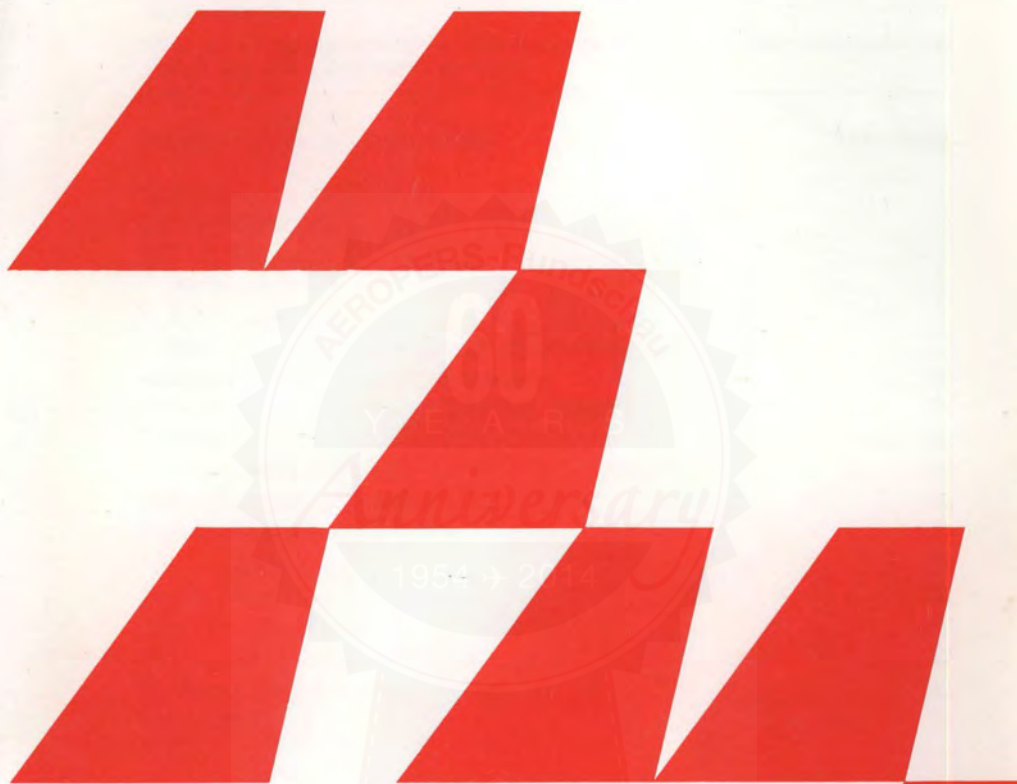


# rundschau

Januar / Februar 1985



**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
<b>I N T E R N</b>	
Neuaufnahmen	7
An unsere Inserenten	8
Piloten und Bordtechniker in einem Cockpit-Verband	9
Aus dem Vorstand: Richard Mérier	13
FLUSIKO: Nebellandung – und das Rollen?	17
Teheran	20
Nochmals Produktivität	23
IMR-Umfrage Cabin 1984	25
Fotografieren unerwünscht	27
Heizungssanierung – Teil 2	29
rund-Schau	35
Das alte «Crew Control»	36
From other publications	37
Briefe an die <b>rundschau</b>	38
Man sollte . . .	39

## Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 23. März 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.–**



*In Schutz nehmen, was Schutz braucht.*

**Generaldirektion**  
Av. de Rumine 13, 1001 Lausanne  
Tel. 021 201811

**«La Suisse»**  
Versicherungen

## 40 Jahre Aeropers!



Im Sommer 1945, vor knapp 40 Jahren, traf sich eine Gruppe Swissairpiloten, um die Gründung eines Berufsverbandes ins Auge zu fassen. Im November 1945 war es dann soweit – die Aeropers, Verband des Fliegenden Personals der Swissair war gegründet!

1945 sah das Ende des Zweiten Weltkrieges. Im Mai war der Krieg in Europa, im September in Ostasien zu Ende. Die Schweiz hatte im Gegensatz zu den uns umgebenden Ländern die Katastrophe überlebt. Für Männer des Luftverkehrs musste die Lage unseres Landes ideal erscheinen, um am erwachenden Weltluftverkehr teil zu haben. Der steile Aufstieg der Swissair und die von allen wichtigen Gesellschaften der Welt angeflogenen Schweizer Flughäfen geben ihnen Recht. Was mag in jener Lage wohl diese Piloten veranlasst haben, einen Verband gründen zu wollen? Das Protokoll einer Vorversammlung nennt unter anderem, die Beförderung in die Direktion eines bestimmten Kandidaten sollte verhindert werden. Später wird lakonisch festgehalten, dass dies auch gelungen sei. Das war 1945.

Im Sommer 1984 formierte sich unter der Leitung von DC-10-Kapitän Ralph Kündig ein Festkomitee «40 Jahre Aeropers», und der Vorstand bewilligte ein Festbudget. Die Swissair sicherte einen namhaften Beitrag zu. Die Aeroperser sind gewillt, die Gelegenheit zum Jubilieren zu ergreifen, ein Fest zu feiern und sich am Erreichten zu freuen.

Neben einer festlichen Generalversammlung am üblichen Maitermin findet am

### 9. November 1985 im Hotel International in Zürich-Oerlikon

abends ein Fest statt. Das Festkomitee ist bereits voller Ideen an der Arbeit, damit wir die runde Zahl würdig feiern können.

Die **rundschau** wird im laufenden Jahr eine Serie zur Geschichte der Aeropers veröffentlichen und Rückschau halten. Gibt es unter den älteren Lesern solche, die sich an die Zeit um die Gründung erinnern? Die Redaktion lädt alle damals in der Fliegerei Aktiven ein, mit einem kleinen Beitrag an die Leser zu treten. Die Redaktionsadresse befindet sich auf der 1. Seite, jeder publizierte Artikel wird prämiert.

Es ist für die mitten in der täglichen Aerpersarbeit steckenden Aktiven nicht einfach, aus dem Verbandsalltag von Verhandlungen, Abklärungen und Auseinandersetzungen in Jubiläumsstimmung einzufinden. Ein Jubiläum ist aber gerade auch dazu angetan, sich auf Grundwerte zu besinnen und mit klaren Prioritäten in die Zukunft zu blicken.

Mit freundlichen Grüßen

Felix Rasumowsky

Urlaub vom Stress...  
mal kurz ausspannen...  
Kosmetik tanken...

Massage  
Pedicure  
Kosmetik



Anniversaries  
1950-2020  
beauty-center  
claudia

nach telefonischer Vereinbarung:

Eichenweg 71  
8424 Embrach  
Telefon 01/865 37 77

## Liebe Mitglieder

Ich möchte herzlich, auch im Namen des Vorstandes, all die guten Neujahrswünsche verdanken und mich der Hoffnung anschliessen, dass sich die darin ausgedrückten Erwartungen realisieren lassen.

Wie Sie alle wissen, war der Jahreswechsel verbandspolitisch gekennzeichnet durch die Abstimmung zur Teheranoperation. Ich möchte aufrechtig allen danken, welche mit ihrem Votum Interesse an der Sache bekundet haben. Eine Beteiligung von knapp 70% entlockt jedem sich schweizerischer Durchschnittszahlen Gewohnten ein anerkennendes Kopfnicken. Dieser relativ hohe Prozentsatz soll uns aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich doch noch etwa jeder dritte aus irgendwelchen Gründen nicht bemüssigt fühlte, seine Stimme abzugeben. War der physische oder psychische Aufwand zu gross? Ist Mitbestimmung im eigenen Bereich nicht gefragt? Wurde zuwenig auf die Abstimmung hingewiesen? – Ich weiss es nicht, doch möchte ich festhalten, dass mir eine solche Abstinenz unverständlich ist und mich belastet, umsomehr als uns in nächster Zukunft weitere, äusserst wichtige interne Urnengänge bevorstehen.

Nach bald dreijährigen Verhandlungen, in welchen wir, dem Verhandlungsabbruch nahe, doch noch weitere Schritte wagten und wieder festen Boden erreichten, ist es nun Swissair und Aeropers möglich, ein neues Disziplinarreglement vorzulegen, welches kein Flickwerk darstellt, sondern grundsätzlich neu konzipiert wurde. Ein Abstimmungskommentar wird Sie in die Geheimnisse der neuen Ideen einführen. Nur soviel zur Grundphilosophie: «Gewaltentrennung» war mein primäres Ziel. Es galt eine Entflechtung von führender, untersuchender und bestrafender Stelle zu erreichen, dies in Anlehnung an unsere normale Rechtsprechung, wo dem Anklagenden ein Verteidiger gegenübersteht und unabhängig davon ein diesen übergeordneter Richter das Urteil fällt. Bei uns aber bestand bislang normalerweise eine Personalunion zwischen anklagender, untersuchender und richterlicher Stelle, was hoffentlich bald der Vergangenheit angehört.

Parallel dazu erarbeitete die Senioritätsgruppe ein neues Reglement, welches unserem bald uralten Postulat der Einführung einer Copiloten-seniorität nun schlussendlich doch noch Rechnung tragen kann. Auch wenn die IMR-Umfrage den Problembereich «Copiloten-seniorität» zum swissairinternen «Actionpoint» werden liess, ist eine Verknüpfung mit der Einführung des Langfristmodells der zukünftigen Pilotenlaufbahn nicht von der Hand zu weisen. Nach der neuen Idee werden in der SLS nur noch Piloten ausgebildet, um dann beim Übertritt in die Swissair je nach Bedarf, zuerst auf drei Jahre befristet, als Pil-F/E auf dem DC-10 oder als Pilot auf einem Basisflugzeug, eingesetzt zu wer-

den. Wir ändern damit Grundsätzliches an der bisherigen Swissair-policy, doch erlaubt uns die Erfahrung vieler vergleichbarer Airlines, diesen Konzeptionswechsel zu vertreten.

Langfristig betrachtet helfen wir damit eine eventuelle technische Weiterbeschäftigungsproblematik unserer Cockpitkollegen zu eliminieren oder zumindest auf ein verkräftbares Mass zu reduzieren. Die Pil-F/E werden dem Aeropers-Gesamtarbeitsvertrag (inkl. dessen Anhängen) unterstehen und somit an allen Rechten und Pflichten teilhaben.

Dieses neue Laufbahnmodell führt zunächst zu einer Stagnation in den Mitgliederzahlen der F/E-Vereinigung und verbunden mit einzelnen Umschulungen von F/E zu Piloten, gar zu einer Reduktion der FEV-Mitgliederzahlen. Mit der Einführung des Langfristmodells wird sich daher irgendwann die Frage nach der «Existenzberechtigung» einer selbständigen F/E-Vereinigung ergeben. Um nun Gerüchten vorzubeugen, möchte ich klarstellen, dass ein erstes Gespräch zwischen den beiden Vorständen im vergangenen Dezember stattgefunden hat und dem Thema galt: Kann grundsätzlich eine Integration der beiden Verbände ins Auge gefasst werden?

Der Aeropers-Vorstand hat sich dann dazu bekannt, das begonnene Gespräch weiterzuführen und all die mit einer Integration verbundenen Probleme wie Versicherungen, Fürsorgeeinrichtungen, Verantwortlichkeiten, Jobsecurity usw. zu prüfen. Die meisten mögen sich zwar noch eines gescheiterten Integrationsversuches vor einigen Jahren erinnern, der jedoch unter ganz anderen situativen Bedingungen angestrebt wurde und demzufolge künftige Verhandlungen nicht belastet.

Ich glaube es ist richtig, Entwicklungen möglichst frühzeitig zu erkennen und sich damit auseinanderzusetzen, um nicht plötzlich unter Zeitdruck handeln zu müssen.

Mit freundlichen Grüssen

Jürg Schmid

## **IDEALE KAPITALANLAGE**

Bestes Bauland an ausgesuchter Lage am See, in Stadtnähe und mit ärztlich empfohlenem, warmem Klima **schon ab nur Fr. 5 500.— pro Einfamilienhaus-Parzelle!**

Erfahren Sie mehr über Ihren Platz an der Sonne: s/w-Prospekte und/oder Fotodokumentation für 10 Tage zur Ansicht sind erhältlich bei Land Investments AG, Poststrasse 14, 9000 St. Gallen, Telefon 071 23 12 80.

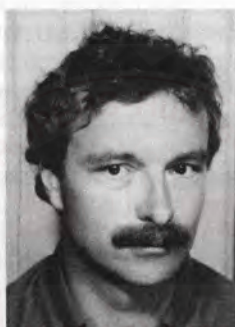
## Neuaufnahmen

**intern**

An den Sitzungen vom Dezember 1984 und Januar 1985 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



François Emery



Stefan Zigerli

Wir heissen diese neuen Mitglieder herzlich willkommen!

### ***Pit's Segelschule Steckborn***

052 41 13 81

Theorie und Praxis für alle Scheine.

Saisonbeginn: ab 10. 3. 85. Intensivkurse und Privatunterricht  
speziell für Teilnehmer mit unregelmässiger Arbeitszeit.

**Pit's Segelschule**, die Schule für Kenner.

**YACHTVERMIETUNG!**



## An unsere Inserenten

Seit 1975 – seit zehn Jahren also – ist der Insertionstarif für die **rundschau** unverändert beibehalten worden. Die Aeropers setzt deshalb einen ab 1. Januar 1985 gültigen neuen Tarif in Kraft. Die Preiserhöhungen für die Inserate bewegen sich im Rahmen des gestiegenen BIGA-Teuerungsindex, obwohl die Preise für Druckerei-Erzeugnisse bedeutend stärker gestiegen sind. Eine in den vergangenen zehn Jahren erhöhte Auflage sichert Ihnen, sehr geehrte Inserenten, eine weiterhin steigende Werbewirksamkeit in einer gediegenen und sorgfältig gemachten Zeitschrift, bei vergleichsweise günstigen Preisen.

Ein abgestufter Tarif für ein- oder mehrmaliges Erscheinen, für ganz- oder teilweise Inserate kommt einzelnen Bedürfnissen entgegen. Interessierte fordern den übersichtlichen und informativen Insertionstarif beim Sekretariat an: Aeropers, Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten.

Wir benützen die Gelegenheit, unsern Inserenten für ihre Treue zu unserer Zeitschrift zu danken. Sie sorgen für Budgetentlastung und graphische Auflockerung in unserem Blatt, was wir beides schätzen.

Herausgeber und Redaktion der Aeropers **rundschau**



### Untersee

Wir erstellen 30 m über dem See, 150 m vom Ufer

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

Mit einzigartiger, unverbaubarer Sicht auf den Untersee (Bodensee) und dies aus allen Zimmern. Ruhige Lage an eigener Zufahrt, mit Garagen. Grosse Zimmer, Bad sep. Dusche, 3 WC, Abstellräume, Bastelraum, Sitzplatz. Preis je nach Einteilung, Innenausbau und Landanteil.

Auskunft Telefon 053 - 4 25 80

# Piloten und Bordtechniker in einem Cockpit-Verband – Utopie oder Möglichkeit?

*Some time ago Swissair's «Flight Engineer Vereinigung» (FEV) initiated talks with Aeropers about a possible merger. The outlook for the Flight Engineer's job and the often parallel business of both associations justify thoughts of a single «Cockpitverband». The following article explains the view of FEV's board, written by its president Heinrich Ackermann.*

Seit einigen Jahren fliegen wir Bordtechniker mit Unterbeständen. Bekanntlich wird nun alles unternommen, um dies zu korrigieren. DC-9-Copiloten werden temporär als Bordtechniker eingesetzt, gleichzeitig laufen Bordtechniker-Basiskurse und neu soll ein Langfrist-Modell geschaffen und eingeführt werden. Dabei wird nach der Piloten-SLS, je nach Bedarf, eine Bordtechniker-Ausbildung absolviert und anschließend temporär als Bordtechniker geflogen. Diese erhalten eine Bordtechnikerlizenz mit einem Aeropers-Gesamtarbeitsvertrag (Aeropers-GAV). Somit werden künftig auf dem Arbeitsplatz des Bordtechnikers drei verschieden ausgebildete Cockpit-Crewmembers mit **zwei verschiedenen GAV** fliegen. Die Bordtechniker mit FEV-GAV werden im Bestand abnehmen und Bordtechniker mit Aeropers-GAV werden immer zahlreicher. Diese Lösung wurde getroffen, um die ungewisse Zukunft des Bordtechnikerberufes mit Neuanstellungen nicht zu belasten. Man will bei der eventuellen Einführung des Zweimann-Langstreckenflugzeuges keine unnötigen Sozialfälle schaffen.

Die heutige Situation mit dem Langfristmodell (die Abstimmung bei der FEV läuft zwar erst) und all die laufenden Geschäfte der letzten Zeit haben FEV und Aeropers einander näher gebracht. Ich wage festzustellen, dass in der Geschichte der beiden Verbände der Zeitpunkt gekommen ist, wo ernsthaft über einen Zusammenschluss gesprochen werden sollte.

## Erste Sondierungen

So hat sich der FEV-Vorstand in zwei Gesprächen mit dem Aeropers-Vorstand unterhalten. Es ging um Vorabklärungen. Wir wollten herausfinden, ob wir, die FEV – namentlich der FEV-Vorstand, mit dieser Idee alleine stehen. Zum Zeitpunkt, wo ich diese Zeilen schreibe, ist es tatsächlich erst eine Idee des FEV-Vorstandes. Angedeutet gegenüber den FEV-Mitgliedern habe ich es wohl schon bei anderer Gelegenheit. Und für die Aeropers-Mitglieder erscheint dieses Thema erneut wieder zum ersten Mal. Doch als unsere Sondiergespräche gezeigt haben, dass auch der Aeropers-Vorstand einen Zusammenschluss für möglich hält, wurde ich aufgefordert, an dieser Stelle die Diskussion zu eröffnen und die Ideen und Gründe des FEV-Vorstandes darzulegen. Dieser

Aufforderung komme ich gerne nach – nicht zuletzt auch um Gerüchten vorzubeugen. Doch ich möchte nochmals ganz klar betonen, – ich spreche im Moment nur im Namen des **FEV-Vorstandes**. Die Basis, die FEV-Mitglieder, kommen zu einem Zeitpunkt zu Wort, der nach Redaktionsschluss dieser **rundschau** liegt.

Wenn ich zurückblicke auf die letzten Jahre, so muss ich feststellen, dass die Geschäfte der FEV mit der Swissair praktisch immer die gleichen waren wie bei der Aeropers. Die Zielsetzungen sehen gleich aus und das Erreichte ist dasselbe. Zwei Verbände erledigen die gleichen Pendenzen. Probleme wie VEF, Salär, Teuerungsausgleich, Seniorität, GAV, Rotationen, FDR, Displacement usw. . . . berühren beide Verbände gleich. Selbst unsere Gesamtarbeitsverträge sind bis auf wenige Punkte identisch und **neu wird der Beruf des Bordtechnikers im Aeropers-GAV als möglicher Bestandteil der Pilotenlaufbahn erscheinen**. Vielleicht der erste Schritt für einen gemeinsamen GAV für das Cockpitpersonal?

Im täglichen Berufsleben arbeiten wir im Cockpit auf engstem Raum zusammen – und es funktioniert. Warum kann dies im erweiterten Rahmen, nämlich im Verbandsleben, nicht auch klappen? Was erwarten wir eigentlich von einem Zusammenschluss? Wollen wir unter ein Dach kriechen, das uns vor kalten Duschen schützt? Werden wir von Unwetter bedroht und suchen wir dafür einen Blitzableiter? **Nein** – all das trifft nicht zu! Auch die FEV wirkt schützend. Eigentlich erwarten wir nicht mehr als eine Verbandsvertretung – so wie es heute die FEV tut. Dabei geht es um die Erhaltung der Rechte, die uns heute zustehen und im speziellen um die Durchsetzung der Abmachungen betreffend Social- und Job-Security für Bordtechniker. Heute sind solche Abmachungen und Absichtserklärungen vorhanden. Der Rahmen ist gegeben und zu einem noch nicht voraussehbaren Zeitpunkt, wo sich die technologische Arbeitslosigkeit eines Bordtechnikers abzeichnet, wären gestützt auf die heutigen Abmachungen Lösungen zu treffen. So kann man heute von eigentlichen Spezialproblemen der FEV nicht mehr reden.

Ich bin mir im klaren darüber und ich sage es auch offen, dass wir Bordtechniker auch profitieren können, trotz der Aufgabe unserer Eigenständigkeit im Verbandsbereich. Eine Aeropers würde aber auch keineswegs verlieren – einzig der Arbeitsaufwand wird etwas grösser. Aber da wären wir ja loyale Mitarbeiter.

### **Probleme und Lösungen**

Schon wie ich als junger Bordtechniker 1972 in die FEV eintrat, empfand ich es störend, dass wir nicht im gleichen Verband organisiert sind. Man gab mir Gründe an. Mehrheitlich ging es um Probleme mit der Swissair, deren Lösung die FEV anders sah als die Aeropers. Auch wurden natürlich teilweise harte Gespräche geführt, als es darum ging, den «Bordmechaniker» ins Cockpit zu integrieren und dabei die nötigen Verträge,

Reglemente und Versicherungseinrichtungen aufzubauen. Doch inzwischen hat nicht nur die Zeit ihren Beitrag geleistet – auch alte Wunden sind ausgeheilt.

Nun ist es aber doch verführerisch zu denken, wir hätten Angst vor der Desintegration des Bordtechnikers aus dem Cockpit und wir suchten Schutz beim grossen Bruder. Dem kann man entgegenhalten, dass die Zukunft des eigentlichen FEV-Bordtechnikers mit FEV-Vertrag eben vorgegeben ist, wenn die Abstimmung über das Langfristmodell positiv ausfällt. Unsere mittelbaren Probleme sind gelöst. Wir könnten relativ unbeschwert und emotionslos in Verhandlungen über einen Zusammenschluss treten. Es wäre darum erstrebenswert, in absehbarer Zeit eine machbare Lösung gemeinsam zu präsentieren. Probleme gibt es keine unlösbaren.

Doch bevor wir in Verhandlungen treten, werden wir in der FEV an einer ausserordentlichen Generalversammlung (die wir nicht nur wegen diesem Thema einberufen haben) Ende Januar Meinungsforschung betreiben. Ob sich der Vorstand in seiner Idee dann gestärkt fühlt, muss ich hier offen lassen. Wir im Vorstand sind uns einig, und ich möchte zum Schluss die Stellungnahme eines Vorstandsmitgliedes weitergeben, die nicht nur mir, sondern sicher auch vielen Piloten und Bordtechnikern aus dem Herzen spricht. Heinz Degen schreibt unter anderem:

'«Der Arbeitsplatz im Cockpit eines Verkehrsflugzeuges» als Titel ergäbe genug Stoff, um über die mannigfaltigsten Freuden und Leiden einer solchen Tätigkeit zu philosophieren. Ich denke an das Verhältnis Mensch-Maschine oder an die zwischenmenschlichen Beziehungen durch diese Arbeit. Auch die Kreativität, die ich als Quotient aus Freude durch Automatisierung interpretiere, wäre durchwegs ein lohnendes Diskussionsthema. Ohne spezifisch auf diese Themen einzugehen, scheint es mir, dass man etwas sagen kann: «Die grundsätzlichen Bedürfnisse und Wünsche der Menschen im Cockpit sind nicht so sehr verschieden, als dass wir uns nicht gegenseitig verstehen und helfen könnten.»

Unter gegenseitig meine ich Piloten und Bordtechniker. Der Idee für einen Zusammenschluss der FEV mit der Aeropers liegen diese Überlegungen zugrunde.

Dass heute Aeropers und FEV gemeinsam gut funktionierende Kommissionen bilden, bestärkt mich in meiner Idee. Oft wird doppelgleisig gefahren mit dem gleichen Ziel, was nicht effizient und meistens nicht im Interesse der Sache ist.'

In diesem Sinne sehe ich zuversichtlich einer Diskussion mit den FEV- und Aeropers-Mitgliedern entgegen. Vielleicht lassen wir uns leiten von den Worten «was lange währt, wird endlich gut». Und die Idee nur eines **Cockpit-Verbandes** ist wahrscheinlich so alt wie die FEV selbst . . .

Heinrich Ackermann, Präsident FEV



## **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**

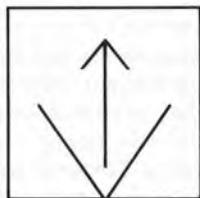
*For members only.*

*Was Zürich bisher offensichtlich gefehlt hat, wird es ab 6. März 1985 geben – einen richtigen Club. Mit Ambiance und Stil – für Leute mit Stil und Niveau.*

*Für Informationen über diesen neuen Insider-Treffpunkt, wie man Mitglied wird, was es kostet und noch anderes mehr, wenden Sie sich an:*

*«New Blackout» Insider Members Club  
Flughafen-Restaurants Zürich  
Postfach  
8058 Zürich-Flughafen*

## Aus dem Vorstand



### Richard Mérier

Durant l'hiver dernier, j'eus plusieurs occasions de rouspéter contre l'Aeropers. Dans des discussions avec des collègues, je montrai clairement ma désapprobation pour tel ou tel résultat de négociation, pour certaines prises de position vis-à-vis de Swissair, ou encore, je constatai qu'une fois de plus les «Romands» ne contaient pas aux yeux de l'Aeropers. Finalement, un beau jour du printemps 1984, je me suis dit: au lieu de critiquer, il faut qu'un Romand participe aussi activement. J'ai fait part de cette idée à mes collègues lors de l'assemblée du groupe «welsch» de l'Aeropers et reçu un écho si favorable que la décision était prise. Mon élection constitua pour moi une certaine surprise, surtout le fait qu'autant de collègues me faisaient confiance. Car c'est bien de cela qu'il s'agit; la plus grande de nos motivations, le moteur de notre engagement est sans aucun doute le degré de confiance de l'ensemble du corps des pilotes.



Depuis 17 ans que j'exerce cette profession sur la ligne, mon enthousiasme n'a fait que grandir. Je pense qu'un homme peut véritablement se réaliser dans ce métier. La très haute technologie des appareils que l'on nous confie, la variété des conditions climatiques des pays où l'on vole, le degré de responsabilité technique et opérationnel qui est le nôtre, l'incertitude qui règne actuellement dans le monde et à laquelle il faut sans cesse s'adapter, font que j'ai une très haute opinion de cette profession et que j'en suis fier. De plus, je trouve aussi beaucoup de satisfaction dans la mission qui m'est confiée de former des jeunes collègues ou des futurs commandants. Je redécouvre en eux cet enthousiasme démesuré des débuts sur la ligne, le jeu franc qu'ils jouent avec eux-mêmes, sans tricherie et sans concession, ce désir de s'améliorer toujours qui rejoint en tant que philosophie de la vie les idéaux spirituels les plus élevés.

Pourquoi dès lors ne pas m'engager également activement dans notre association professionnelle. C'est chose faite depuis huit mois. Mais que faire dans cette Aeropers, de façon à apporter à la fois mon expérience du Groupe Romand et de ma formation universitaire en sciences économiques. La solution me fut facilitée par mes collègues du comité qui, très spontanément, me confièrent deux tâches :

- le Groupe Romand
- la Commission des Salaires (GA-Kommission)

Durant les six premiers mois de mon mandat, j'éprouvai certaines difficultés devant la multitude et la complexité des sujets traités en comité. Honnêtement, j'en fus d'ailleurs très étonné. Je n'imaginais pas que nous avions autant de dossiers à étudier, à discuter, et que presque chaque jour survenaient des problèmes à régler immédiatement. Il fallait aussi apprendre comment fonctionnent les différentes commissions. Maintenant, je suis dans le bain et me sens à l'aise. Le principal encouragement que j'ai reçu dès le début dans ce nouveau comité est venu de notre Président. Jürg Schmid a exprimé dès l'Assemblée Générale clairement son opinion : « Si l'on veut obtenir le soutien et la confiance de l'ensemble du corps des pilotes, si l'on veut représenter un bloc uni et bien cimenté malgré les disparités de cultures et de nationalités, **il faut respecter et se pencher sur les intérêts et les aspirations des minorités.** »

Je pense que la crédibilité de l'Aeropers dépend en bonne partie de ce facteur. Ainsi je pouvais m'engager sans réserve dans ce nouveau comité et y trouver ma place.

Où en sommes-nous début 1985 avec mes deux commissions ?

**La Commission Romand** a deux buts parallèles. A long terme, celui d'obtenir, si ce n'est un crew-base Genève, du moins **une prise en charge à Cointrin**. Nous pensons que cela est possible, du moins pour certains

types d'avions, vu l'importance de Cointrin pour Swissair (1/3 de nos passagers). De plus, cela satisferait tout le monde. Nos collègues habitant la Suisse allemande seraient moins souvent au Crew-House et nous n'aurions plus les problèmes ou inconvénients qui restent très importants avec la solution actuelle:

- Arriver à l'heure à Zurich (brouillard, neige, retards techniques ou ATC).
- Monter à Zurich le jour avant ou descendre à la maison le lendemain d'un jour d'engagement.
- Occuper des places inutiles entre Genève et Zurich et vice versa.

Je continue à penser que nous pouvons **produire tout autant sans faire exactement la même chose.**

Parallèlement à ce but à long terme, la Commission Romands essaie d'améliorer la situation actuelle, particulièrement après la mise en service du nouvel Ops-Center.

- Possibilité de check-in à l'Ops-Center pour rentrer à la maison comme passager (trop grande distance au terminal B).
- Création de véritables chambres de repos dignes de ce nom (les chambres actuelles sont inacceptables au point de vu hygiène et confort pour l'ensemble du personnel volant).
- Collaboration dans les commissions d'engagements pour trouver les solutions les meilleures pour les deux parties (ex.: commencer tard le premier jour, finir tôt le dernier jour d'une rotation).





Quant à la **Commission Salaires**, elle suit en permanence l'évolution des paramètres qui conduisent finalement au résultat matériel de notre production:

Décision de notre Management, résultats obtenus, prévisions (budget), évolution de l'économie suisse, internationale, performances des compagnies étrangères, comparaisons des salaires et coûts de la vie, etc. . . .

En fonction de ces observations, nous fixons des objectifs pour l'année en cours. Ces derniers temps, nous nous sommes particulièrement attachés à **lutter contre tout nivellement à l'intérieur de notre structure de revenus, ainsi que vis à vis d'autres catégories de personnel**. Pour ma part, je suis convaincu qu'il n'y a aucun argument qui tienne en faveur d'une dépréciation de la profession que nous exerçons. (Voir mon article du dernier numéro de l'Aeropers **rundschau**.)

Chacun d'entre nous a la possibilité, par son attitude, notamment vis à vis d'autres catégories de personnel, ses prises de position ou de décision, son engagement personnel, d'imposer le respect du statut de notre profession.

D'autre part, il est évident que notre destin est lié à celui de notre Entreprise et que, par conséquent, nous sommes prêts à apporter notre contribution active et positive à la réussite de Swissair.

Je ne voudrais pas terminer cet article sans dire encore une fois que je suis heureux de travailler au sein du Comité de l'Aeropers et de défendre ainsi les intérêts de notre profession en général et la place de l'aviation en Suisse romande.

Richard Mérier



1954 → 2014

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.**

## Nebellandung – und das Rollen?

FLUSIKO  
IFALPA

Mit grossem Aufwand und auch Erfolg wurde in den letzten Jahren die Kategorie 2/3 «Nebellandung» in der zivilen Verkehrsfliegerei eingeführt.

Ein Teilgebiet der AWOP (all weather operation) verdient unsere Aufmerksamkeit. Übrigens AWTOL (all weather Take-off and Landing) wäre der bessere Ausdruck, da man normalerweise nur über Start und Landung diskutiert.

Wie kommen wir Piloten bei extrem schlechten Sichtverhältnissen nach der Landung (automatic roll out) sicher zum Tarmac? Wie finden wir den Weg nach dem push back zur Startpiste? Was brauchen wir für Sichtweiten und Hilfsmittel, damit wir beim Rollen von und zur Piste den gleichen Sicherheitsstandard (zehn hoch minus . . ./fail safe usw.) erbringen können?

Taxi incidents, mit oder ohne Beschädigung, werden von uns Piloten zu Recht als schwerer Faux Pas empfunden. Meistens sind sie auch verbunden mit einem hohen potentiellen Gefahrenmoment (SR incidents LHR/BRU). Auch schwere Unfälle wie Teneriffa/Madrid liegen nicht weit zurück und haben einen hohen Blutzoll gefordert.

### **ICAO Annex 14**

Dieser Annex 14 (Aerodromes) wird ständig erneuert. Leider ist es eine Tatsache, dass dieses legislative Werk der Praxis nachhinkt. Dazu kommt, dass sich nicht alle Staaten an die dazu definierten Standards und Recommendations halten.

Die European Civil Aviation Conference (ECAC) versucht zwar einen eigenen, schnelleren Weg betreffend Cat 2/3 Operation zu finden. Diese europäische Lösung hat aber den Nachteil, dass wir schlussendlich mit verschiedenen Normen (z. B. USA/Europa) operieren müssen.

### **Flughäfen – Entwicklung und Ausbau**

Die Start/Lande- und Rollbahnen sollten ausschliesslich für den ihnen zgedachten Zweck gebraucht werden. In der Praxis werden die Rollwege aber von vielen unterschiedlichen Benützern gebraucht, was bei schlechten Sichtverhältnissen das Unfallrisiko erhöht.

Viele Flughäfen, auch in Europa, haben keine Cat 2/3 Anflughilfen und Ausrüstung. Da die Möglichkeit von Nebel selten ist, verzichtet man aus

wirtschaftlichen Gründen auf eine Installation. Die Flugplätze werden aber bei Nebellagen nicht geschlossen. Rollbewegungen und Starts werden trotz der mangelhaften Ausrüstung erlaubt (Madrid/Teneriffa).

### **Navigation bei schlechten Sichtverhältnissen**

Je grösser und komplexer die Flughäfen sind, desto komplexer wird das Orientierungsproblem am Boden.

Zwei wesentliche Grundvoraussetzungen müssen erfüllt sein, damit wir als Piloten unsere Aufgaben erfüllen können:

- to know where you are; wir müssen jederzeit unsere exakte Position bestimmen können.
- to know where to proceed; wir müssen einer definierten Route (clearance) fehlerfrei folgen können.

Da die volle Verantwortung auch in dieser Phase des Fluges ausschliesslich bei den Piloten liegt, benötigen wir folgende Hilfsmittel:

- beleuchtete Signale, die jeden Rollweg, Kreuzung, t/o Position klar bezeichnen.
- taxi way center and edge lights. Allenfalls mit neuen Farbcodierungen.
- klare, vollständige und korrekte Karten über das Rollweg- und Pisten-system.

Als gute Lösung wird jeder von uns LHR und JFK bezeichnen. Besser wäre aber noch eine internationale Standardisierung, damit wir auf allen Flugplätzen die gleiche Art von Hilfsmitteln zur Verfügung hätten.

### **Met-Vis oder RVR Werte?**

Die Tatsache, dass Bewegungen am Boden von meteorologischer Sichtweite und nicht von der RVR abhängt, wird mehr oder weniger ausser acht gelassen. RVR Werte von 150–400 m auf der Piste können Sichtweiten um die 50 Meter auf den Rollwegen entsprechen. Die Pisten sind zum Teil etwas erwärmt und haben bessere Beleuchtungen als die Rollwege. Bei den Dimensionen der heutigen Flugzeuge können folgende Probleme auftreten:

- bei grossen Flugzeugen sieht man wegen dem cut off angle erst weit vor dem Flugzeug auf den Rollweg (B-747 ca. 25 m).
- Rollgeschwindigkeiten von 10 kts entsprechen 5–6 m/s Vorwärtsgeschwindigkeit.
- taxiway center and edge lights mit Abständen von 30 m und mehr sind vor allem für Kurven und Kreuzungen ungenügend.
- riding the brakes mit Konsequenzen für den RTO-Fall.

### **Surface Movements Guidance and Control**

Um den einleitend geforderten Sicherheitsstandard zu erreichen, muss aber auch die Flugverkehrsleitung über folgende Möglichkeiten verfügen:

- Leiten und kontrollieren des Rollverkehrs durch rote, schaltbare Stopbars. Eventuell «fail safe» Stopbars analog Frankfurt. Ein im Boden eingebauter Loop schaltet automatisch beim Überqueren wieder auf rot.
- Möglichkeit zum Ein- und Ausschalten von taxiway center line lights (LHR).
- Moderne Surface Movement Radars (SMR). Die heutige Generation von SMR ist von solcher Qualität, dass es dem Controller möglich ist, aufgrund des Echos
  - Flz Typen zu unterscheiden
  - Fahrzeuge auf der Piste zu sehen
  - sogar Menschen, die aus Fahrzeugen aussteigen, erkennen zu können.

### Schlussfolgerung

Landungen sind auf einigen Flugplätzen technisch möglich bis zu RVR-Werten von 50–150 m. Trotzdem sind praktisch alle Flugplätze ungenügend ausgerüstet, um am Boden sicher zu rollen. Dies im scharfen Gegensatz zu all den Sicherheitsmassnahmen, Unterhalt der Anlagen und Training der Besatzungen, um die Allwettertauglichkeit zu erlangen.

Wichtig ist, dass wir die Phase vor und nach dem Flug unter erschwerten Sichtbedingungen als eines der schwachen Glieder in der Sicherheitskette erkennen.

Heinz Kistler

## Aufruf

Zum Jubiläumsjahr veranstalten wir im Herbst 1985 eine Hobby-Ausstellung unserer Mitglieder im Ops-Center. Wir suchen nicht nur Perfektionisten sondern auch Amateure! Melden Sie sich bis zum 20. März 1985 bei Jörgen Günther, Fach 1390. Wir freuen uns auf ein breites Spektrum und viele Teilnehmer.

**Stein am Rhein** Erstvermietung

### 4½-Zimmer-Wohnung

für gehobene Ansprüche an sehr ruhiger Wohn- und Aussichtslage direkt am Rhein.

Grosszügiger, komfortabler Ausbau. Wohn-/Esszimmer mit Cheminée (28 m<sup>2</sup>). Küche und Bad mit allem Komfort, zusätzlich sep. Dusche und WC, grosser Balkon, sep. eigene Garage, Wasch- und Bastelraum.

Sofort beziehbar. Mietzins Fr. 1250.— inkl. Garage, ohne NK.

Auskunft: Postfach 56, Stein am Rhein oder

Telefon 054 - 41 24 30 oder 054 - 41 23 44

# Teheran

Die Vorgänge rund um die erfolgte Abstimmung, ausgelöst durch die Teheran-Ops, verdienen Beleuchtung. Artikel 16 der Aeropers-Statuten, Abschnitte 1 und 3, und Artikel 33, Abschnitt 1 bilden die Grundlage des erfolgten Referendums.

## **Art. 16**

Der Vorstand ist zur Beschlussfassung über alle Geschäfte zuständig, die durch die Statuten nicht einem andern Organ vorbehalten sind.

Über Vorstandsbeschlüsse von besonderer Wichtigkeit werden die Mitglieder auf geeignete Weise schriftlich informiert. Die Beschlüsse des Vorstandes treten mit sofortiger Wirkung in Kraft, doch kann gemäss Art. 33, Abs. 1 durch schriftlichen Antrag innert drei Wochen nach Bekanntgabe über einen Vorstandsbeschluss die schriftliche Abstimmung gemäss Art. 23 verlangt werden. Ein solcher Antrag hat keine aufschiebende Wirkung.

Jedes Mitglied ist berechtigt, sich auf dem Sekretariat über die gefassten Beschlüsse zu informieren.

## **Art. 33**

Ein schriftlicher Antrag muss durch mindestens 1/5 aller Aktivmitglieder gestellt werden. Er ist einem Antrag des Vorstandes gleichgestellt, kann für sämtliche Geschäfte erfolgen und muss innert sechs Wochen seit seinem Eingang schriftlich zur Abstimmung gebracht werden.

Dies ist nicht erforderlich, falls das Geschäft in die Kompetenz des Vorstandes fällt und dieser dem Antrag zustimmt.

Es ist vorstellbar, dass diese Paragraphen nicht mit Blick auf die nun erfolgte Anwendung derart formuliert worden waren, und ein juristischer Kraftakt des Vorstandes hätte eine Abstimmung eventuell verhindern können. Er entschied aber weitsichtig, die Demokratie liberal zu fassen und setzte die Abstimmung an. Ein löblicher Entscheid, ist doch hier jedes Mitglied einmal gezwungen und ermächtigt, direkt ein Stück jener Verantwortung zu übernehmen, wie sie Vorstand und Vorgesetzte laufend tragen. Mir imponierte es, dass ich einmal nicht über den Bau eines entfernten Schul-, Opern- oder Parkhauses zu befinden hatte, sondern Mitbestimmung im eigenen Bereich traktandiert war.

Die Abstimmung birgt meiner Ansicht nach (birgt: ich schreibe diesen Artikel vor Bekanntwerden des Resultats) die Gefahr, nicht nur die von vielen Mitgliedern sorgenvoll gestellte Frage nach unserer Sicherheit während der Aufenthalte im Ausland zu sein, sondern abzurutschen in die unzulässige Beurteilung der Bequemlichkeit am Aufenthaltsort. Unzulässig? Ja. Wer Swissairflugzeuge steuert ist dazu angestellt, Transporte durchzuführen, auch wenn es einmal unbequem wird.

Die Abstimmung erlaubt dem aufmerksamen Beobachter einen erfreulichen Blick hinter die Kulissen: Hier der Verband, der Aufwand betreibt, um sich über die Lage ins Bild zu setzen und gewisse Auflagen macht, dort die Swissair, deren Organe einen Einsatz umfassend vorbereiten: Die Abstimmungspropaganda von OC war eindrücklich, weil sie dokumentierte. Sie sollte ihre Wirkung nicht verfehlen.

Befassen wir uns mit der Entstehung dieses Referendums. Wie mehrfach publiziert, entstand das «Ja» zur Teheran-Rotation im Vorstand mit einem Verhältnis von 6 zu einer Stimme. Ein klarer, deutlicher Entscheid.

Wie konnte es dann zu diesem Referendum aus heiterem Himmel kommen? Der Vorstand hätte, obwohl abzusehen war, dass er sich über die in Aussicht gestellte Unterschriftensammlung nicht freuen würde, umfassender vororientiert werden sollen. Es gibt verschiedene Fragen, die das Referendum aufwirft: Referendum als Notbremse, um einen irregeleiteten Vorstand auf den richtigen Weg zurückzubringen? Aufgrund welcher zusätzlicher, vom Vorstand vernachlässigter Informationen? Haben die sechs alle gleich gedacht, und falsch? Das ist schwer zu glauben. Referendum also aus Unfähigkeit oder Unwille, sich der Mehrheit zu fügen? Es ist nicht schön, sich diese Fragen stellen zu müssen, sind doch im Vorstand divergierende Standpunkte mit gegenseitiger Achtung und Kompromissfähigkeit gepaart, das war immer so und muss es auch bleiben.

### **Das Resultat**

Als ich Obiges schrieb, kannte ich den Ausgang der Abstimmung noch nicht: Mit einem Stimmenverhältnis von 70 zu 30 sind die Aeropersmitglieder dafür, in der vom Vorstand gutgeheissenen Variante nach Teheran zu fliegen. Damit ist nicht einfach eine weitere Abstimmung über die Bühne gegangen, sondern ein Beweis erbracht worden, dass betriebliche Mitbestimmung auch im direkten Befragungsverfahren Mitverantwortung und Mündigkeit der Arbeitnehmer beweist und bekräftigt. Die Piloten besitzen durch das in vielen Bereichen erforderliche «Einvernehmen mit der Aeropers» eine Tiefe der Mitbestimmung am Arbeitsplatz, wie sie in der Schweiz nicht häufig angetroffen wird. Oft wird sie mit Hinweis auf mangelnde Informationen der einzelnen Arbeitnehmer zu gesamtbetrieblichen Aspekten in Frage gestellt. Die hinter uns ge-

brachte Abstimmung hinterlässt dem Beobachter aber den Eindruck einer souveränen Berufsgruppe, die sachlich, kompetent und mit Überblick übers Ganze zu einer Frage Stellung nimmt, die beträchtliches Stimmungspotential enthält.

176 Aeropersmitglieder (20 Prozent der Stimmberechtigten, 29,4 Prozent der Stimmenden) lehnten die zur Abstimmung gelangende Frage nach der Übernachtung in Teheran ab. Die Besorgnis über einen mit Fragezeichen behafteten Einsatz überwog bei diesen Mitgliedern die verschiedenen Argumente. Alle andern Mitglieder und auch Aussenstehende werden und müssen die aus echter Unruhe abgegebenen Neinstimmen respektieren. Die Aeropers und ihre Organe gehen gestärkt aus dieser Befragung hervor: Befürworter wie Gegner wickelten überlegen ein demokratisches Verfahren ab, es gibt keine Verlierer!

F.R.



## **Liebhaberobjekt**

Zu vermieten in über 300jährigem, erstklassig renoviertem Bauernhaus im Dorfkern von Glattfelden

- 1 4½-Zimmer-Wohnung im 1. Obergeschoss. Bad, sep. WC, 3 Schlafzimmer, Küche mit Essbar, Esszimmer, Wohnzimmer mit Kachelofen.
- 1 3-Zimmer-Wohnung im Parterre, Bad/WC, Wohnküche, 2 Schlafzimmer, Wohnzimmer mit Kachelofen.

Im ganzen Haus Zentralheizung. Für gemeinsame Benutzung separates «Wöschhüüsl». Bezugstermin nach Vereinbarung.

Tel. G. 01 - 363 12 14, Herrn Bockstette verlangen  
Tel. P. 064 - 51 65 17 abends

## Nochmals Produktivität

Es war zu erwarten, dass der Beitrag von Felix Rasumowsky über die Produktivität der Piloten in der letzten **rundschau** einige Reaktionen auslösen würde. Besonders die Gedanken über Funktionsentschädigungen, wenn auch nur als Diskussionsthema verstanden, haben bei den Angesprochenen entrüstete Kommentare hervorgerufen. Als Aeropers-Funktionär und Pilot mit kleinen, aber ebenfalls entschädigten Funktionen möchte ich die Wogen etwas glätten.

Wir sind uns wohl einig, dass der grösste Teil der Linienfunktionen (Routecheckpiloten bis Flottenchefs und Chefpilot), Schulungsaufgaben (vom Simulator-Instruktor bis zur Leitung der Schule), sowie einiger unterstützender Stabstellen (Organisation OF beispielsweise) durch Piloten bewältigt werden muss, um die fachliche Kompetenz sicherzustellen. Sodann gibt es gewisse Grauzonen, wo die Funktionen vermehrt in den bürokratischen Teil der Unternehmung übergehen, wo der Einsatz von Piloten in Frage gestellt werden kann, wo aber immerhin angenommen werden darf, dass ein Pilot die Interessen der Fliegenden eher vertritt als der Mann am Boden.

In den vergangenen Jahren wurde es zusehends schwieriger, geeignete Leute für diese Arbeiten zu finden, denn jeder von uns fühlt sich am wohlsten im Cockpit und ist für diese Tätigkeit auch anständig entschädigt. Die wenigsten Funktionäre suchen ihre zusätzliche Arbeit aus Prestige Gründen, wohl wissend, dass viel Engagement und womöglich auch Ärger damit verbunden ist. Wohl wird ihnen Zeit zur Verfügung gestellt, Zeit, die er aber ebenso gerne als Pilot verbringen würde. Es braucht also noch andere Anreize, eben in Form von Entschädigungen und anderer «goodies». Schon nur um den Ausfall an Displacement auf der Strecke auszugleichen, braucht es ja einen gewissen Betrag.

Das Thema kam auch bei den Gesprächen in Merlisbachen letzten Sommer zur Sprache. Die Aeropers-Vertreter waren dort der Meinung, sogar erhöhte finanzielle Anreize seien eine wichtige Voraussetzung für ein gut besetztes Funktionärkorps. Wir ziehen finanzielle Abgeltungen dem Verteilen von «goodies», beispielsweise in Form von Einfluss auf die Einsatzplanung vor, da letzteres immer zum Nachteil der übrigen Piloten gereicht.

Das Gesagte gilt ohne Einschränkung auch für die Ämter der Aeropers. Wohl erhalten wir Zeit von unsern Mitgliedern in Form von FEROP-Tagen, trotzdem möchten wir nicht auf eine Entschädigung verzichten. Auch wir leben nicht vom Idealismus allein.

Eines zeigt sich indessen klar: die Produktivität darf nicht allein an der Zahl der geflogenen Blockstunden gemessen werden. Aus- und Weiter-



bildung, das Bereitstellen von brauchbaren Unterlagen, die Verarbeitung von Daten und Erfahrungen, und sogar die Erhaltung eines guten Arbeitsklimas gehören in die Betrachtungen miteinbezogen. Dieser Einsatz lässt sich leider nicht so einfach in Zahlen ausdrücken. Der Begriff «Produktivität» lässt sich nur teilweise buchhalterisch erfassen und darf mangels genauer Definition auch nicht strapaziert werden.

Heiner Spörri

## Der neue Audi 90.



Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Steinackerstrasse 20  
Telefon 01/814 01 61

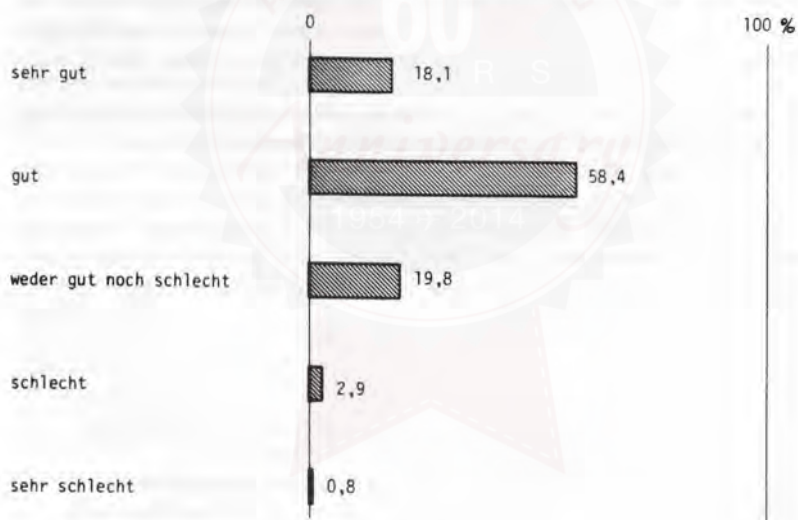
## IMR-Umfrage Cabin 1984

*In the beginning of 1984 Swissair asked through the same company which handled the questionnaire of the cockpit crews our flight attendants about their work; happiness on the job a.s.o. Here is an extract of the results published in fall 1984.*

Wie auch bei unserer IMR-Umfrage, kommt allgemein zum Ausdruck, dass unsere Kolleginnen und Kollegen in der Kabine mit ihrer Arbeit zufrieden sind (96,3%). Die menschlichen Kontakte (70,9%), sowie die unregelmässige Arbeitszeit (52,7%) gefällt den Flight Attendants an ihrer Arbeit am meisten.

Wichtig für eine gute Arbeitsatmosphäre an Bord sind gut gelaunte Kollegen und Kolleginnen (70,3%) sowie ein gut funktionierendes Teamwork (68,8%). Erst an siebter Stelle mit 12,2% folgt das gute Verhältnis zum Cockpit. Zu diesem letzten Punkt zeigt die folgende Statistik feinere Werte.

Wie erleben Sie im allgemeinen das Verhältnis Kabine - Cockpit? (Frage 10)



Hier nun einige Aussagen über den Berufsalltag:

- Die F/A's fühlen sich geistig zu wenig gefordert (83,3%)
- Die Crew-Verpflegung auf Kurzstrecken ist ungesund, mastig und un-  
ausgeglichen (80,9%)

- F/A's sollten keine Sitztaschen ausräumen müssen (86,7%)
- 99,1% der F/A's schätzen den Kontakt mit fremden Menschen, Ländern und Kulturen
- 69,7% empfinden die häufigen Wechsel Cockpit-Cabin als störend
- 38,1% finden, dass sich unsere Captains überheblich und arrogant verhalten

Es fällt auf, dass sich sehr viele Flight Attendants in der einen oder anderen Richtung negativ über das Cockpit äussern. Hier schwelt ein Konflikt, der beachtet werden muss. Einige wenige Aussagen möchte ich nun ungekürzt wiedergeben:

- Diskriminierung älterer F/A's gegenüber Copi, F/E und M/C
- Manchen PiC's/Copi's würde ein TACT-Kurs nicht schaden
- Sehr anspruchsvolles Cockpit punkto Verpflegung, nur F-Class-Essen
- Auf DC-9 sind Piloten noch Kollegen, auf B-747 grosse Chefs
- Viele Cockpit-Crews interessieren sich für unsere Passagiere zu wenig
- Wir werden vom Cockpit zu wenig ernst genommen

Solche Bemerkungen ziehen sich wie ein roter Faden durch die IMR-Umfrage des Kabinenpersonals. Sicher ein Zeichen dafür, dass Fehler auf unserer Seite begangen werden. Ich spreche nur die Punkte an, die von uns beeinflussbar sind. Wir alle haben unseren berechtigten sozialen Stellenwert, sprich Rang, doch sollte man diese Macht nicht am falschen Orte ausspielen.

Wir sind auf jedem Flugzeug ein Team, und nur als solches können wir die uns gestellten Aufgaben zur vollsten Zufriedenheit lösen.

Zum Abschluss meiner kleinen Auswertung ein letzter Punkt. Nur 59,4% der F/A's fühlen sich durch die KAPERS gut vertreten. Dass wir in diesem Punkt bei unserer Umfrage besser abschnitten, zeigt den Wert unserer Verbandsarbeit. Die Zukunft wird zeigen, ob die aufgezeigten Punkte von unserer Firma verbessert werden können und ob der Wille dazu vorhanden ist.

R. L.

**In Niederhasli** (ca. 8 km ab Stadtgrenze Zürich), an ruhiger und sonniger Lage, heimelige, gediegen ausgebaute

### **5½-Zimmer-Reiheneinfamilienhäuser**

zu verkaufen. Wohn-/Esszimmer ca. 37 m<sup>2</sup> mit Warmluftcheminée, 3 Schlafzimmer und Dachstudio (mit sichtbarem Giebel). Bad/WC, Dusche/WC, sep. Gäste-WC. Eigene Zentralheizung pro Haus mit sep. Elektroboiler, Waschküche mit Waschmaschine und Tumbler, Bastelraum. Landanteil ca. 320 m<sup>2</sup>. **Zum sensationell günstigen Preis inkl. Garage und Abstellplatz im Freien ab Fr. 460 000.—.** Weitere Auskünfte erteilt ALBIS BAU UND VERWALTUNGS AG, Weinbergstrasse 59, 8035 Zürich, Telefon 01 - 47 88 22.

## Fotografieren unerwünscht

*Our route manual states that in Kinshasa, Zaïre, it is strictly prohibited to take pictures at the airport. There are so many old aircraft to be seen on the tarmac that I was trying to go 'through the offices' to get the permission to bring my camera into action . . .*

Fünf Tage Aufenthalt in Kinshasa sollten eigentlich genügen, den richtigen Mann zu finden, der die Autorität besass, mir das Fotografieren zu bewilligen. Bei meinen bisherigen Flügen nahm ich die Kamera gar nie mit, da offiziell das Fotografieren in Zaïre verboten sei. Die umherstehenden Britannias, Viscounts, DC-3, 4 und 6, die allesamt noch im Flugdienst sind, reizten mich trotzdem, einmal den Versuch zu unternehmen, diese aviatische Fundgrube fotografieren zu können.

Mein Januareinsatz bescherte mir also einen Fünfnächter Kinshasa. Ich schrieb zuerst unserem Station Manager, Martin Walter, ob er vielleicht 'vorspüren' könne. Bei unserer Ankunft, die Kamera hatte ich mit zwei Objektiven und Schwarzweissfilmen im Crewbag, erklärte er allerdings, dass da nichts drinliege, es habe gar keinen Wert gehabt, dass er vorstellig geworden wäre. Wir könnten es ja beim Directeur de l'Aéroport versuchen . . .

### **Warten auf die Audienz**

Netterweise erklärte sich mein Kapitän bereit, mich am Montag auf den Flugplatz zu begleiten, um diesen Versuch mitzuverfolgen. Zufälligerweise hatte die UTA einen Transport an den Flughafen, dem wir uns – in Uniform – anschliessen konnten.

Diese Uniform eröffnete uns den ungehinderten Weg auf die 'airside' des internationalen Flughafens Kinshasa, wo uns der 'Coordinateur' freundlich empfing und einem Schwarzen sagte, er solle uns zum Directeur führen.

Die Sekretärin im Vorzimmer des Directeurs murmelte etwas Unverständliches, was ich nach zweimaligem Rückfragen als 'der Directeur ist an einer Konferenz' interpretierte. Sie führte uns in ein kleines Wartezimmer, das diesem Begriff gerecht wurde. Zwei Stunden tat sich nämlich nichts, doch dann öffnete sich eine Türe, Weisse und Schwarze strömten aus dem Direktionszimmer, offenbar war die Konferenz vorüber. Die Tür blieb offen, Stühle wurden herausgetragen, Leute mit Papieren gingen hinein und kamen wieder heraus.

Gut erzogen wie wir waren, warteten wir auf eine Aufforderung, einzutreten, wir dachten, wir seien angemeldet worden. Doch nach einer weiteren halben Stunde Inaktivität passten wir den Monsieur le Directeur persönlich ab, als er vom Gang auf sein Privat-WC zurück kam. Freundlich bat er uns ins Büro und hörte sich unser Anliegen aufmerksam an.

Er würde ja gerne die Erlaubnis geben, sagte er, aber da sei eine noch höhere Stelle zuständig, nämlich der Directeur Général de la Régie des Voies Aériennes und der sei auf dem Flugplatz N'Dolo zuhause, je regrette!

### **Beim Luftamt von Zaïre**

Am nächsten Tag waren es der F/E und ein Tiger, die mit mir zum Regionalflugplatz N'Dolo am Stadtrand von Kinshasa aufbrachen. Auch dort kamen wir erstaunlich speditiv voran, obwohl nicht mehr in Uniform. Eine Ansiedlung von niedrigen Backsteingebäuden beherbergt das Zaïrische Luftamt. Durch dunkle, lange und wegen der Klimaanlage der Büros warme Gänge werden wir zu einem 'mittleren' Chef geführt, der in einem kinderzimmergrossen Büro residiert, das er mit einem Kollegen teilt, der die ganze Zeit einen Französischdictionnaire studierte. Ausserdem hackte noch ein Sekretär im Zweifingersystem (wie die **rundschauredaktoren!**) auf einer Schreibmaschine herum, deren Farbband auch schon schwärzere Zeiten gesehen hatte.

Drei ICAO-Manuals standen auf einem aus Dachlatten gezimmerten Büchergestell, also musste auch dieser Herr etwas mit der Fliegerei zu tun haben. Er schickte jemanden aus, den Directeur Général zu informieren. Wir warteten und standen herum, meist standen wir aber jemandem im Weg, denn für sechs Personen war dieses Büro doch etwas klein.

Nach kurzer Zeit war es dann soweit, dass wir in die Baracke des Generaldirektors geleitet wurden. Dessen Büro war nicht grösser als das bisher Gesehene, dafür war er aber alleine mit einem grossen Schreibpult, das wohl die Brockenstube erst nach gutem Zureden in ihr Möbellager aufnehmen würde. Freundlich wie alle bisher angetroffenen Schwarzen hörte er meinem Vortrag zu und blätterte in den mitgebrachten 'Cockpit'-Heften, für deren Verlag ich die Fotos gerne gemacht hätte.

Es sei selbstverständlich möglich, die Bewilligung zu erhalten, antwortete er mir, jedoch müsse ich schriftlich anfragen. Diesen Brief würde er dann dem Innenministerium vorlegen, das die Zustimmung geben müsse, aber das sei in drei Tagen erledigt. Ferner müsse ich den Betrag von 10 000 Zaïres (ca. 640 Franken!) überweisen, dann sei die Bewilligung perfekt. Zum Schluss seien ihm die Fotos vorzulegen, worauf er bestimme, welche zur Veröffentlichung freigegeben werden können.

Mit einem ebenso freundlichen Lächeln erklärten wir ihm, dass wir morgen zurückfliegen werden und uns beim nächsten Aufenthalt in Kinshasa gerne an dieses Vorgehen erinnern werden, falls wir immer noch Fotos machen möchten.

HL

## Heizungssanierung – Teil 2

Vor ungefähr zwei Jahren habe ich an dieser Stelle einen kleinen Bericht über dasselbe Thema veröffentlicht. In der Zwischenzeit ist wieder sehr viel Wasser den Rhein hinunter geflossen, und grosse, zu grosse Mengen an Energie in Form von Heizöl, Gas und Elektrizität unnötigerweise verbraucht worden. Nach einer anfänglichen Begeisterung für die Idee und unter dem Eindruck der stetig steigenden Energiepreise sowie der relativen Unsicherheit der Energieversorgung für die Zukunft, hat man sich in der Zwischenzeit an die höheren Preise gewöhnt. Die Versorgung scheint ja auch einigermaßen gesichert und die alte Heizung läuft ja noch, wenn auch mit einem Wirkungsgrad der uns das Fürchten lehren sollte! Als weiteres Argument hört man auch immer wieder die Antwort, dass man für den Preis einer Heizungserneuerung noch einige Jahre «mehr» Öl verbrennen könne. Diese sehr kurzsichtige Denkweise sollte für uns Technokraten unwürdig sein und wir verkennen die Entwicklung für die Zukunft – der nächste Ölschock kommt bestimmt, nur etwas früher, nebst den ökologisch negativen Einflüssen. Ich möchte dabei allerdings nicht in eine von gewissen Kreisen hochgespielte Schwarzmalerei verfallen, sondern jeden einzelnen auffordern, sich diesbezüglich Gedanken zu machen. Ich finde es falsch, dass man so lange wartet, bis der Staat auf Gesetzesebene Vorschriften erlassen muss. Daneben erstaunt es mich immer wieder, wie wir für andere Bedürfnisse, wie (zu) grosse und teure Autos (möglichst mit Turbo und 4WD), Yachten, Schwimmbäder, Zweitwohnungen, PC's und vieles mehr, gerne bereit sind, unverhältnismässig viel zu investieren. Für die Haustechnik sind wir jedoch nicht gewillt, etwas Geld und Zeit aufzuwenden. Dabei sind unsere Banken und Kreditinstitute gerne bereit, solche werterhaltende und sogar wertvermehrende Investitionen über die Hypotheken zu finanzieren.

### Die Technik macht Fortschritte

Die Haustechnik (Gebäudehülle, Isolation, Wärmeerzeugung, Wärmeverteilung) hat in den letzten Jahren gewaltige Fortschritte erzielt. Als Laie hat man manchmal Mühe, vor lauter Bäumen den Wald zu sehen. Viele Heizungsfirmen verkaufen leider auch heute noch das Produkt, woran sie am meisten verdienen. Seriöse, dem letzten Stand des Wissens angepasste Technik ist nicht bekannt oder man operiert immer noch mit unrealistischen Annahmen und mit riesigen Reserven. Daraus resultieren weiterhin nicht optimal ausgelegte Heizungen.

Weiterhin werden Öl, Gas und Elektrizität unsere Hauptenergiequellen bleiben. Einige, leider noch nicht alle, Heizkessel, welche heute auf dem Markt sind, können Wirkungsgrade von bis zu 95% nachweisen. Die

Industrie produziert endlich die schon lange benötigten Kleinkessel mit Leistungen bis hinunter auf ca. 12 KW. Ein Hersteller (Hoval) hat zur Zeit sogar einen 8 KW Öl-Heizkessel bei der EMPA in Prüfung.

Auf dem Ölbrennermarkt hat sich in letzter Zeit doch auch Wesentliches geändert. Vor allem wurden Systeme entwickelt, mit welchen man Leistungen bis hinunter auf ca. 0.6 kg/Hr (8.5 KW) sicher beherrscht. Mit den neuen Gasheizkesseln und Brennern ist eine variable Wärmeerzeugung bis hinunter auf 3 – 4 KW kein Problem mehr.

Kaminsanierungen sollten beim Ersatz durch eine neue, moderne Niedrig-Abgastemperaturheizung nach Möglichkeit auch gleich vorgesehen werden. Hüten Sie sich jedoch vor billigen, flexiblen Rohren, sowie Stahlrohren ohne unteren Abschluss. Gebläse-Ölbrenner brauchen praktisch keinen natürlichen Kaminzug mehr, sodass Rohrdurchmesser von 80 mm bis zu Leistungen von ca. 28 KW vollauf ausreichen. Der Einbau, wie auch die notwendige Isolierung ist Spezialistenarbeit und es sind besondere Vorkehrungen zu treffen, damit eventuelles Kondensat nicht in den Heizkessel-Brennraum zurückfließt.

Eine Abkoppelung der Warmwasserversorgung vom Heizkessel, speziell im Sommer, ist empfehlenswert. Die Boilerkapazität darf nicht zu knapp bemessen werden; die Warmwassertemperatur kann dadurch unter 60 °C gehalten werden. Die Zirkulation sollte möglichst reduziert oder unterbunden werden. Die von den Elektrizitätswerken und Herstellern angegebenen Anschlusswerte sind generell zu hoch kalkuliert.

### **Was bringt uns die nächste Zukunft?**

Nebst einer Erweiterung der guten und energiesparenden Ölheizkesseln wird der Trend der sogenannten Kondensations-Gaskessel auch für die Ölkessel aktuell werden. Für kleine und kleinste Leistungen wird die Palette der Druckluft- und Injektionsbrenner zweifellos zunehmen. Von reinen Elektro-Widerstandsheizungen rate ich aus prinzipiellen Gründen eher ab, es sei denn via Elektrowärmepumpen. Im Wärmepumpensektor sind wir in einer Phase der Konsolidierung; die Spreu hat sich vom Weizen getrennt. Die Firma Klöckner (BRD) bringt seit kurzem eine interessante Wärmekoppelungsanlage mit Leistungen bis hinunter auf etwa 25 KW sowie Vorlauftemperaturen bis max. 80 °C auf den Markt.

Lohnt sich somit das Warten auf eine «neue Technologie»? Ich glaube kaum. Auch in zwei, fünf oder zehn Jahren werden sie vor dem genau gleichen Problem stehen wie heute. Jeder nicht verbrauchte Liter Öl oder nicht benötigte KWH elektrische Energie ist ein wertvoller Beitrag an unsere ökologisch schon überbelastete Umwelt.

Wichtig ist in jedem Fall, dass man ein möglichst fertiges Projekt bereit hat, sollte ihre Heizung plötzlich aussteigen. Meistens treten bekanntlich Probleme nicht im Sommer, sondern während der Heizperiode auf. Der

dann notwendige, überhastete Ersatz der Heizung wird dabei kaum optimal herauskommen.

### Messtechnik

In meinem letzten Artikel habe ich Ihnen zu erklären versucht, wie man durch einfache Messungen den ungefähren Wärmebedarf eines schon bewohnten Hauses bestimmen kann. Die Brennerlaufzeit-Methode ist nach wie vor empfehlenswert. Nach den neuesten Erkenntnissen und den überarbeiteten SIA-Empfehlungen 384/2 wurde die sogenannte Auslegungstemperatur für das schweizerische Mittelland auf  $-8,5\text{ }^{\circ}\text{C}$  festgelegt. Ein Ölbrenner müsste somit bei einer Aussentemperatur von z. B.  $0\text{ }^{\circ}\text{C}$ , ohne Warmwassererzeugung und ohne Sonneneinstrahlung, volle 43,5 Minuten pro Stunde laufen.

Vor oder zusammen mit einer vorgesehenen Heizungssanierung muss das Gebäude wärmetechnisch untersucht werden. Isolationen sind vorteilhafterweise auf der «kalten» Seite anzubringen (Keller, Waschküche, Estrich, Garage, Aussenwand). Türen und Fenster sollten möglichst dicht sein, wobei dieselben vielfach mit sehr einfachen und billigen Mittel selbst saniert werden können. Der Ersatz von bestehenden Doppelfenstern ist dann angezeigt, wenn die Rahmen unbrauchbar sind

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.
2. Neuer Kalk wird verhindert.
3. Schützt vor Korrosion.
4. Kein Strombedarf.
5. Energieeinsparung.
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®**

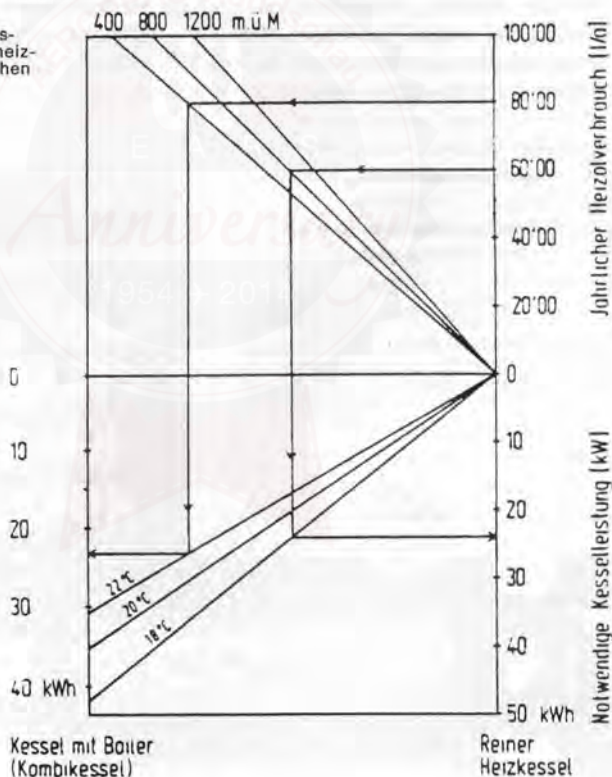
Strasse  
PLZ  
Ort  
An NOVIMPORT AG, Steinackerstr. 23, CH-8302 Kloten



oder andere Gründe für die Erneuerung sprechen. Eine bessere Wärmedämmung der Fenster durch Spezialgläser, zwei- und dreifach, ist zwar wünschenswert; erwarten Sie jedoch keine allzugrossen Einsparungen, da nicht nur Wärme zurückgehalten wird, sondern der doch beträchtliche Anteil an Strahlungswärme der Sonne unser Haus auch nicht mehr erwärmen kann.

Der Wärmebedarf eines normalen Einfamilienhauses wird im allgemeinen immer noch beträchtlich überschätzt. Häuser mit Baujahr bis ca. 1975 benötigen meist nicht mehr als 15 – 20 KW (13 000 – 18 000 kcal). Für die nach neuesten Erkenntnissen gebauten EFH genügen deren 5 – 8 KW! Überschlagsmässig kann man davon ausgehen, dass der Wärmebedarf für ein gut wärmedämmtes Wohnhaus 30 – 40 Watt/m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche beträgt. Herkömmliche Wohnhäuser benötigen max 60 – 80 Watt/m<sup>2</sup>. Eine weitere Möglichkeit, die benötigte Heizkesselleistung aus dem jährlichen Ölverbrauch zu bestimmen, kann man untenstehender Graphik entnehmen.

Diagramm für die Bemessungskontrolle von Ölheizkesseln aus dem jährlichen Ölverbrauch.



Möchten Sie den Zustand und die wärmetechnische Güte ihres Hauses feststellen? Dazu gibt es eine relativ einfache Methode. Man berechnet die sogenannte Energiekennzahl (E). Im Prinzip misst man dabei die dem Haus jährlich gesamthaft zugeführte Energie an Heizöl, Gas, Elektrizität, Holz und dividiert das erhaltene Ergebnis durch die Energiebezugsfläche (EBF).

Nachstehend möchte ich Ihnen eine kurze Anleitung geben, damit Sie diese Energiekennzahl selbst berechnen können.

1. Auf ein bestimmtes Stichdatum, am besten Anfang oder Ende der Heizperiode, werden folgende Messungen und Ablesungen durchgeführt:
  - Elektrische Energie: Zählerstand Hochtarif/Niedertarif in KWH
  - Heizölvorrat: Mit Messlatte abstechen, aber bitte **genau!**, in Liter
  - Gasuhr in m<sup>3</sup>
  - Holzvorrat aufgeteilt in Weichholz, Hartholz in Ster = 1 m<sup>3</sup> lose
  - Kohlevorrat in kg oder t
  - andere zugeführten Energien
2. Nach **genau** einem Jahr wird dieselbe Bestandesaufnahme wiederholt und die verbrauchte Gesamtenergie nach untenstehender Tabelle auf die gemeinsame Einheit Mega Joule (MJ) umgerechnet.

1 kg	Heizöl extraleicht (1 Liter = 0,84 kg)	42,7 MJ = 11,9 kWh
1 m <sup>3</sup>	Erdgas: Oberen Heizwert H <sub>0</sub> beim Gaswerk erfragen (Zürich 37,6 MJ/m <sup>3</sup> ) Unterer Heizwert H <sub>U</sub> = 0,9 H <sub>0</sub>	
1 kg	Propan, Butan	46 MJ = 12,8 kWh
1 kWh	Elektrizität	3,6 MJ
1 kg	Steinkohle, Koks (Mittelwert)	29,3 MJ = 8,1 kWh
1 kg	Braunkohlenbriketts	20 MJ = 5,6 kWh
1 kg	Holz lufttrocken (15 % Feuchte) (1 Ster Nadelholz = 360 kg; Laubholz = 500 kg)	15,5 MJ = 4,3 kWh
1 kg	Holzschnitzel (30 % Feuchte) (1 m <sup>3</sup> = 250 kg)	12,1 MJ = 3,4 kWh

### 3. Berechnung der Energiebezugsfläche (EBF)

Die EBF ist die Summe aller ober- und unterirdischen Geschossflächen für deren Nutzung ein Beheizen oder Klimatisieren notwendig ist. Die EBF wird **brutto** berechnet, d. h. aus den äusseren Abmessungen des Gebäudes inkl. Mauern. Normalerweise kann man lediglich Keller, Garage und Estrich von der Gesamtfläche abziehen. Die Masseneinheit beträgt  $m^2$ .

4. Nun wird die verbrauchte Gesamtenergie pro Jahr (MJ/a) durch die EBF( $m^2$ ) dividiert. Als Ergebnis erhalten wir die Verhältniszahl «E» (Energiekennzahl).

$$E = \frac{\text{EBF (m}^2\text{)}}{\text{MJ/a}}$$

5. **Auswertung:** die Energiekennzahl «E» gibt uns direkt einen sehr guten Anhaltspunkt über die Güte unseres Hauses und wie effektiv die eingesetzte Energie umgesetzt wird.

E = 300 Alternative und sehr gute, nach neuesten Erkenntnissen erstellte Wohngebäude.

E = 500 Gute Häuser, konventionell beheizt.

E = 800 Schlecht isolierte Gebäude; schlechte Ausnützung der Energie.

Bei Altanlagen mit einer Energiekennzahl von über 700 ist eine wärmetechnische Sanierung dringend angezeigt.

Ich hoffe, Ihnen mit diesem kleinen Artikel einige weitere Tips und Anregungen zur Verbesserung ihrer Haustechnik gegeben zu haben.

Vielleicht helfen Ihnen auch einige neu erschienene Publikationen, sich selbst noch etwas eingehender mit dieser Materie zu befassen.

**Wirtschaftliches Heizen** (Franz Stohler/H.R. Jufer), AT Verlag Aarau

**Nieder(mit den)Temperaturen** SAGES, Rämistrasse 5, Zürich

**Handbuch Planung und Projektierung wärmetechnischer Gebäudesanierungen** Form. 724.500d (4.83), Eidg. Drucksachen- und Materialzentrale, Bern

Kurt Wohlgemut, 8309 Birchwil, Fach 122



### **Nicht aber, sondern sondern!**

Eine sprachliche Eigenart hat sich vermutlich aus dem Gebrauch des Englischen in unserem täglichen Leben breit gemacht: Man verzichtet auf das Bindewort 'sondern' und ersetzt es durch 'aber'. Es wird richtig übersetzt, wenn man im Satz 'he is poor but lucky' das 'but' mit **aber** übernimmt. Heisst es hingegen 'he is not rich but poor', so ist hier eindeutig das Wort **sondern** angebracht.

Habe ich diese 'Versprecher' bisher nur in Diskussionen gehört, so hat mich der letzte Flight Recorder auf der Seite 38 mit der niedergeschriebenen Version überrascht: 'Der Austritt erfolgt leider nicht wunschgemäss **aber** aus gesundheitlichen Gründen.' Ich hoffe, dass die deutsche Sprache nicht weiter amputiert wird, **sondern** gepflegt – beim Flight Recorder bestimmt, denn der neue Germanistik-Redaktor wird schon dafür sorgen!

HL

### **Nichts Neues**

Einem Arbeitspapier zuhanden des Vorstandes vom 5. November **1981** betreffend des sich noch in Planung befindlichen Ops-Centers entnehmen wir unter dem Titel «offene Probleme»: «zu kleiner Kurzstrecken-Briefingraum (nur acht Plätze!)». Aber das war ja 1981.

F.R.

### **Erde, Wasser, Luft**

Kürzlich flog ich in die Badeferien und der Pilot sagte kurz vor der Landung die Wassertemperatur an. Ich erschrak gründlich: Bei uns hört man doch kurz vor der Landung immer von der Bodentemperatur, der ground temperature, bevor man ihn, den Boden, glücklich und sicher wieder erreicht. Stand also eine Wasserung bevor? Nein, natürlich nicht, aber ein seltsamer Sprachgebrauch war entlarvt. Vermitteln Sie, lieber Pilot, Ihren Passagieren die Temperatur der Luft, des Wassers oder der Erde?

F.R.

### **Falsch getippt**

Als ich in der letzten Nummer über Produktivität und Piloten schrieb, (Seite 16) ging's sicher nicht um Chefpiloten oder Fluglehrer (der Artikel erhielt übrigens mehrfachen Applaus), und in dieser Nummer (Seite 28) wird auch falsch getippt: der Chefredaktor greift, daneben oder nicht, zehnfingrig in die Tasten . . .

F.R.

## Das alte Crew Control



Auch 1985 wollen wir Ihnen sechs Zeichnungen präsentieren, in jeder Ausgabe eine. Was lag im Jubiläumsjahr näher, als Rückschau zu halten? Allerdings nur in die jüngste Vergangenheit. **Berta Rasumowsky-Grossfeld** zeichnete während ein paar Tagen im Auftrag der **rundschau** und mit der freundlichen Bewilligung von Captain H. Suter, OC, Szenen des alten Crewcontrols. erinnern Sie sich noch? Schon scheint es lange her.

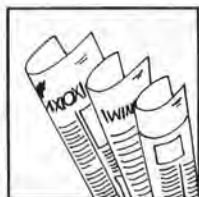
**Altstadt Eglisau**

### **Liebhaberobjekt direkt am Rhein**

mit **Café-Restaurant** und **Bäckerei/Konditorei**, 4 geräumige Wohnungen, diverse Nebenräume. Grosse Terrasse. Uneingeschränkte Sicht über den Rhein. Gut unterhaltene, gepflegte Liegenschaft mit weiteren Ausbaumöglichkeiten. Richtpreis 1,1 Mio. Franken. Anzahlung und Antritt nach Vereinbarung.

Offerten unter Chiffre 0138 an Wettlin Druck, Postfach, 8037 Zürich

## From other publications



### Flight: Straight and Level

What thoughts ran through the troubled mind of Capt Fritz Schmutz when he looked at that photograph of the Iberia A300 sitting disconsolate but safe in Bristol Airport's overrun?

Capt. Schmutz, you remember, was commander of the Swissair DC-8 which overran at Athens in October 1979, killing 14 passengers and writing off the aircraft and his career. But for a lethal overrun obstruction, the event wouldn't have made page 36 of the «Athens Evening Echo». As it was, because of a 12ft escarpment, a minor incident became a tragic crash and inferno.

The Greeks treated Capt Schmutz and his copilot like criminals, sentencing them to prison for manslaughter. At least they were civilised enough not to carry out the sentence. The case is a blot on Hellenic justice as bad as Agamemnon's sacrifice of Iphigenia.

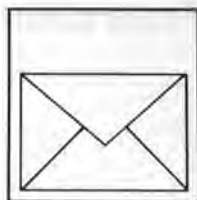
How lucky for the Iberia A300 that there were no lethal obstructions in Bristol Lulsgate's overrun. Lucky? I assume that Bristol has an airport management which, by ensuring that its overruns are clear, makes its own luck. The newspapers can seek their disasters elsewhere.

By the way, if the Athens Airport manager would like to get on his bike and visit the fatal overrun, he will find – no doubt to his utter amazement – that five years on the lethal escarpment is still there.

**Tessin** Zu verkaufen an schönster unverbaubarer Aussichtslage im Sonnenhang über der Magadinoebene – malerische Häusergruppe im authentischen Tessinerstil. Diese Liegenschaft besteht aus einem komfortablen Wohnrustico mit einem Ferienrustico (Vermietungsobjekt) zusammengebaut. Zum Wohnhaus gehörend ein mit einem Atrium verbundenes kl. Ferienhaus mit Waschhaus, Dusche und WC. Gr. Garage, gemeinsame Zentralheizung für Öl und Festbrennstoffe. Kastanienwald. Auf Wunsch kl. Hobbyrebbeg.

Anfragen Tel. 092 - 25 39 25 oder 01 - 865 45 50.

## Briefe an die rundschau



### «Denkpause»

Vor einigen Wochen wurde unser M/C Gilles Chopard zu Grabe getragen. Eine Anzahl Flight Attendants, Vertreter der Kapers, des Personaldienstes und der Crew-Planung wohnten der Abdankung bei; leider fand sich, einmal mehr, kein einziger Kollege aus dem Cockpit ein . . . Dies hat mich nachdenklich gestimmt und beschäftigt.

Woran mag es wohl liegen?

- Stimmt das Sprichwort «Aus den Augen, aus dem Sinn»?
- Dürfen oder wollen in einer technischen Welt keine Gefühle mehr gezeigt werden?
- Oder ist es ganz einfach Gedankenlosigkeit, Nachlässigkeit?

Persönlich bin ich sehr stark der Meinung, dass verpasste Liebenswürdigkeiten gegenüber den Mitmenschen nicht auf einer Beerdigung gut gemacht werden können. Mit anderen Worten, dem Verstorbenen erweist man mit einem Grabgeleit keinen Dienst. Ich sehe darin eher einen Ausdruck der Wertschätzung gegenüber den Angehörigen. Dieser bedeutet Trost in schweren Stunden; und den benötigen wir sicher alle einmal selbst!

Esther Pfister, Maitre de Cabine

### **Persönliche Stellungnahme zum Artikel «Haarsträubend»,**

erschienen in der **rundschau**, Ausgabe Nov./Dez. 1984, unter der Rubrik rund-Schau

In der Nov./Dez. 84 Ausgabe der Aeropers **rundschau** wurde unter dem Titel «Haarsträubend» auf einen im «Tele» erschienen Artikel hingewiesen.

Ich bin mir bewusst, dass der genannte Artikel, in der publizierten Art und Weise, dem Ansehen unseres Berufsstandes nicht besonders förderlich ist, und möchte mich in aller Form dafür entschuldigen.

Die Begleitumstände, die zu diesem Reifall geführt haben, möchte ich Ihnen nicht vorenthalten und nicht als irgendwelche Rechtfertigung verstanden wissen.

Der Verfasser und Journalist, nota bene ein alter Bekannter, ruft mich nach langer Zeit wieder einmal an und teilt mir mit, er befasse sich mit

der Thematik «Alkohol und Piloten» und wolle darüber einen Artikel schreiben. Mangels Material verweise ich ihn an den SR Pressedienst und ans BZL. Der folgende «gemütliche Teil» des Gespräches wird ohne mein Wissen auf Band aufgezeichnet. Meine dabei gemachten Äusserungen werden im publizierten Artikel aus dem Zusammenhang gerissen und auf unzulässige Weise verdreht und ergänzt als Zitate dargestellt. Eine Publikation unseres Gespräches mit Namensangabe wird weder von Seiten des Journalisten erwähnt noch von mir vermutet. Der Autor hat damit das ihm entgegengebrachte Vertrauen missbraucht und mich hereingelegt.

Mit freundlichen Grüssen

Jakob Seitz

## Man sollte . . .

– «Warum?» fragen:

Warum ist der Mensch vom Fliegen so begeistert, und kaum kann er es, rationalisiert er sich mit noch grösserem Eifer selbst wieder weg aus dem Cockpit?

Warum sinkt die Produktivität der Swissair-Piloten, bei nur 6 Flugzeugtypen?

Warum kämpfen viele amerikanische Piloten um die Erlaubnis, über das 60. Altersjahr hinaus tätig sein zu dürfen?

Thomas Bircher

Ihr Wunsch – ein zeitloses Kleinod!  
Zwei luxuriös eingerichtete neue

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

an wunderschöner Wohnlage bei Autobahnausfahrt in Sirnach zu verkaufen, auch Miete/Kauf möglich.

Preis Fr. 450 000.— oder Zins monatlich Fr. 2 200.— mit Kaufrecht.

Anfragen an Telefon 073 - 26 42 22



# Organisation des Vorstandes

---

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

---

<b>Kommission</b>	<b>Delegierter des Vorstandes</b>	<b>Vorsitz</b>	<b>SR-Fach</b>
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/ <b>rundschau</b>	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
Personierte	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

---

