbau

Beratung,
Projektierung,
Planung, Ausführung,
und Pflege von:

- Wohngärten
- Siedlungsgärten
- Öff. Parkanlagen
- Schulhausanlagen
- masch. Erarbeiten
- Sportplatzbauten
- Pergolen + Lauben
- Natursteinarbeiten
- Gartenumgestaltungen
- Muldenservice

Georges Boesch AG, Eierbrechstr. 16, 8053 Zürich
Büro: 01 / 53 04 80 / Werkhof Fällanden: 01 / 825 38 36

Rêve et réalité ou l'ère de l'ordinateur

Dans le dernier bulletin des 'AIRPRESS NEWS' nous pouvons lire:

«Poursuivant notre effort de rationalisation de la gestion du personnel, un pas décisif vient d'être franchi en ramenant le revenu de nos 'PILFE' au niveau moyen des salaires des chauffeurs d'autobus, des conducteurs de métro et des surveillants d'ordinateurs de centrales nucléaires. En effet, l'évolution technologique des dernières années est telle que depuis quelque temps déjà nos 'PILFE' n'ont plus aucune responsabilité opérationnelle ou technique. En cas de panne, c'est par satellite que notre ordinateur central 'ABNOPS', récemment installé dans l'annexe VII de Balsberg est informé, décide de l'action à entreprendre et transmet les ordres à l'avion où qu'il se trouve autour du globe terrestre. Concernant les réserves de carburant et la météo, c'est l'ordinateur 'PETROMET', installé à Francfort, qui prend en charge la décision d'une éventuelle diversion et qui, par l'intermédiaire du nouveau satellite américain 'SMOOTHOPS' guide l'avion vers sa nouvelle destination (cette procédure vient d'être remise en service après que l'on ait augmenté considérablement la capacité en mémoire de l'ordinateur afin qu'un cas comme celui de l'an dernier, où un Illiouchine avait dû se poser en mer à cause du dépassement de capacité de l'ordinateur, ne se reproduise plus).

Permettez-nous en outre de rappeler que depuis plusieurs années déjà, nos pilotes jouissent de conditions de travail quasi idéales. Grâce au matériel standardisé dont nous disposons, ils peuvent choisir librement, de mois en mois, le type d'avion dans lequel ils veulent être transportés. Lors des vols de nuit, un sommeil normal leur est assuré, exception faite d'une décision de l'ordinateur central qui déclenche une musique douce de façon à ce que nos 'PILFE' puissent surveiller que tout se passe bien. Si tel n'était pas le cas, il leur suffirait d'appuyer sur le bouton qui s'allume pour que l'ordinateur compare ses données avec celles de 'MACBOIBUS COMPUTER' de New York, afin que tout rentre dans l'ordre.

Dans le but d'éviter à nos pilotes le désagrément de maladies ou d'intoxications, nos équipages ne débarquent de l'avion que dans les zones à climat tempéré, exemptes de malaria, et où la nourriture est absolument sûre. Quant aux différences de pression dues aux vols de montée et de descente, leurs effets sur le corps sont totalement annulés par la nouvelle combinaison récemment mise au point par la NASA.

Une autre bonne nouvelle, nous avons pu réduire le temps de formation d'un 'PILFE' à onze semaines, vu les connaissances des procédures emergency devenues inutiles et au renoncement à toutes connaissances de langues. Ainsi donc, dans l'année écoulée, sur 85 candidats

dans toute la Suisse, 57 ont été acceptés. Parmi les principales raisons d'échec, il faut mentionner le fait de n'avoir pas terminé un apprentissage. Enfin, pour terminer, précisons encore que la carrière d'un 'PILFE' a pu être prolongée de 35 à 40 années. A l'avenir, c'est à 65 ans que nos pilotes partiront à la retraite, **comme tout un chacun.**»

Bien sûr, ce rêve agite bien des esprits au sein même de notre entreprise ainsi que dans certains milieux politico-économiques. Une influence certaine se fait aussi régulièrement sentir dans la presse. Malheureusement, la réalité est tout autre. Dès que l'on dresse le profil du pilote dont nous avons besoin aujourd'hui, on s'aperçoit que c'est exactement le contraire. Il ne peut s'agir en aucun cas d'un «employé comme les autres», mais bien d'un être d'exception.

Nous constatons tout d'abord que les jeunes candidats que Swissair engage depuis quelques années ont un niveau d'études de plus en plus élevé (université, EPF, etc.). Ils ont souvent un âge plus avancé que par le passé et, par conséquent, une personnalité plus affirmée. Nul doute que dans d'autres secteurs de l'économie (industrie, banque, administration), ils auraient occupé des postes à hautes responsabilités et auraient été destinés à de belles carrières. Durant la formation de pilote, aucune difficulté ne leur est épargnée, car n'oublions pas qu'en plus, ils sont sélectionnés pour leur capacité d'assimilation rapide.

Une fois sur la ligne, ils vont faire connaissance avec tous les éléments qui font la carrière d'un pilote:

- différences de pression, de températures, de fuseaux horaires,
- vols de nuit, horaires extrêmement irréguliers, nécessité de dormir le jour,
- nourriture diverse et sans horaire, risque de maladies (malaria, amibes, virus, etc. . .),
- remise en question constante de sa profession à la suite des contrôles médicaux réguliers et des différents checks, où l'on va détecter toute baisse des performances,
- nécessité de garder toutes aptitudes à suivre de nouveaux cours (formation permanente, transition, etc. . .),
- capacité de s'adapter à de nouvelles technologies (ordinateur), à des nouvelles procédures.

Tous ces éléments qui font le pilote de ligne d'aujourd'hui **ne vont pas de soi**. Une telle carrière exige une discipline de vie exemplaire (physique et psychique), qui seule permet d'assumer pendant 30 ans les responsabilités qui sont notre pain quotidien.

C'est bien entendu sur ce problème que buttent ceux qui voudraient nous voir baisser la tête. D'une part le profil du pilote de ligne est aujourd'hui plus élevé que jamais, les exigences extrêmes, parce que l'on

sait bien que la sécurité en dépend. Et d'autre part, on voudrait réduire notre profession au niveau d'un job comme les autres.

Il est bien évident que chacun d'entre nous est prêt à apporter sa contribution au souci de productivité de notre Compagnie. Mais les limites sont bien marquées:

- la sécurité de l'avion
- la sécurité de la personne
- la santé

Notre motivation dans ce sens est grande mais est subordonnée à une condition impérative:

La reconnaissance du statut du pilote

Dans d'autres domaines, l'erreur est non seulement tolérée, mais elle est même parfois excusée. Dans notre profession, une seule erreur de jugement, même si les informations reçues ne permettaient pas de prendre conscience d'un risque potentiel, signifie la fin de la carrière.

Il me semble parfaitement légitime que pour toutes ces raisons, la Commission Salaires et le Comité de l'Aeropers soient bien résolus à défendre notre situation.

Richard Mérier

Stein am Rhein

- Zu verkaufen evtl. zu vermieten
neues **6 1/2-Zimmer-Einfamilienhaus** mit Garage
Miete Fr. 2000.—, Kaufpreis Fr. 525 000.—
- Zu verkaufen
3 1/2-Zimmer-Eigentumswohnung mit Garage
Preis Fr. 325 000.—
(zur Zeit vermietet, evtl. als Kapitalanlage)
- Diverse Baulandparzellen

Anfragen an Müller Architektur AG,
8260 Stein am Rhein / 8215 Hallau, Telefon 054 - 41 42 21
(Büro seit 1960)

Elektronische und staatliche Überwachung

FLUSIKO
IFALPA



*Wenn man Herrn Künzi an seinem pendenzenstrotzenden Pult sieht, be-
greift man, dass nicht alle Probleme speditiv erledigt werden können!*

Une fois par année, une petite délégation de l'Aeropers visite l'office fédéral de l'aviation civile (BaZL dans ce texte), afin de discuter informativement de différentes choses. Cette année, nous avons entre autre aussi pris en discussion l'intervention du BaZL au sujet des cas disciplinaire présumés de Swissair interne. L'office fédéral de l'aviation civile possède cependant un contrat juridique pour le contrôle de sécurité et ordre du trafic aérien, dont Swissair ne peut pas toujours supprimer.

Ein Artikel aus dem VBR I

Die «Verordnung über die Betriebsregeln im gewerbsmässigen Luftverkehr» (VBR 1) wird in nächster Zukunft überarbeitet, aber der folgende Auszug wird sicher weiter Bestand haben:

4 Flugbetrieb

4.1 Sicherheit des Flugbetriebes

4.1.1 Verfügbarkeit der Flugplatz- und Flugsicherungseinrichtungen

Der Flugbetriebsunternehmer ist dafür verantwortlich, dass kein Flug begonnen wird, bevor auf Grund der verfügbaren Unterlagen angenommen werden kann, dass die auf dem vorgesehenen Flug für den sicheren Betrieb des Luftfahrzeuges und für den Schutz der Fluggäste benötigten Flugplatz- und Flugsicherungseinrichtungen vorhanden sind und ordnungsgemäss betrieben werden.

4.1.2 Störungen, Mängel und besondere Vorfälle

4.1.2.1 Der Flugbetriebsunternehmer hat dafür zu sorgen, dass Störungen und Mängel an Luftfahrzeugen und Luftfahrzeugteilen sowie besondere Vorfälle im Flugbetrieb, die vom Flugbetriebspersonal festgestellt werden, aufgezeichnet und ihm gemeldet werden.

4.1.2.2 Störungen und Mängel an Luftfahrzeugen und Luftfahrzeugteilen sowie besondere Vorfälle im Flugbetrieb, ausgenommen geringfügige, sind dem Eidgenössischen Luftamt unverzüglich zu melden.

4.1.2.3 Störungen und Mängel, die während des Flugbetriebes an Flugplatz- oder Flugsicherungseinrichtungen festgestellt werden, sind der zuständigen Behörde unverzüglich zu melden.

Den Artikel 4.1.1 habe ich der Vollständigkeit halber mitgenommen, wobei beim Ausdruck «ordnungsgemäss betrieben» einzelne fremdländische Destinationen im DC-10 Streckennetz sicher kritisch betrachtet werden müssen . . .

Der wichtigste Teil ist aber der Abschnitt 4.1.2.2, der schon mehrfach zu Fragen Anlass gegeben hat und den wir auch bei unserer Visite beim BaZL (Bundesamt für Zivilluftfahrt) in die Diskussion brachten.

Direktor Rolf Künzi ist sich bewusst, dass «die Swissair älter als das Luftamt» ist, aber ihm sei die Oberaufsicht vor allem über den gewerbsmässigen Luftverkehr übertragen worden. Wenn es gewisse Probleme mit «Interventionen» des BaZL bei zum Teil schon abgeschlossenen internen Swissair-Verfahren gebe, so sei dies auf zwei Gründe zurückzuführen:

Erstens sei das BaZL unterbemannt, was zusammen mit internen Arbeitsabläufen zu Verzögerungen führen könne, und zweitens melde die Swissair nicht immer alle Vorfälle termin- und ordnungsgemäss und erledige vieles intern. In der Person von G. Heiz ist der Vertreter des BaZL auf dem Flughafen Zürich zuständig für alle diese Meldungen, wobei er als «Sieb» wirke und ermessen könne, welche Fälle intern erledigt werden können und welche nach Bern weitergereicht werden müssen.

Wenn das BaZL «über den Fall geht», heisst das nicht (immer), dass nach abgeschlossenem swissairinternen Disziplinarverfahren noch ein «Hammer» des BaZL verteilt werden soll. Es geht darum, die Sicherheit und Ordnung (Künzi: «Ansehen der schweizerischen Luftfahrt») im Flugbetrieb zu überwachen. Herr Künzi verglich dies mit einer Parkbusse, die jemand erhält: Dabei sei auch nie die Sicherheit des Strassenverkehrs tangiert worden, sondern die **Ordnung** sei missachtet worden. Und wenn wir gleich beim Strassenverkehr sind: wir erfuhren auch, dass z. B. beim Fahren in angetrunkenem Zustand das BaZL durchaus die Befugnis habe, von Fall zu Fall die Auswirkungen auf eine Fluglizenz zu prüfen.

Abschliessend meinte Herr Künzi, dass es sehr wohl im Mittelalter Zünfte (Berufsstände) gegeben habe, die über eine eigene Gerichtsbarkeit verfügt hätten, aber für die Luftfahrt sei diese heutzutage beim BaZL.

Verbesserte Flugdaten-Aufzeichnungen

Die internationalen Richtlinien für Flugdatenschreiber und Sprachaufzeichnungsgeräte im Cockpit sollen demnächst geändert werden.

Flugzeuge, deren **Musterzulassung** vor dem September 1969 datiert ist (unter anderem DC-9, B-727, B-737), dürfen immer noch mit dem alten Folienschreiber ausgerüstet sein, dessen Datenauswertung äusserst zeitraubend und fehlerbehaftet ist. Die ICAO möchte nun für alle Flugzeuge eine moderne (digitale) «black box» vorschreiben. Zwei Gerätetypen sollen Verwendung finden: Typ 1 mit einer Aufzeichnungskapazität von 33 Parametern für mindestens 25 Stunden und Typ 2 für kleinere Flugzeuge mit 15 Parametern und einer Speicherdauer von 30 Minuten. Moderne, digitale Aufzeichnungsgeräte für neue Flugzeugmuster könnten in Zukunft die Rekonstruktion von Unfällen oder Vorfällen vereinfachen, indem die Daten einem Simulator eingespeist werden, der die Situation beliebig wiederholen kann. Hingegen müssten dann auch die

Datenübermittlungsgeräte (Schalter, Stellglieder, Potentiometer, Tachodynamos etc.) so zuverlässig arbeiten, dass Fehlinterpretationen allzu datengläubiger Spezialisten ausgeschlossen sind (ist auch in der Swissair schon vorgekommen!!)

Bei den **Sprachaufzeichnungsgeräten** hat nicht nur unsere Gesellschaft erkannt, dass das einzige zentrale Mikrofon im Cockpit viele Geräusche, aber wenig Dialoge aufnimmt. Einige Länder schreiben bereits ein Vierkanalsystem vor, das mit separaten Mikrofonen die Gespräche eines jeden Besatzungsmitgliedes aufzeichnet. Bestrebungen laufen auf eine ein- oder zweistündige Aufzeichnungsdauer hinaus, und für kleinere Luftfahrzeuge sollen die gegenwärtig gültigen 30 Minuten beibehalten werden.

H.L.

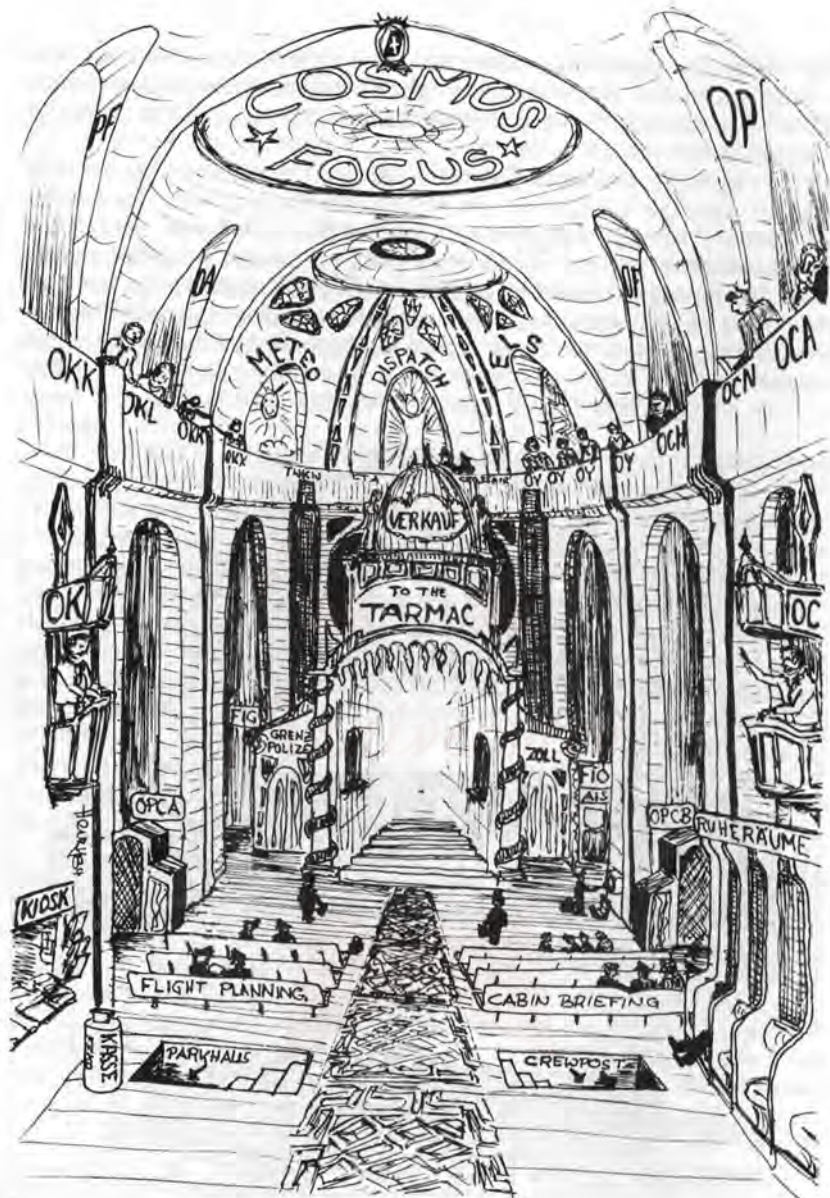
ALPERS-Rundschau
60
YEARS
Anniversary

GARAGE ZÜRICH NORD DER NEUE AUTOSALON BEIM HALLENSTADION



ECKE THURGAUER-/BINZMÖHLESTRASSE, 01/301 07 77





Dieser – leider ausgeschiedene – Entwurf zeugt von grossmütigem Gedankengut und lässt erkennen, wie das Ops-center zu seinem Namen kam!

St. Pauls Cathedral

(oder: Wie das Ops-Center zu seinem Namen kam)

1. Kapitel

Es war einmal vor vielen Jahren ein weisshaariger, gütiger König, der hinter den sieben Balsbergen eine grosse Fuhrhalterei sein Eigen nannte. Seine Kutscher führten immer die neuesten und grössten Gefährte in die weite Welt hinaus und hatten Freude am König, weil er einer der Ihren war. Auch Wagner, Schmiede, Schlosser und viele andere gaben sich alle Mühe, die Kutschen in tadellosem Zustand zu halten. Schankwirte, Kellermeister und flinkes Bedienungsgesindel machte jeden Ausflug der Reisegäste zu einem unvergleichlichen Erlebnis. Es sprach sich schnell herum, dass König Robert's Fuhrhalterei die beste im ganzen Lande sei und viele, viele Leute kamen, um von ihm chauffiert zu werden. Die Kutscherpreise waren wohl gestaltet, sodass der König mit den Jahren ein stattliches Sümmchen Taler auf der Seite hatte.

«Was soll ich auch mit dem Geld machen, um meinen lieben Untertanen zu zeigen, wie sehr ich sie achte?» fragte der König eines Tages seine Edelmänner an der Tafelrunde im Schlosse zu Balsberg. Der Junge Martin, des Königs Schatzmeister, beschwor ihn, ja nichts zu geben, das auf eine wiederkehrende Verpflichtung hinauslaufe, denn man wisse ja, wie schlecht die Zukunft aussehe, mit der Erhöhung der Wegzölle und der Konkurrenz durch Wells Fargo und andere erfolgreiche Fuhrhaltereien. Ausserdem seien die Haferpreise sehr unsicher und für ungute Überraschungen bekannt, wie auch der Taler nicht mehr so stark wie früher sei. «Die einfachste Lösung ist doch», unterbrach Ritter William vom Walserthal dieses Klagelied, «wenn zum heiligen Fest ein jeder Untertan ein Scheffel Geldes aus des Königs Schatztruhe erhält». Und da es verschieden grosse Scheffel gebe, sei auch Gewähr für eine gerechte Verteilung gegeben. «Und wir selber» führte er weiter aus, mit einem listigen Ausdruck in seinen Äuglein, «können ja ruhig zweimal schöpfen, es hat genug für alle». Ein Kichern ging durch die Tafelrunde, die die schweren Zinnbecher auf ein langes Leben des Königs erhob und sich an dem köstlichen Rebensaft erlabte.

Am Ende der Tafel aber sass Junker Paulus von Freienstein, der diesem Gespräch schweigsam zugehört hatte, nur seine scharfen Augen, denen nichts entgeht, wechselten von einem Redner zum anderen. Nun öffneten sich seine sonst immer verschlossenen Lippen und er hub an: «Meine Herren» – und augenblicklich verstummten die Plaudereien, denn messerscharf waren seine Worte, wohl überlegt wie immer: «Warum bauen wir unseren Fuhrleuten nicht eine neue Herberge? Kutscher, mitreitende Schlosser und fahrende Wirtsleute haben das wohlverdient, sie, die den Unbillen des Wetters und den Launen der

Gäste immerzu ausgesetzt sind!» Ein Kopfnicken hub an, und zustimmendes Gemurmel erfüllte den Salon.

«Wohlan, so sei's!» rief der König und trunken vor Freude und vom Weine liess er gleich nach den besten Baumeistern und Kunsthandwerkern Ausschau halten, dass man sie auf's Schloss bringe.

2. Kapitel

Und sie kamen in Scharen, Baukünstler aus Michelangelo's Schule, Zimmerleute mit den besten Zeugnissen, Alchemisten, die das feinste Glas herstellten. Sattler erster Güte und auch viele Wahrsager, die ihre verschiedenen Kristallkugeln anboten, wo durch einfachen Knopfdruck in die Zukunft geschaut werden kann. Gerade das letztere beeindruckte sie alle: Die Wetterpropheten werden dann endlich in der Lage sein, das morgige Wetter zu sehen; die Lademeister können Fracht und Gäste bis weit in die Zukunft auf alle Fuhren genau verteilen, die Kutscher können sorglos ihres Weges gehen, da ihnen die magische Kugel alle Gefahren auf der Strecke voraussagt; die mitreitenden Schlosser, die ja auch für die Fütterung der Pferde zu sorgen haben, wissen dadurch um die Haferpreise an den Stationen und wo die Austauschpferde zu finden sind.

Die Pläne wurden dem König vorgelegt. Ein imposanter Bau genoss das Wohlwollen des Königs, ein Entwurf eines Künstlers, der schon in Rom, London und Paris Grosses geleistet hatte. Diesen Vorschlag sieht Ihr in diesem Kutscherblatte abgedruckt, und weil der Künstler in den Diensten der katholischen Kirche war, ist sein Stil unverkennbar. König Robert zollte ihm grosse Achtung, und weil es Junker Paulus gewesen war, der den Anstoss zum Bau einer neuen Herberge getan hatte, nannte er dieses Werk «St. Paul's Cathedral», auch, weil er der angelsächsischen Sprache mächtig war.

Der Schatzmeister wollte seinen Beutel aber nicht so weit öffnen und er liess die Pläne nach kaufmännischen Regeln durchsehen und das Nützliche vom Luxus trennen, denn die Untertanen waren an streng technische Abläufe gewohnt, Glitzer und Gloria war ihnen abhold. König Robert wurde gar nicht staubig, denn er war grossmütig und das Wohlergehen des Fuhrbetriebes lag ihm doch sehr am Herzen. Der Seelsorger für das fahrende Volk, Schneller Walter genannt, wünschte «einfach strukturierte» Formen, die allen Kutscher-Ansprüchen gerecht werden sollen. Der für den Fahrkartenverkauf zuständige Edelmann Jacques d'Hyères aus welschen Landen erinnerte energisch, dass das Wohlergehen der Fuhrhalterei einzig und allein von den ausgelasteten Pfundmeilen abhängt und dass das fahrende Volk mit den aussergewöhnlich wohlgestalteten Fahrtendienstzeiten-Verträgen schon des Guten genug haben, also soll die neue Herberge schlicht, arbeitsablaufgerichtet und günstig sein.

Die Oberchauffeure (OC) und Oberkellner (OK) bestanden darauf (wie's Brauch war und ist), dass sie auf ihre Untertanen hinabsehen können und zu dem Zwecke man ihre Denkstuben erhöht errichte.

3. Kapitel

Endlich wurden die Baukünstler Ritter Paillaird, Leemann und ihre Knappen auserwählt, die Herberge zu aller Zufriedenheit zu gestalten. Und sie gingen umsichtig, talerbewusst und zügig an die Arbeit, die Herberge noch vor der Weinlese 84 fertigzustellen. Vier grosse Säulen aus Stein in der vollkommensten Form sollen im Mittelpunkt in der «Halle der Begegnung» stehen. Griechen und Römer gehörten ja zu den reisefreudigsten Völkern und diese Säulen mit Licht-Erkern sollen an sie erinnern. Lagerstätten aus neustem roten Alchemisten-Leder zu Füssen der Säulen sollen die Untertanen zum Ruhen und Verweilen einladen. Hinter den Säulen, etwas erhöht, sollen die Gebieter ihre Lager erhalten. Sie sollen hinter Glas ausgestellt werden.

Mittels vieler Kristallkugeln sollen Obere und Untere sehr umfassend Bericht erhalten, was in der grossen Fuhrhaltereie alles geschieht. Sie muten wie gläserne Postillen an, und je nachdem wie gewiegt einer sie befragen kann, erhält er mehr oder weniger interessante Neuigkeiten zu lesen. Nur hat König Robert immer noch gewisse Anstände mit der Weichware, die die Kristallkugeln mit den focussiert-cosmischen Neuigkeiten versorgen soll.

Die Privat-Kutschen der Untertanen müssen natürlich auch irgenwo gelagert werden. Eine Kutschenburg ist schon vorhanden und mit einer grossartigen Katakombe wird sie mit der neuen Herberge verbunden, damit alle mit trockenem Wams die «St. Paul's Cathedral» erreichen können. Leider kann für die Benützer der königlichen Reisepost kein so angenehmer Weg zur Verfügung gestellt werden, aber eine kurze Wanderung soll ja sehr gesund sein.

4. Kapitel

Der zweite Tag des Weinmonates 84 brach an und ein emsiges Treiben erfüllte die Herberge schon frühmorgens mit fröhlichem Leben. Die ganze Fuhrhaltereie starrte gebannt auf diesen Ort des Geschehens. Aber dank umsichtiger Vorarbeit und der angeborenen Anpassungsfähigkeit der reisenden und planenden Untertanen ging keine Kutsche zu spät ihres Weges! Alle fanden die neue Herberge schön, auch die, die sich in der allzu kleinen Morgenschenke nicht an einer Tasse feinen Tees erlaben konnten. Auch die Edelmänner waren so überrascht von der reibungslosen Arbeitsaufnahme, dass Junker Paulus erst einige Wochen später das ganze Herbergenvölklein zu einem gemütlichen Umtrunk mit Konzert der Fuhrhaltereikapelle einladen konnte!

Und wenn sie noch nicht gestorben sind, haben sie alle noch heute viel Freude an der schönen St. Paul's Cathedral!

H. L.

Interessante Anlagealternative für Leute, die viel unterwegs sind:

Rechtsanwalt übernimmt Aufbau und seriöse aktive Verwaltung von kleineren bis mittleren

Aktienportefeuilles

gegen gewinnabhängige Entschädigung.

Dr. H. Bürgi, Rechtsanwalt, Aaregg 4, 5200 Brugg

Telefon G: 01 - 208 21 76 P: 056 - 41 27 76

Zu verkaufen:

Terrassenhaus (Parterre, 6 Zimmer)

in **Frauenfeld**, 25 Autominuten von Zürich.

Südwest-Lage mit schönster, unverbaubarer Aussicht auf das Thurtal. Fertigstellung auf das Frühjahr 1985. Ausbaumünsche können noch berücksichtigt werden.

Preis je nach Innenausbau ca. Fr. 490 000.—, plus Landanteil 1050 m² à Fr. 210.—.

Nähere Auskunft unter Tel. P 054 21 38 79 (ab 19.30 Uhr) oder G 054 25 51 51.

Zu vermieten in

Freienstein-Rorbas

(10 Autominuten vom Flughafen) an sonniger, ruhiger Lage per Anfang 1985 oder nach Vereinbarung ein neues, grosszügig ausgebautes, freistehendes

4¹/₂-Zimmer-Einfamilienhaus

(Wohn-/Esszimmer 57 m², 2 Bäder, grosse Küche, in allen Zimmern Spannteppiche.)

Günstiger Mietzins!

Auskunft und Besichtigung:

Bär-Gerber Immobilien, Am Balsberg 30, 8302 Kloten, Tel. 01-814 05 22

Teheran – First Impressions

In my article in rundschau 5/84 I wrote about our feelings and findings during our first visit to Teheran in September 84, which took place to evaluate the possibility of a night stop in the Iranian capital. After a careful analysis of the situation, we (W. Kuhn, OCL; J. Besson, OY and H. Lüscher, Aeropers/Dachverband) decided to give the go-ahead, provided certain points could be settled to our satisfaction before the first crew was due to «lay-over» in Teheran.

Two weeks after our visit Swissair was – surprisingly – granted a second weekly flight (which had not been expected before spring). Therefore we have been asked whether we could allow Swissair to plan for a three- and four-night layover in Teheran, instead of the planned three-night stay with DH-positioning. After a long internal dispute we finally agreed – not unanimously – to say «yes» and therefore to having the cockpit crews staying longer than anticipated in Teheran.

The first foreign crew to stay in Teheran

Capt. H. J. Binz (OCL), Flight Engineer P. Aschwanden and (again) myself were the first Swissair crew to stay in Teheran after an absence of three years. We landed in the clear morning of Nov. 2nd and after disembarking the Iranian Swissair employee was very nervous and though he tried to get us through the overcrowded customs hall as quickly as possible, our progress did not turn out to be as rapid as it was in September. In fact, we needed three times as long. We learnt that one paper from the Ministry of Foreign Affairs, telling the customs authority how to deal with crews in accordance with ICAO – procedures, was still missing.

Our crewhotel in Teheran, the Intercontinental, has seen better times, but it is still in quite a good shape. Food is excellent, but expensive due to the official Swissair exchange rate, and service is very friendly. Next to the hotel are the Museum of Contemporary Arts and the Carpet Museum. A tennis court is available and a large park is nearby. (However, if you want to go jogging, remember the islamic rule of having to wear long-sleeved and long-legged clothes).

On the second day of our stay we had a meeting with our District Manager in Teheran, Mr. J. C. Page to 'fine-tune' our requests for even better handling and accomodation of our crews. He assured us that the next crew would not have to undergo such a lengthy ordeal at customs like the one we experienced. Then he told us about a reception the Swiss Ambassador was giving to welcome the first Swissair crew staying in Teheran.



Phototermin beim Botschatter. (v.l.n.r.: P. Aschwanden, FIE; H. J. Binz, Capt.; Herr Salvi, Schweizer Botschatter; J. C. Page, Swissair-DM; H. Lüscher, Copi.

An evening with the Ambassador

Lucky as we were, each one of us had a tie and some 'good' clothes with him and so we arrived appropriately dressed at the Ambassador's private residence. We turned up about 20 minutes late, deliberately in conformity with Iranian etiquette, by which guests should «always arrive half an hour late, if they do not want to surprise the host still taking his bath.»

The Swiss Ambassador and his wife, Mr. and Mrs. Salvi, expressed their pleasure at seeing three new Swiss faces in Teheran, and congratulated Swissair on 'coming back to Teheran'. Should any problems arise during the stay of any crew member they said they would be pleased to help in any way they could and do their best to make things as peaceful and uneventful as possible.

A superb Iranian dinner was then celebrated ('seved' is much too ordinary!) in an attractively-restored dining room, a great experience for people who do not often get the chance of being entertained by diplo-

mats. After some enjoyable 'small talk', we returned to the hotel and had one more day off before we were due to fly home.

Shopping and touring in Teheran

The once-famous bazaar still exists, but the glorious days of old are long gone except for a few carpet and antique shops. The impression visitors now get is of a kind of gigantic Woolworth's full of plastic and ordinary household items for the iranians. Nevertheless, we enjoyed a half-hour stroll through the crowds and the bazaar still retains a touch of adventure! As regards transport, once you've been driven by taxi through the traffic jams of Teheran, you forget about hiring a car yourself! Teheran has not yet been touristically re-developed, but most museums and even the Shah's Palace are open to the public for as little as 10 to 30 Rials. An (expensive) five-hour drive would bring you to the Caspian Sea or to Isfahan, which is said to be still very beautiful to see but is halfway to the Iran-Iraq border . . .!



Der Bazar im Stadtzentrum ist immer noch eine Reise wert! Allerdings sind die Preise durch den künstlich hochgehaltenen Wechselkurs sehr hoch!

Conclusions

It is unlikely that there will be many 'wishes' for the Teheran rotation in the near future (except for carpet buffs?), but the three or four days spent there are survivable and the rotations will hopefully be distributed



Bauruinen in verschiedenen Stadien sind über das ganze Stadtgebiet verteilt. Hier wurde sogar mitten im Betonieren reissaus genommen!

equally. The whole operation will of course be closely watched by OCL, OY (SR security office) and Aeropers. With four weekly Lufthansa flights, it should not be any problem to evacuate a crew if the situation were to deteriorate suddenly. Every crew is asked to forward their impressions and experiences after the flight to Aeropers. H. L.

Gelegenheit für Kapitalanleger

Zürich-Kloten, in Fertigstellung begriffenes, architektonisch schön gestaltetes

Mehrfamilienhaus

zu verkaufen. 5 Min. zum Flughafen, jedoch an ruhiger und sonniger Lage. Gediegene Dachwohnungen mit Galerie, gut geeignet für Eigenbedarf. Vermietung garantiert, Rendite ca. 6%, Anlagekosten ca. 4,35 Mio. Finanzierung vorhanden.

Auskünfte erhalten Sie unter Chiffre 0137

Wettlin Druck, Postfach, 8037 Zürich

Ayu Bovan – Langes Leben

Liebe Kollegen! Vielen von Ihnen ist dieser Gruss aus Sri Lanka sicher ein Begriff, vielleicht auch mit der Gedankenverbindung, dass für einige Bevölkerungsteile der «Perle im indischen Ozean» die blanke existenzielle Not diesen freundlichen Wunsch seines Sinnes entleert hat.

Ich habe, seit ich eine Tamilen-Familie in Ratnapura unterstütze, einen erschütternden Einblick in das von der tropischen Natur so oft kassierte Elend erhalten. Ich konnte aber auch, mehr als es einem Fremden sonst vergönnt ist, vieles über Traditionen, Lebensweise und gesellschaftspolitische Zusammenhänge lernen, was mich in meinem Engagement nur bestärkt hat.

«Meine» Familie, die Gnanapragasam-Sippe, besteht aus den greisen Eltern und 11 Geschwistern, von denen 6 verheiratet sind. Es sind Katholiken, grundständige Leute, begabt und fleissig; alle haben eine abgeschlossene Schulbildung. Aber Fleiss und Ehrlichkeit helfen nicht, wenn man von der Gesellschaft immer wieder an den Rand gedrängt wird und der Verdienst gerade für das Essen reicht. Die Anschaffung eines Kleidungsstückes bedeutet schon fast eine Notlage und der kleinste Schicksalsschlag wird zur Überlebensfrage schlechthin. Aus diesem Kreis, der notgedrungen immer weiter nach unten führt, herauszukommen, war und ist das Ziel meiner Hilfe. Ich habe in dem Gemeindepfarrer der St. Anne's Church, Kahawatta einen tatkräftigen Mitstreiter gefunden. Rev. Father Jacob Fernando, ein Franziskaner-Pater indischer Abstammung, sorgt mit einer manchmal fast unheimlich anmutenden Energie mehr für das irdische Dasein seiner über die Teeplantagen verstreuten Gemeinde, denn um das jenseitige.

Die innenpolitischen Unruhen und Ausschreitungen in Sri Lanka haben allerdings die meiste Mühe wieder zunichte gemacht.

1981 Der älteste Sohn verliert im Norden seine Anstellung als Buchhalter und seine gesamte Habe.

Das Wohnhaus der Eltern und Ledigen in Ratnapura wird geplündert. Der gesamte Familienbesitz ist dahin; das Schlimmste: die Mitgift der ledigen Töchter, landesüblicherweise in Schmuck ersparte Notfallversicherung einer Familie, ist weg.

1982 Der jüngste Sohn und eine Tochter verlieren ihre Arbeit als Hotelangestellter und Banksekretärin. (Tamilen raus!)

1983 Erneute Unruhen machen die Eröffnung eines Gemischtwarenladens «Spitz Grocery» in Ratnapura zunichte.

Wieder verlieren zwei Töchter ihren Arbeitsplatz.

Dank meiner über die Jahre verteilten Hilfe von einigen tausend Franken, konnten die unmittelbaren Folgen der Ereignisse, nämlich leere Essnapfe, abgewendet werden. Das Wohnhaus in Ratnapura konnten wir renovieren, mit elektrischem Licht und währschaften Läden ver-

sehen. Der finanzielle Ruin und drohende Verlust der Wohnstätte eines weiteren Familienmitgliedes wurde verhindert, der jüngste Sohn zum LKW-Fahrer ausgebildet. Im Frühjahr 1984 schliesslich erfolgte die Eröffnung eines Getränke-Kiosks «Spitz Cool Spot» in Kurunegala. Dank Father Jacob's unermüdlichen Anstrengungen haben zur Zeit alle wieder einen Arbeitsplatz. Wir stehen an einem ermunternden Neubeginn, aber noch auf sehr wackeligen Beinen, denn die Kassen sind leer.

Im Oktober nun erreichte mich ein Hilferuf von Father Jacob. Es fehlen ihm 25 000 CER (etwa 2500.— Fr.) für die endlich mögliche Gründung eines eigenen Hausstandes der ältesten der noch ledigen Töchter (Lehrerin, 32 Jahre).

Es fällt mir nicht leicht, aber mit der festen Überzeugung, trotz aller Widrigkeiten wenigstens eine Gross-Familie vor dem Abgleiten ins Camp-Leben zu bewahren, bitte ich Sie in einer einmaligen Aktion um Ihre finanzielle Hilfe bei meiner Aufgabe. Wo ein einzelner einmal überfordert ist, sollte es doch noch möglich sein, ein gestecktes Ziel zu erreichen, wenn sich viele zusammentun.

Ich habe zu diesem Zweck bei der SKA in Bülach ein Spendenkonto «Sri Lanka» eingerichtet: Konto-Nr. 43772-70. Am einfachsten benutzen Sie den beigelegten Einzahlungsschein, jeder Franken ist willkommen. Die Abrechnung des Kontos werde ich dem Aeropers-Sekretariat vorlegen.

Ich danke Ihnen im Namen derer, denen geholfen wird, und wünsche Ihnen mit Ihren Familien geruhsame Feiertage und alles Gute zum Jahreswechsel.

Mit kollegialem Gruss und Ayu Bovan Ihr Herbert Spitz



EVANGELISCHE SCHULE BAUMACKER

Baumackerstr. 15
8050 Zürich-Oerlikon

Die gesuchte Privatschule in Zürich-Nord

6. Primar-, ganze Real- und Sekundarschule

- 5-Tagewoche, eigene Mensa, offizielle Lehrpläne
- Neuaufnahmen auch während des Schuljahres
- Fragen Sie unsere jetzigen Swissair-Eltern!
- **Telefon 01/312 60 60.**

Kinderdorf Usthi

Liebe Kollegen,

Dieser Beitrag ist nicht unbedingt die Lektüre, die Sie aus einem Verbandsorgan zu erwarten haben. Nach langem Schweigen möchte ich mich aber heute wieder an Sie wenden.

Im ersten Teil meiner Ausführungen möchte ich zuerst den langjährigen Spendern unter Ihnen für Ihre Treue gegenüber den Kindern in Usthi ganz herzlich danken. Wir sind kürzlich, und nicht gerade freudenstrahlend, mit vielen Problemen belastet von Indien nach Hause zurückgekehrt. Mit Sorge verfolgen wir die weitere Entwicklung in Indien, die für unsere Aufbauarbeit südlich von Kalkutta viel Ungewissheit verbirgt. Umsomehr freute uns natürlich nach unserer Rückkehr den Eingang von 5'700.— Rupien aus der Kasse im Crew-Aufenthaltsraum des Hotels Sun'n Sand für unser Konto Kinderdorf Usthi in Kalkutta zu entnehmen. Regelmässig dürfen wir Überweisungen aus dieser Kasse entgegennehmen. Die Swissairstation in Bombay garantiert für den korrekten Betrieb der Kasse. Seien Sie sich bewusst, dass auch der kleinste Beitrag zählt. In Kalkutta beispielsweise bedeutet schon 20 Paisa (5 Rappen) das Überleben des heutigen Tages. Danke!

Für diejenigen die den Namen Usthi das erstmal hören, möchte ich kurz auf unsere Arbeiten in Indien eingehen. Anlässlich einer Reise



*Eines unserer 325 Usthi-Kinder.
Aufgeweckt, lebensfroh in eine
hoffentlich bessere Zukunft.*

durch Ostindien und Bangladesh Mitte der siebziger Jahre, entschlossen sich meine Frau und ich unabhängig und ausserhalb der üblichen Normen direkte Hilfe zu leisten für einige der Millionen von notleidenden Kindern im Gangesdelta. Aus vielen Gedanken und Gesprächen mit den Einheimischen begannen wir im September 1977 mit der Aufbauarbeit im Dorf Usthi, etwa 40 km südlich von Kalkutta. In der Zwischenzeit steht heute, nach 7 Jahren und vielen schwierigen, aber auch schönen Stunden ein Ausbildungszentrum für 325 Kinder aus der ärmsten ländlichen Bevölkerungsschicht in Indien. Das Zentrum umfasst die Basisschule bis zur Stufe 8 des indischen Schulsystems, die Berufsausbildung in den für dieses Gebiet üblichen Handwerken. Angeschlossen ist ein Eauernbetrieb mit Hühnerfarm, Fischzucht, Gemüseanbau und Milchwirtschaft. Die Kinder erhalten neben der Ausbildung eine ausgewogene Ernährung und eine medizinische Betreuung durch die Krankenstation, die auch der Dorfgemeinschaft zur Verfügung steht. Das Einzugsgebiet des Zentrums umfasst etwa 3500 Einwohner, deren Trinkwasserversorgung wir letztes Jahr durch den Bau von acht Frischwasserbrunnen sicherstellen konnten. Die ganze Aufbauarbeit wird von Einheimischen aus Usthi geleistet. Das bis jetzt Erreichte entstand alles aus Vorschlägen der beteiligten Bevölkerung in immer wiederkehrenden Zusammenkünften während unseren Besuchen. Die Bedürfnisse werden an Ort und Stelle durch die Betroffenen formuliert und nicht durch das Philosophieren in einem klimatisierten Büro in der Schweiz.

Die finanzielle Sicherstellung ist breit abgestützt durch private Spender (85%) und öffentliche Beiträge aus Gemeinden und Kantonen (15%). Nicht zuletzt erhalten wir viel Unterstützung und Verständnis von Angestellten der Swissair. Die technische Hilfe unserer Firma ermöglicht uns, das Projekt effizient zu führen.

Wenn Sie mich nun fragen über den messbaren Erfolg unserer Bemühungen, stehe ich leider da mit Achselzucken. In dieser Art von Einsatz hat Zeit in unserem Sinne keine Priorität. Die Früchte dieses Auf-

An Naturfreunde zu vermieten

EINFAMILIENHAUS

5 Zimmer, Cheminée, hübscher einfacher Innenausbau, grosse gedeckte Terrasse mit Aussencheminée, grosser Zier- und Nutzgarten, Grundstück 1050 m². 10 Gehminuten zu Schulen und Bahnhof, 10 Autominuten nach Kloten und Zürich. In reizvoller Gegend am Mettmensalensee.

Fr. 1900.— exkl., bezugsbereit sofort.

Auskunft erteilt Walder: 01 - 47 61 42

baus, den Erfolg oder Misserfolg werden wir kaum selber erleben. Unsere Vorstellung von Aufwand und Ertrag kann hier nicht angewendet werden. Natürlich haben wir grossen Erfolg: Lebensfrohe und lachende Kinder, erwachsene Dorfbewohner, die aktiv am Aufbau einer besseren Zeit für ihre Kinder mitarbeiten. All dies kann nie mit Geld aufgewogen werden.

Allen Lesern, die meinen Aufsatz bis hier verfolgt haben danke ich für Ihr aufrichtiges Interesse. So, nun möchte ich Sie noch einmal daran erinnern, dass in Bombay, Hotel Sun'n Sand im Crewraum eine Kasse steht für restliches indisches Geld, das Sie ja nicht ausführen dürfen. Es würde uns natürlich sehr freuen, wenn wir auch Sie zu den Stützen und Trägern der Usthi-Gemeinschaft zählen dürften.

Herzlichen Dank für Ihre Mitarbeit Kurt Bürki, Capt. DC-9-81, Fach 145 Bank vom Linthgebiet, Postcheck 80-4484 Konto Kinderdorf Usthi

Polizeikontrollen auf dem Tarmac Zürich

Es geschah einst im Monat Oktober, da bewegten sich alle Fahrzeuge auf unserem weitläufigen Tarmac wie Schnecken. Die Fahrzeit OPS-Center zum Terminal B wuchs auf bis 5 Minuten, die Delta-Stands liegen noch weitere 3 Minuten entfernt. So häuften sich die Situationen, wo eine Besatzung ihr Flugzeug erreichte, einstieg und schon wollte die Station Zürich die ersten Passagiere bringen. Die Besatzung forderte weitere 5 Minuten Zeit, um sich einzurichten, worauf die Stationsleute von «Delay wegen Crew» zu sprechen begannen. Man müsse halt früher gehen, weniger lange Kaffee trinken und weitere solche Sprüche folgten.

Die Stimmung wird in solchen Situationen logischerweise immer schlechter, man ödet sich an, ein Arbeitstag beginnt schlechter als er eigentlich müsste. Wo liegen die Ursachen für die beschriebene Situation?

Wie wir alle wissen, gibt es auf unserem Strassennetz Geschwindigkeitsbestimmungen, welche von Zeit zu Zeit überprüft werden müssen. Diese Kontrollen finden auf dem öffentlichen Strassennetz statt, ihre Berechtigung möchte ich hier nicht in Frage stellen.

Auf unserem Tarmac gibt es scheinbar auch eine Geschwindigkeits-Limite von 30 km/h. Diese 30 km/h werden tagtäglich überschritten, da bekanntlich zu unseren Spitzenzeiten alle Besatzungen zur gleichen

Zeit an verschiedenen Orten sein müssen. Wir sind wohl meist 40 Minuten vor Departure time bereit am Busterminal, doch alle Busse sind sicher unterwegs oder bereits voll. Bis diese wieder zurückkehren, vergehen weitere 10 Minuten, unsere Fahrzeit zum Flugzeug beträgt ohne Zwischenhalte ca. 5 Minuten, so dass man ca. 20 Minuten vor Abflug auf dem Flugzeug sein kann. Dies alles bei Fahrgeschwindigkeiten von weit über 30 km/h, oder anders gesagt, den Verhältnissen angepasst.

Nun kam die Polizei mit einem Zivilpersonenwagen, bestückt mit einem hypermodernen Radar, und alle Fahrzeuge wurden kontrolliert. Der erste Fahrer ging in die Falle, eine Busse folgte, er alarmierte via Funk die Kollegen, und sofort fuhren alle nur noch mit 30 km/h.

Wir, die Besatzungen, kamen noch später zum Flugzeug, den Rest der leidigen Geschichte kann sich jedermann vorstellen.

Sinn oder Unsinn, diese Frage kann jeder Leser selber beantworten. Ich meine, ein solches Vorgehen ist unsinnig und sollte von der Swissair unterbunden werden, in Zusammenarbeit mit den betroffenen Stellen, denn sonst bleibt nur noch die eine Frage:

Wann bezahlt ein Swissaircaptain seine erste Geschwindigkeitsbusse, da er zu schnell rollte?
R. L.

Bachenbülach

6-Zimmer-Einfamilienhaus

- sonnige, nach Süden gerichtete Toplage, inmitten von Rebbergen
- Wohn-/Esszimmer mit Cheminée 54 m²
- 2 Bad/WC mit Dusche, separates Gäste-WC
- Terrasse und gedeckter Sitzplatz
- 4 Schlafzimmer
- Doppelgarage
- Schwimmbad 9 × 4 m, beheizbar

Mietzins: Fr. 2800.— monatlich

Antritt: 1. Februar 1985 oder nach Vereinbarung

Weitere Auskünfte und Unterlagen

UTO AG Treuhand und Verwaltungen

Hofwiesenstrasse 370, 8050 Zürich, Telefon 01/315 72 80

Organisation des Vorstandes

Präsident:	J. Schmid	Fach 1335	Mitglieder:	M. Egger	Fach 204
				H. Kok	Fach 1170
Vizepräsidenten:	H. Spörri	Fach 402		H. Lüscher	Fach 189
	C. van Rijn	Fach 219		R. Mérier	Fach GVA

Kommission	Delegierter des Vorstandes	Vorsitz	SR-Fach
Versicherungen	H. M. Kok	D. Schürer	Aeropers
Salär-/Gesamtaufwand	R. Mérier	D. Brägger	89
GAV mit Anhängen			
AIDS	J. Schmid	H. Spörri	402
Seniorität	C. van Rijn	P. Bircher	274
Flight Duty Regulations	M. Egger		
Finanzen	J. Schmid	G. Schwing	1486
Einsatz	M. Egger		
Schulung und Check	H. Spörri	H. P. Buchmann	22
Flugsicherheit	H. Lüscher	H. J. Sauter	1448
Security	H. Lüscher	H. J. Sauter	1448
info/ rundschau	H. Lüscher	F. Rasumowsky	1165
IFALPA/EUROPILOTE	C. van Rijn		
Copilotengruppe	H. Lüscher	Th. Stefanini	296
Ausländer	H. M. Kok	J. van Dierendonck	1414
Romands	R. Mérier	J. J. Stähli	1317
Pensionierte	M. Egger	R. Schilliger	95
Dachverband	H. M. Kok und H. Spörri		

Sekretariat

Dieter Schürer, lic. iur.
Cristina Curi
Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten
Telefon 814 15 15, SR-Fach «Aeropers»

Öffnungszeiten

Montag bis Freitag, 9–12 und 13–17 Uhr

APKK-Verwaltung

Max Riolo
Chasernweg 38, 8302 Kloten
Telefon 814 11 77
