

# rundschau

September/Oktober 1988



**AERO  
PERS**

SKA-Spar-Service **plus**

# Möchten Sie Ihren Kindern einen Sprachkurs ermöglichen?

**Macht Fr. 100.- im Monat.**



Dann ist der SKA-Sparplan plus genau richtig. Denn mit einem monatlichen Beitrag von Fr. 100.-, 3¾% Zins und Bonus können Sie Ihrem Kind schon in 9 Jahren mit Fr. 13 433.- einen Sprachkurs ermöglichen. Und damit Ihr Kind sorgloser ins Land der unbegrenzten Möglichkeiten ziehen lassen. Über Details gibt die SKA-Sparbroschüre Auskunft. Bestellen und verwöhnen.

-----  
**Coupon**

Bitte senden Sie mir gratis die SKA-Sparbroschüre «Richtig sparen – mehr erleben».

Name/Vorname: \_\_\_\_\_

Strasse/Nr.: \_\_\_\_\_

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

Tel. P: \_\_\_\_\_

G: \_\_\_\_\_

Coupon einsenden an die nächstgelegene Niederlassung oder Schweizerische Kreditanstalt, Abteilung P vz, Postfach, 8021 Zürich



SCHWEIZERISCHE KREDITANSTALT  
SKA

Offizielles Organ der Vereinigung des Cockpitpersonals 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 – Content – Sommaire

## Seite / Page

Editorial	3
Liebe Mitglieder	5
Intern	
Neuaufnahmen	7
Verstorbene Mitglieder	9
Termine	10
Versicherungen	
«Das neue Gesicht»	11
Interpilot Communication	12
Schule und Check	13
Greifensee-Triathlon	15
Farnborough News	21
Yawspin	22,23
Forum	25
Todsichere Investition mit hoher Rendite	26
Callback	29
Humor	32,34
From other publications	35
Man sollte . . .	36
Briefe an die <b>rundschau</b>	37
Weltreise	39

**Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 24. November 1988**

### Redaktions-Team:

Henry Lüscher (H.L., Vorsitz)  
 Albert Bargetzi (A.B., Lay out)  
 Christian Genolet (C.G.)  
 Jörg Kohler (J.K.)  
 Felix Kuster (F.K.)  
 Felix Rasumowsky (F.R.)  
 Heiner Spörri (H.S.)  
 Martin Waltenspühl (M.W.)  
**Auflage: 1800**

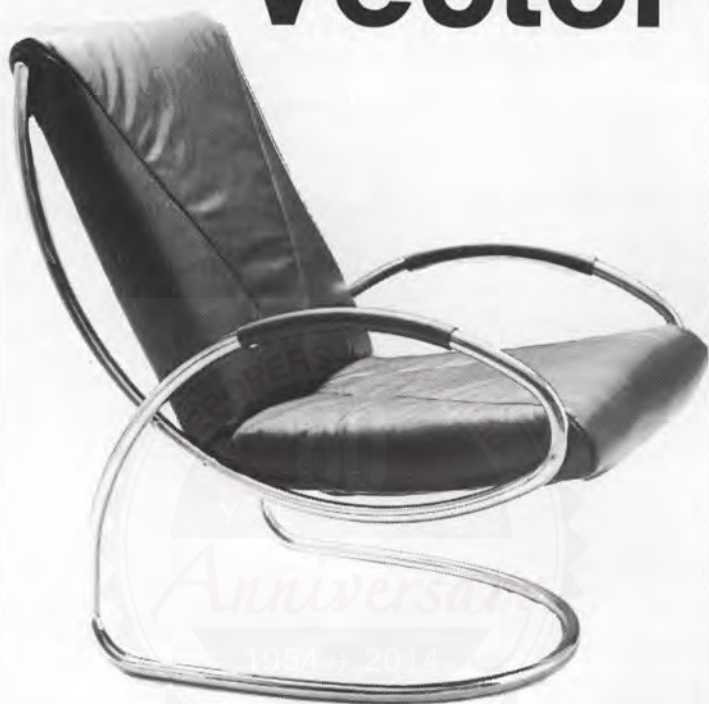
### Redaktions-Adresse und Versand:

Ewiges Wegli 10  
 8302 Kloten  
 Telefon (01) 814 15 15  
 Telex 825 558 alps ch

### Druck und Inseratannahme:

Vereinsdruckerei  
 Zürcherstrasse 179  
 8500 Frauenfeld  
 Telefon (054) 21 18 45

# Vector




Die perfekte Verbindung zwischen Chrom und Leder!

möbel  
schwarz

Möbelfabrik E. Schwarz AG  
8004 Zürich, Stauffacherstr. 16  
Telefon 01 - 242 70 50

Montag geschlossen  
Di-Sa über Mittag geöffnet

 im Hof - Eingang Werdstrasse



Gross-Ausstellung



## Liebe Leserin, lieber Leser



Dir ist sicher der neue familiäre Ton in der 19 000köpfigen Swissairfamilie nicht entgangen, der die Swissair-News, den Flight-Recorder und andere internen Publikationen durchzieht. Du wirst mit der Veröffentlichung von persönlichen Briefen an den «lieben Röbi», den «lieben Bobby» und Florian sowie an die «liebe Yvette» in diese Familie integriert, obwohl Du die wenigsten der so angesprochenen persönlich kennst, geschweige denn das Vergnügen hast, per du mit ihnen zu sein.

Sicher hast auch Du grosses geleistet in Deinem bisherigen Swissairleben und die Swissair hat viel von Dir profitiert, nur sagt es Dir niemand, dass es alle anderen Familienmitglieder auch hören. Diesem Versäumnis soll hier abgeholfen werden: Ich bin stolz auf Dich, Du hast Dich optimal für das Wohl der Familie eingesetzt! Ich wünsche Dir weiterhin viel Befriedigung, in welcher Tätigkeit Du auch gerade sein mögest!

Wie wohltuend hoben sich doch die früheren, distanzierteren Berichterstattungen ab. Nicht nur Willi Stierli machte seine Betrachtungen im Flight Recorder anlässlich der Pensionierung (zu) viel beschäftigter Funktionäre in der (sowohl für intime als auch für flüchtige Kenner der beschriebenen Person akzeptierbaren) dritten Person Einzahl, auch höhere Funktionäre pflegten diese Art der Erzählung.

Nun ist also jemand auf die Idee gekommen, die bisher nur im engeren oder weiteren Kreis einer Abschieds- oder Inaugurationsparty, eines Meetings oder – pardon – einer Abdankung benützte Form der mündlichen intimen Würdigung der gefeierten Person einer grossen Leserschaft vorzutragen. Im Sinne des Literaturunterrichtes in der Schule könntest Du nun fragen: «Was will uns der Dichter damit zeigen?» Sollst Du Dich nun des verabschiedeten Direktionspräsidenten als «lieben Röbi» erinnern, oder Deinen nächsten CCR mit «lieber Flottenchef» beginnen? Du könntest Herrn Baltensweiler auf die Schulter klopfen und ein «Sali Armin» loswerden, denn dem Vater sagt man ja schon lange nicht mehr Sie!

Artikel, in einem solch intimen Stil geschrieben, haben für den Leser etwas Endgültiges. Die dritte Person hingegen lässt Interpretationen zu, Platz für eigene Gedanken, eigene Wünsche oder Betrachtungen. Dein Brief an den «lieben Bobby» hätte sicher anders ausgesehen, Deine Rede am Abschiedsfest anders getönt. Vielleicht aber motiviert Dich das, mal wieder selber einen Brief zu schreiben? Vermutlich wird er nirgends abgedruckt, aber dem darin direkt angesprochenen wird er sicher Freude machen!

Lieber Paul – Du erlaubst doch – Dein Versuch einer neuen Art der Kommunikation ist begrüßenswert. Er ist sicher Teil des neuen Bewusstseins und der Reorganisation der Swissair. Nur die Häufung Deiner diesbezüglichen Artikel, natürlich auch bedingt durch die Reorganisation, hat bei mir eine gewisse Skepsis aufkommen lassen, ob die «Message» so ankommt. Dein Anfang September verteiltes Rundschreiben, wo Du Dich für unseren Einsatz im hektischen Sommer bedankst, ist wieder im vornehmen, beruhigenden aber auch distanzierenderen «Sie» gehalten.

Ich finde, das ist richtig so, denn wenn wir uns auch an anderen Fronten wehren, amerikanische Zustände einzuführen, dann sollten wir gerade in diesem Bereich die Wahl zwischen «Sie» und «Du» weiterhin dem persönlichen Wohlgefallen der Beteiligten überlassen.

Ich wünsche Dir, lieber Paul, weiterhin viel Befriedigung in Deinem anspruchsvollen und herausfordernden Job und möchte Dir zum Schluss im Namen aller Aeropersmitglieder ganz herzlich danken für das kommentarlose Akzeptieren der ausgehandelten Winterrotationen!

Mit herzlichen Grüßen

Dein Henry

1954 → 2014

## Liebe Mitglieder

Lassen Sie mich zuerst auf unsere Pressekonferenz vom 30. August, die am gleichen Tag in Zürich und Genf stattfand, zurückkommen. An dieser Stelle sei allen Kollegen gedankt, die mit Referaten und Übersetzungen zum Gelingen beigetragen haben. Alle haben viel Freizeit geopfert, um – so hoffe ich wenigstens – die Aero-pers bei den Medienvertretern bekanntzumachen und unseren Beruf in der heutigen Zeit transparent vorzustellen. Das Echo war erfreulich, über 40 Journalisten leisteten unserer Einladung Folge. Gewiss haben Sie den einen oder anderen Zeitungsartikel über unsere Medienkonferenz zu Gesicht bekommen. Wir haben die Artikel sammeln lassen, sie stehen im Sekretariat zu Ihrer Verfügung.



Obwohl allen Journalisten sämtliche Texte im Wortlaut in einer Presse-mappe zur Verfügung standen, ergab sich eine Vielfalt von verschiedenen Berichten, je nach Gewichtung und auch Einstellung des entsprechenden Medienvertreters.

Die Fachjournalisten bemühten sich um möglichst unverfärbte Kommentare, die Vertreter der allgemeinen Presse vermissten aggressive Äusserungen, in Genf beispielsweise hätten einige Damen und Herren lieber über einen handfesten Arbeitskonflikt berichtet. Solche Geschichten verkaufen sich offenbar besser als unsere Bemühungen, partnerschaftliche Problemlösungen zu suchen.

Unser Ziel war, bei den Journalisten als Ansprechstelle für die beruflichen Belange der Cockpitbesatzungen in Erinnerung zu bleiben. Wir werden weiterhin mit den Medien in Kontakt bleiben, wobei wir uns des Risikos bewusst sind, dass auch falsche Interpretationen in die Öffentlichkeit geraten können.



Auch die Rotationsabsprachen für den kommenden Winter verdienen eine kleine Rückschau. In meiner Erinnerung ist es einmalig, dass das sogenannte Rotationsbulletin von Swissair und Aeropers gemeinsam unterzeichnet wurde, und dies obwohl vorerst ernsthafte Meinungsverschiedenheiten bei den DC-10-Rotationen bestanden. Dem Leiter OC, Captain Dieter Schlund, gebührt Anerkennung für seine Initiative, den partnerschaftlichen Weg auch in einer schwierigen Situation zu beschreiten, entspricht doch das abgesprochene Pattern nicht in allen Teilen den Wünschen der Swissair. Die neue Geschäftsleitung bekennt sich zu vermehrter Partnerschaft mit den Verbänden, hier wurde weiter unten in der Hierarchie ein erfreuliches Zeichen gesetzt.

Zusammen mit Kollege Ernst Scharp war ich zu einem Gespräch mit zwei Mitgliedern der Geschäftsleitung, Paul Frei und Willy Walser, eingeladen. Wir waren uns dabei einig, dass die Phase der verbalen Konfrontation der Vergangenheit angehören muss. Die Swissair steht organisatorisch vor einem Neubeginn, wir alle sollten dem neuen System eine Chance geben, was aber keineswegs heissen will, dass nicht auch in Zukunft selbstverständlich Meinungsverschiedenheiten auftreten werden. Mit gegenseitigem Respekt werden diese aber auf für beide Seiten ehrenhafte Weise angegangen und ausgeräumt werden können.

Ihr Heiner Spörri

Anniversary  
*Mit freundlicher Empfehlung*

*Franz u. Marisa Frick*

Eidg. dipl. Küchenchef



8303 Bassersdorf · Telefon 01/836 94 88



## Neuaufnahmen

intern

An den Vorstandssitzungen vom Juni und Juli 1988 wurden folgende Piloten neu in die Aeropers aufgenommen:



Roberto Battaglioni



Christophe Etter



Hans Gerber



Rudolf Glatz



Hans-Peter Hofer



Beat Schneider



Christoph Segmüller

Wir heissen diese neuen Mitglieder herzlich willkommen!

---

## Verstorbene Mitglieder

Am 6. August 1988 ist unser Passivmitglied

### Felix Künzler

im 73. Altersjahr gestorben. Er gehörte von 1949 bis 1952 dem Aeropers-Vorstand an. Wir werden ihn in ehrendem Andenken halten.

---



## Termine



### **Copiloten-Hock**

Dienstag, 25. Oktober 1988, ab 19.30 Uhr,  
Restaurant Löwen, Kloten (1. Stock).

### **Pensionierten-Stamm**

Dienstag, 25. Oktober 1988, und  
Dienstag, 29. November 1988,  
im Restaurant «Welcome-Inn», Kloten, Amtsstube.

### **Jahresversammlung der Pensionierten**

Montag, 31. Oktober 1988 (bitte vormerken).  
Hierzu wird noch eine separate Einladung verschickt.



## Versicherungen



### «Das neue Gesicht»



Maria Basauri

051 42014

Dieses Gesicht gehört zur Person von Maria Basauri. Sie hat Anfang Juli 1988 das Amt als Versicherungs-Angestellte bei Aerosana/APKK angetreten, sich bestens ins Team eingeführt und hilft tatkräftig mit, den administrativen Aufwand unserer Krankenkasse zu bewältigen. In Winterthur aufgewachsen, führte ihr Weg nach der Schule über die Kinderschwester zur Arztsekretärin. Danach leitete sie ein kleines Büro (Bereich Privatversicherungen) bei einer grösseren Versicherung. Im «Modetrend» der Reorganisation, der bei dieser Versicherung ebenfalls Einzug hält, schaute sich Maria Basauri nach einer neuen Beschäftigung um, womit ihr Weg auf denjenigen der Aerosana/APKK «einmündete». Besonders schätzt sie die Abwechslung und vielfältige Tätigkeit bei unseren speziellen Krankenkassen sowie das Teamwork und den Kundenkontakt. In der Freizeit betätigt sich Maria Basauri in den Sportarten Squash, Badminton, Schwimmen sowie Velofahren – und findet an ihrer neuen Stelle wohl auch den «Link» zu einer weiteren (Fort-)Bewegungsart, der Fliegerei.

F.K.

## Interpilot Communication

FLUSIKO  
IFALPA

The Limited AFI Regional Air Navigation meeting (Lomé, 12–27 April, 1988) recommended that an air-to-air VHF frequency should be designated for interpilot communication in the AFI region in accordance with ICAO Annex 10. This recommendation was approved by the Air Navigation Commission at a recent meeting and the frequency of 128,95 MHz was designated for the region.

It must be emphasised that the interpilot frequency does not replace the Traffic Information Broadcasts by Aircraft (TIBA's) on 126,9 MHz. TIBA messages exclusively involve traffic information whereas the interpilot frequency is to be used for operational messages such as turbulence reports, obtaining wind velocity information etc. The guarding of 126,9 MHz must therefore take precedence over guarding a frequency assigned to interpilot communications. Also, it should be noted that the interpilot frequency is designated for use only when out of range of ground VHF stations using any VHF frequency.

Recent ICAO meetings have selected the interpilot frequencies of 128,95 MHz for the AFI/Indian Ocean region and 130,55 MHz for the CAR/SAM regions. The NAT frequency 131,80 MHz has been in use for some two years.

*Aeropers-Kommissionen stellen sich vor:*

## **Schule und Check**

An der letzten Aeropers-Generalversammlung gab es unter anderem auch einige kritische Voten gegenüber Aeropersvorstand und seinen Kommissionen. Man spürte eine recht grosse Erwartungshaltung, die von diesen Organen oft gar nicht oder nur sehr schwer erfüllt werden kann.

Um diese Situation zu verbessern, möchte sich die Kommission Schule und Check etwas näher vorstellen.

Die Zielsetzungen der Kommission sind im wesentlichen:

- Schutz der Mitglieder vor willkürlicher Beurteilung
- Einflussnahme im Ausbildungs-, Trainings- und Checkbereich

Die Kommission ist ein beratendes Organ des Aeropersvorstandes mit den Mitgliedern:

- |                     |            |                            |
|---------------------|------------|----------------------------|
| – Heiner Spörri     | PiC DC-9   | Delegierter des Vorstandes |
| – Beat Ebersold     | Copi B-747 |                            |
| – Peter Hotz        | F/E DC-10  |                            |
| – Johannes de Jager | PiC A-310  |                            |
| – Günter Riedel     | PiC DC-10  |                            |

Zweimal pro Jahr finden Sitzungen statt, um die Bedürfnisse und Interessen der Aeropersmitglieder abzuklären. Zwei weitere Treffen pro Jahr mit dem Chef OTF dienen dem Meinungs- und Ideenaustausch.

Angestrebt wird mehr Mitbestimmung und Mitverantwortung. Noch ist es nicht so weit, aber wenigstens die Anhörung ist auf gutem Weg. Die Anliegen der Kommission werden ernst genommen, und die Vorschläge bleiben nicht nur Makulatur.

Die Kommission ist in der komfortablen Lage, keine Erfolgsliste zwecks Wiederwahl vorweisen zu müssen. Die Ziele können so beharrlich und mit Geduld verfolgt werden. Ihr, liebe Kollegen, könnt oft kaum erkennen, was erreicht wird. Die Kontrolle obliegt dem Aeropersvorstand.

Zurzeit liegt das Schwergewicht der Kommissionsarbeit im Bereich Ausbildung und Änderung des Qualifikationssystems. Zur Verwirklichung dieser Anliegen ist die Kommission aber dringend auf Anregungen von Euch, liebe Mitglieder, angewiesen. Deshalb soll diese Vorstellung auch gleichzeitig ein Aufruf zur Mitarbeit sein. Macht Vorschläge zur Verbesserung und Vertiefung unserer Arbeit, nur so kann die Aeropers fundiert unsere Ausbildung und auch die Checks mittelfristig beeinflussen.

**Verlangen Sie das Unmögliche von mir!**



Ihr Versicherungsberater

**«La Suisse»**  
Versicherungen

Generaldirektion:  
Avenue de Rumine 13, 1005 Lausanne  
Tel. 021 201811

**01/461 52 62**



**Ihr Partner für  
Heizöl  
Tankrevisionen  
Brennerservice**

**Termoplan**

8055 Zürich



## Greifensee-Triathlon

Mit beinahe optimaler Medienpräsenz, Werbung bei allen Sparten der Militär- (UeG) und Linienfliegerei (Kapers, Aeropers) und breit gehaltenen Teilnahmebedingungen konnten 43 Freizeitsportler(-innen) für die 88er-Neuaufgabe des Aeropers-Triathlons begeistert werden, rund die Hälfte waren Aeropers-Mitglieder.

### Schwimmen

Nach einer kurzen Orientierung durch die beiden neuen Organisatoren, Peter Küng und Ruedi Isenschmid, wurden die bekannten roten Badekappen verteilt, und die Damen und Herren stiegen ins angenehm temperierte Greifensee-Wasser. Den Startschuss gab diesmal nicht unser Präsident, der selber am Wettkampf teilnahm, sondern Peter Küng. Da die dazu verwendete «Kurzstreckenrakete» bereits beim Start einen Knalleffekt erzeugte und dann in 20 Meter Höhe zum eigentlichen Startschuss überging, gab's einige, die bereits beim ersten Knall zu schwimmen begannen. Aber die zwei Sekunden Vorsprung sollten nicht entscheidenden Einfluss aufs Wettkampfgeschehen haben . . .



*Peter Küng, der diesen Anlass zusammen mit Ruedi Isenschmid organisiert hat, gibt Regieanweisungen vor dem Start.*

Dank den kräftigen Ruderschlägen unseres pensionierten Mitglieds Heiri Vogler kam der Berichterstatter zu hautnaheem Kontakt mit den Teilnehmern und konnte das Geschehen aus verschiedenen Blickwinkeln verfolgen.

Mit bestechendem Stil setzte sich von Anfang an Mike van Berkel an die Spitze, die Dreiergruppe mit Ruedi Isenschmid und den Damen Heidi Nick

und Katja Zimmermann konnte sich zwar vom Feld distanzieren, der Abstand zu Mike wurde aber immer grösser. So erreichte er dann auch das Ufer nach 900 Metern Schwimmstrecke mit einem Vorsprung von 3½ Minuten in 13 Minuten und 27 Sekunden!



*Ab geht's! Die erste Disziplin hiess überqueren des Greifensees.*

### **Velofahren**

Am Ziel standen die Velos und Betreuer(-innen) bereit und nach mehr oder weniger hastigem Umziehen und Verpflegen ging's auf die Greifenseetour. Einzig Werni Käsermann musste passen, da er beim «Positionieren» des Velos einen Sturz erlitten hatte, welcher das Velo reparaturbedürftig machte. Auf der Strecke selber hatten die drei in der Kategorie «Familie» teilnehmenden Töchter von Wouter Dockheer noch Probleme mit Velos und Verfahren, so dass leider bloss eine bis ins Ziel kam und mit grossem Applaus begrüsst wurde.

Die Familie Dockheer hat das unerklärliche Ausbleiben der sonst stark vertretenen Holländer wenigstens etwas kompensiert . . .



*Familienassistenz beim Umziehen zur Tour de Greifensee.*



*Heidi Nick mit Betreuerinnen zwischen der Velofahrt und dem Lauf.*



*Im Windschatten von Maïke Dockheer geht Erwin Roduner auf die Strecke.*

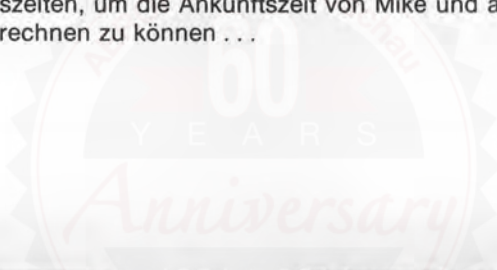
Auch nach dem Velofahren blieb Mike van Berkel an der Spitze, obwohl er die anderthalbmalige Seeumfahrung «nur» mit fünftbesten Zeit schaffte, nach Fritz Jaggi, Olav Brunner, Markus Gyga und Jürg Kobert.

### Laufen

Die Bewölkung hatte sich inzwischen gelichtet und so mussten die Läufer an der prallen Sonne bei schwüler Witterung die fünf Kilometer unter die Füsse nehmen.

Eine kleine Aufregung entstand bei der Velo-Ankunft von Lisa Voser, die verzweifelt nach ihren Laufschuhen, beziehungsweise ihrem Betreuer rief. So gingen drei wertvolle Minuten mit Warten verloren, die sie trotz ihres starken Laufes natürlich nicht mehr wettmachen konnte, sonst hätte sie Mike noch den vierten Platz im Lauf-Klassement streitig gemacht!

Gespannt warteten die Zuschauer im Zielraum auf den ersten Läufer. Blicke auf die Uhren und Rückfragen nach der Startzeit deuteten eine gewisse Unruhe der Rennleitung an. Heiri Vogler erkundigte sich nach den Weltmeisterschaftszeiten, um die Ankunftszeit von Mike und auch die seines Sohnes hochrechnen zu können . . .



*Fritz Jaggi im Endspurt des 5-km-Laufes. Hinter ihm Noldi Kilcher, der ihn dank der zweitbesten Laufzeit vom 3. auf den 4. Gesamtplatz verdrängte.*



*Vreni und Reto Sturzenegger auf ihrem gemeinsamen Lauf nach der Tandem-Velofahrt.*



Doch dann tauchte Mike van Berkel auf und lief unter grossem Applaus in der Triathlon-Gesamtzeit von einer Stunde 23 Minuten 50 Sekunden durchs Ziel. Martin, sein Vater, war leider weder unter den Zuschauern noch unter den Teilnehmern zu finden, ein direkter Konditionsvergleich wäre sicher interessant gewesen . . .

Wir gratulieren Martin zu seinem Sohn und Mike zu seinem grossen Sieg im Aeropers-Triathlon 1988!

Beim Lauf drehte unser Pechvogel im Velofahren, Maïke Dockheer, auf und schaffte die sechstbeste Laufzeit und war somit direkt hinter ihrem Vater Wouter und vor Losa Voser klassiert, was sie aber im Gesamtklassement leider nicht mehr vom ehrenvollen Schlussrang wegzureissen vermochte. Die besten Laufzeiten konnten Urs Schöni, Arnold Kilcher und Markus Gygax vor Mike van Berkel verzeichnen.



*Der Sieger, Mike van Berkel (links) im Gespräch mit einem unserer treuen Teilnehmer, Willem Ruiter.*

1954 → 2014

#### **Endresultate** (12 von 39)

1. Mike van Berkel (Familie)	1 Std. 23 Min. 50 Sek.
2. Markus Gygax (UeG)	1 Std. 28 Min. 15 Sek.
3. Arnold Kilcher (OPCA)	1 Std. 31 Min. 50 Sek.
4. Fritz Jaggi (Pil)	1 Std. 32 Min. 00 Sek.
5. Jürg Kobert (UeG)	1 Std. 33 Min. 03 Sek.
6. Wouter Dockheer (Pil)	1 Std. 33 Min. 36 Sek.
7. Olav Brunner (Pil)	1 Std. 35 Min. 15 Sek.
8. Hansruedi Wittwer (Pil)	1 Std. 35 Min. 40 Sek.
9. Michael Rüegg (ex Stw)	1 Std. 36 Min. 45 Sek.
10. Thomas Frick (Pil)	1 Std. 37 Min. 00 Sek.
11. Paul Tschiemer (Pil)	1 Std. 37 Min. 32 Sek.
12. Hugo Stadelmann (Malerei)	1 Std. 38 Min. 00 Sek.



*Lisa Voser läuft dem Sieg in der «reinen» Damenkategorie entgegen.*

### **Stimmung**

Seit jeher versuchten die Organisatoren dem Sporttag den Nimbus einer Amateurveranstaltung zu geben, bei dem die Teilnahme und der Plausch im Vordergrund stehen. Dies ist sicher gelungen, denn auch die Teilnehmer sprachen von einer gelösten Atmosphäre während des Wettkampfes, bei dem es weniger um eine Spitzenplatzierung ging, sondern darum, die Grenzen der eigenen Leistungsfähigkeit zu testen.

Durch die weite Öffnung des Teilnehmerfeldes brachten einerseits die Damen und andererseits die Familienangehörigen eine willkommene Abwechslung ins Geschehen. Beim anschließenden Hock in der Gartenwirtschaft ergab sich manch gute Gelegenheit zum Gespräch mit sportlichem oder privatem Charakter.

Den Organisatoren ein herzliches Dankeschön und wir hoffen, dem nächsten Sporttag sei ein ebensolcher Erfolg gegönnt!

H.L.

# Farnborough News

## **Fokker 100 stretch offered**

A stretched version of the Fokker 100 is on offer, adding four rows of five seats in a stretch that will add about 140 inches to the fuselage. Fokker can offer the larger twinjet now that Rolls-Royce has launched its 18,000lb-thrust Tay 670 turbofan.

«It is a relatively small change, but it offers an attractive proposition to the airlines», according to Fokker Aircraft president Reinder van Duinen. A good response from the market has been received, but no firm orders have yet been taken, van Duinen says.

Launch of the 120/130-seat Fokker 100 will follow the marketing campaign which is about to start. Deliveries will begin about three years later. He admits there is a real possibility of a propfan-powered Fokker 100, but does not believe the marketplace is ready.

The new aircraft will have a maximum take-off weight of 114,000lb, compared with the current model's 95,000lb. Structural reinforcement will also be made.

## **Rolls-Royce to re-engine DC-9**

Rolls-Royce has signed an agreement with Anacorp Group to re-engine McDonnell Douglas DC-9s with Tay turbofans.

Anacorp will design, develop, flight-test, and produce the \$8 million re-engineing package, which replaces the DC-9's JT8Ds with 18,000lb-thrust Tay 670s. Work is already under way on the uprated 670, which is scheduled for service entry in 1991.

The 19 per cent take-off thrust increase is achieved by increasing wide-chord fan diameter by 3in to 48in, adding a fourth intermediate compressor stage, and cooling the second high-pressure turbine stage.

Re-engineing will reduce DC-9 fuel-burn by up to 12 per cent, says Rolls-Royce, and enable the aircraft to meet stringent Stage 3 noise limits.

### **Wardair backs Fokker**

Wardair of Canada has placed the largest single airline order for the Fokker 100 twin-jet. The order for 24 follows Wardair's selection of the long-range Airbus A310.

The Fokker 100 has already sold in Canada to Canadian Airlines International regional carrier Inter Canadian, which has leased seven in a deal with the International Lease Finance Corporation.

Wardair president and chief operating officer George Curley says, «We're extremely excited about the new Fokker 100. It will enable us to strengthen our route network and expand our flight frequencies in our medium-haul operations.»

The deal takes firm orders for the Fokker 100 to 111, and options to 91.

Fokker 100 production will now have to increase to three aircraft a month at a plant where the absolute maximum capacity is four a month.

---

### **Yawspin**





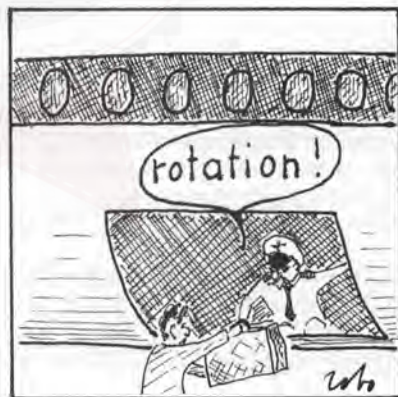
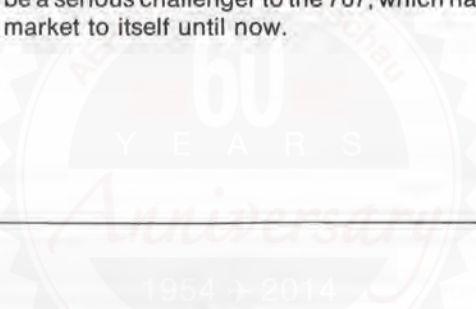
### A320 stretch nears

«We are still talking with Lockheed about the A320 stretch», says Airbus Industrie president Jean Pierson, but, he adds, «The possibility exists to produce the stretched A320 in Europe, and a year-end decision will say when, with whom, where, and how.»

Both McDonnell Douglas and Lockheed know what is being discussed with the other. If there is an agreement for co-operation with McDonnell Douglas, then there is no possibility of an agreement with Lockheed, says Pierson, alluding to continuing discussions with MDC, on an MD-11/A330 hybrid, the AM300. «There is a willingness on both sides for an agreement», he says.

Airbus is also talking about a less-significant stretch to its A330 widebody twin, to standardise the lengths with the A340-300.

As engine power continues to develop, range would increase to 7,000 n.m. Given that the A330-200 would have about 20 more seats than the Boeing 767-300, it could be a serious challenger to the 767, which has had the very-long-range twin market to itself until now.



© Aeropers 1988

### **ATR plans 100-seater**

Avions de Transport Régional plans to enlarge the Aérospatiale/Aeritalia family of commuter airliners with a new 100-seater, known as the ATR92, which may be propfanpowered.

With the 100th 40/50-seat ATR42 already delivered and the 60/70-seat ATR72 due for its maiden flight in October, the 95/105-seat ATR92 should enter service in the next decade.

The market size for such aircraft, which is in the Fokker 100 class, should total more than 2,000, it is argued, with Aérospatiale and Aeritalia, if they go in together as the ATR consortium, capturing 800 to 1,000 aircraft by the year 2000.

### **Delta poised as Boeing booms**

Delta Airlines is poised to place orders for some 140 aircraft worth about \$6 billion. McDonnell Douglas and Boeing are both fighting hard for a share of the largest airliner order yet in what is already a boom year. Boeing has sold 466 aeroplanes so far in 1988, already breaking its single-year record sales.

Delta is understood to be in the market for about 40 «jumbo» jets, either 747s or MD-11s, and about 100 smaller twinjets.

Boeing's backlog of undelivered aircraft now stands at 1,036.

### **Shorts bullish about FJX**

Shorts has received a «sensational reaction» to its proposed FJX 44-seat regional jet airliner. If the FJX was available today it could sell more than 200 units immediately, says Shorts. The interest completely exceeded the expectations of the Northern Ireland company, which is aiming for a launch next March.

Even with competition from other proposed regional jets, such as the Canadair Challenger, Shorts believes it can capture a significant share of the market totalling at least 600 aircraft. Shorts has discussed the FJX project with about 60 major airlines, and is now incorporating suggested modifications before returning to the airlines with the improved product.

The fuselage diameter has grown by 5in to 113in. «The fuselage diameter now gives shoulder and aisle width identical to that of the MD-80 series, and the new configuration, now at 113 inches, is substantially larger than the proposed Canadair Challenger 601 RJ (106in)», Roberts says.

Powerplant proposals have been received from four engine manufacturers, Shorts says, and it hopes to make a decision within the next two or three months.



Der Leserbrief von Capt. Straumann als Antwort auf den Artikel von Gery Zumstein hat nun wahrlich das Ziel bei weitem verfehlt, so dass es mir zuerst unnötig erschien, überhaupt etwas darüber zu schreiben. Aber als Mitglied des **rundschau**-Redaktions-Teams juckte es in meiner Rechten dann doch allzu sehr, als dass ich die Feder einfach liegen lassen konnte.

Der Kerngedanke des Artikels befasst sich mit dem Grundsatzentscheid zweimotorig über den Atlantik, ja oder nein. Hat also bei weitem nichts zu tun mit einem Upgrading zum Kapitän auf die F100 oder die DC-9, da bei diesen beiden Flugzeugtypen, auch wenn sie wie die A310 ebenfalls nur zwei Triebwerke haben, der Nordatlantik als Einsatzgebiet sicherlich nie zur Diskussion stehen wird. Dies sei hier nur kurz erwähnt, damit vielleicht auch Capt. Straumann bemerkt, welches Thema im Artikel von Gery Zumstein überhaupt behandelt wurde.

In keiner Weise, und schon gar nicht in «absurder», deklassiert Gery Zumstein die A310-Piloten. Was ich aber im Brief von Capt. Straumann allerdings absurd finde, ist der versteckte, aber eindeutig erkennbare Angriff auf Gery's Piloten-Karriere, nur weil er sich kritisch über einen Themenbereich unserer Firma äussert und wirklich in keiner Weise jemanden persönlich angreift.

Auch die geeigneten Leser, die nicht Mitglieder der Aeropers sind, haben dies sicher bemerkt.

Übrigens möchte ich Capt. Straumann den Abschiedsbrief vom ehemaligen Chef OC in Erinnerung rufen, in dem deutlich eine Aufforderung an alle Cockpit-Mitglieder hervorging, dass man die uns zur Verfügung stehenden Medien benützen soll, um auch kritische Meinungen zu äussern und dadurch die Kommunikation zu fördern. Über eventuell daraus resultierenden Drohungen bezüglich der persönlichen Karriere konnte ich aber nirgends etwas lesen.

M.W.



## Todsichere Investition mit hoher Rendite

Gehören auch Sie zu denjenigen, welche der Börsencrash vom vergangenen Herbst etwas zugesetzt hat? Auch wenn man selbst kein Geld verloren hat, haben einem die Ereignisse trotzdem das hohe Risiko von Investitionen mit grosser Rendite vor Augen geführt und zum Nachdenken bewegt.



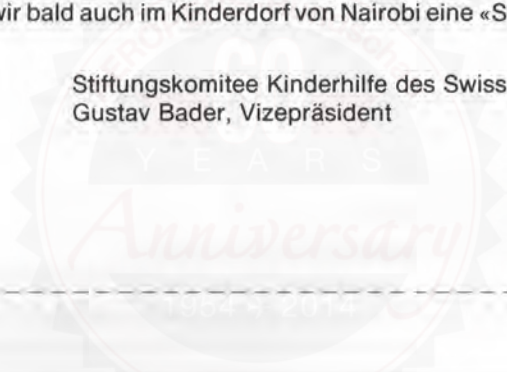
Für alle, die etwas Geld zu einem grossen Ertrag auf todsichere Weise anlegen möchten, hätte ich einen Vorschlag: Wie Sie den Swissair-News entnehmen konnten, beabsichtigt das Kinderhilfswerk des Swissair-Personals im bestehenden SOS-Kinderdorf in Nairobi ein Haus zu bauen und eine «Swissair-Familie» zu installieren. Ich glaube kaum, dass es einen bessern return of investment gibt, als die strahlenden Gesichter der dankbaren Kinder, die auf diese Weise ein Zuhause mit Geborgenheit und die Möglichkeit einer Ausbildung erhalten. Dieser gut investierte Betrag ist zudem verrechnungssteuerfrei und kann erst noch unter den gemeinnützigen Zuwendungen von den Steuern abgezogen werden. Da die Mitglieder des Stiftungskomitees ohne jegliche Entschädigung und Spesen arbeiten, wird Ihnen



auch keine Kommission verrechnet und Sie haben die Garantie, dass der letzte Rappen Ihres gezeichneten Kapitals angelegt wird. Kontrollorgan können Sie selbst jederzeit spielen, indem Sie unterwegs eines der Kinderdörfer an einer SR-Destination besuchen und sich persönlich überzeugen, wieviel mit wenig Geld dort überall geholfen werden kann. Auch bieten Ihnen bis jetzt über 1200 SR-Angestellte mit monatlichem Salärabzug und die vielen regelmässigen Spender die Gewähr der Kontinuität unseres Hilfswerkes. Wir hören in unserer Firma immer, dass Stillstand gleichbedeutend mit Rückschritt sei, und wir versuchen daher mit unserer Stiftung auch, unsere Hilfe zu steigern. Mit der diesjährigen Weihnachtsaktion möchten wir das oben erwähnte Projekt in Nairobi finanzieren und zudem die Basis für ein «Swissair-Haus» im geplanten Kinderdorf in Caracas legen.

Helfen Sie bitte mit, diese Vorhaben zu verwirklichen. Die Investition lohnt sich unbedingt, denn die Zahl der notleidenden Kinder auf dieser Welt wird ständig grösser. Wir sind Ihnen dankbar für jede Spende und würden uns freuen, wenn wir bald auch im Kinderdorf von Nairobi eine «Swissair-Familie» hätten.

Stiftungskomitee Kinderhilfe des Swissair-Personals  
Gustav Bader, Vizepräsident



## Stiftung Kinderhilfe des Swissairpersonals (FR)

Postcheckkonto 80-26140

- Gegen Abzug von meinem Salär zeichne ich monatlich neu Fr. \_\_\_\_\_
- Ich bin bereits Spender, erhöhe aber meinen monatlichen Salärabzug von Fr. \_\_\_\_\_ auf Fr. \_\_\_\_\_
- Ich möchte sporadisch mit Einzahlungsscheinen einen Beitrag leisten.

Datum	Name Vorname	Angest.-Nr.	Kurzzeichen/ Fach
-------	--------------	-------------	----------------------

\_\_\_\_\_

Zu verkaufen: 15 Autominuten von Zug und Luzern und 25 Minuten von Zürich, an unverbaubarer Lage, freistehende

## **Liegenschaft für Liebhaber**

bestehend aus

### **Landhaus mit 7½-Zimmern**

dazu **Ökonomiegebäude** für verschiedene Nutzungsmöglichkeiten geeignet. Grundstückgröße **5700 m<sup>2</sup>**. Die sehr guten Gebäulichkeiten lassen auf eine interessierte Käuferschaft schliessen.

Anfragen unter Chiffre 1002, Vereinsdruckerei Frauenfeld.

Zu verkaufen in Kloten, fünf Fussminuten von Bus und Bahn

## **4½-Zimmer-Einfamilienhaus**

alleinstehend, mit Schwimmbad, Cheminee.

V. P. Fr. 550 000.–

X. Meier, Wart, 7312 Pfäfers, Telefon (085) 9 42 64



Noch nie so günstig!

## **Yacht-Charter**

Schweizerseen – Mittelmeer – Karibik – Pazifik

## **Privat-B-Schein-Unterricht**

(Bei Ihnen oder bei uns zu Hause in Kleingruppen nach individuellem Stundenplan)

**Pit's Segelschulen und KEA REISEN AG**

Salomon-Landolt-Strasse 3, 8450 Andelfingen, Telefon (052) 41 13 81



**EVANGELISCHE SCHULE  
BAUMACKER** Baumackerstr. 15  
8050 Zürich-Oerlikon

**Die gesuchte Privatschule in Zürich-Nord**

5.+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.**

## Callback



### What's a captain to do?

The flight was a profile descent to a large airport, conducted in instrument meteorological conditions. Flight attendants had called the Captain on the interphone and reported that a passenger was unconscious and receiving oxygen. They requested that medical personnel meet the flight . . .

The next call from Approach Control directed us to reduce speed further . . . I acknowledged the call, informed the controller of our passenger problem and asked him to relay to ABC Tower that we would like to expedite to the gate after landing. Approach cancelled our speed restriction, cleared us for the ILS left runway approach and said speed at our discretion . . . During the approach, we called airport in sight and we were cleared to land on the *right* runway. We expedited to the gate where an ambulance and medical team were waiting . . .

My crew departed ABC and flew to XYZ. Approaching XYZ we received a message to call ABC . . . Tower. The FAA representative wanted to know if I had been aware that ABC right runway was NOTAMED closed . . . I informed the FAA man that we were aware of the NOTAMs and the Tower had cleared us to land on the right runway. The FAA said the Tower Controller had just come back from vacation and momentarily forgot the right runway was closed for landings when Approach Control handed our flight over. I advised that the landing clearance did not seem unusual given the circumstances – Approach allowing us to speed up, Tower being advised of our ill passenger and request to expedite to the gate. The FAA asked if I knew how high I was as I passed over the construction off the approach end of the right runway. I did not know but estimated touching down about 3000 ft. down runway after seeing construction during approach . . .

If you approach a red light while driving, with a police officer waving you through the intersection, do you stop for the red light or proceed as directed? Given similar circumstances in the future, will try to remember to question the controller.



### «Like a pig on ice skates»

. . . is how the bird handled, according to a Captain who related the following mishap . . .

. . . Airport was getting its first rain for weeks and visibility was limited . . . As I turned the nose steering wheel to the right to make the turn onto taxiway, nothing happened – the aircraft continued straight ahead. I applied full brakes, with no apparent effect; reverse thrust was used to bring the aircraft to a stop, but the nose wheel had left the runway proper, going several yards onto the paved overrun . . . The incident was reported to the Tower, which could not see us because of the limited visibility, through our operations personnel.

### Wingwalkers

As power was applied for take-off, the # 2 engine failed. The take-off was aborted . . . Engine was shut down and ground evacuation was completed.

A potential hazard came to light during the evacuation. Before leaving the aircraft I determined that no passengers or flight attendants were left on board. This incident occurred at night and what I did not notice from inside the cabin was that several passengers were still on the left wing. After I exited via a slide, two passengers came down the slide after me. It was then that I noticed people still on the wing. (Apparently these last two people came back into the aircraft from the wing). I assisted the remaining people off the wing, who seemed unsure how to get off the wing safely or were afraid to try.

### Star Wars and the Basics

«Any sufficiently advanced technology is indistinguishable from magic», wrote Arthur C. Clarke. A no less romantic view of high-tech marvels emerges from the account of an ASRS reporter who missed his crossing restriction:

. . . I was busy building the approach into the FMS during faulty level-off. Recommend to not let distraction from computer interfere with flying the aircraft. We all know this but the system is so much fun to play with we often get caught up in Star Wars rather than the basics.

Many pilots echo this enthusiasm for the magic stuff of the advanced cockpit. In spite of this, the question of «Who's got the con?» appears to be a recurring element in a variety of safety incidents reported to ASRS . . .

The aircraft I fly for my airline is a marvelous piece of machinery – especially the flight management computer system (FMCS). However, this automation can get you into trouble if you are not careful . . .



Normally I check the FMCS route against our clearance which is usually «as filed» as per the computer flight plan we receive with the weather and our release . . . On this particular leg a maintenance problem distracted us on the ground. As a result we never found the error in the last segment of the (FMCS) route . . . After a few miles the Approach Controller noticed the error and questioned if we were, indeed, going direct. He then restated our clearance and it was then we realized what had happened . . .

The lesson learned – never be complacent with automation!

Received clearance to . . . climb to 4000'. We had climb thrust set. I was completing the turn when my F/O called «altitude». We were climbing rapidly through 4500'. I immediately reduced thrust and nosed over to descend to 4000'. Departure caught the bust and gave us clearance to 6000'. By now, the controller could read our altitude and he cancelled the climb clearance . . . I reduced power and used speed brakes to slow to 250 kts. as rapidly as possible.

I was way behind the airplane. But, why? . . . It has a «glass cockpit» and «state-of-the-art» electronics, but some of the magic stuff wasn't working . . . I was complacent, because the airplane is normally very easy to fly.



Algarve/Portugal

**Eine sichere Investition**

Wir bauen 20 Luxusvillen in mitten der schönsten Golfplätze Europas an einer Traumlage umgeben von 4 herrlichen Stränden.

5 Min. von der Stadt Portimão entfernt

**International Real Estate Investors**  
FL-9494 Schaan, Tf. 075 29 007, Tx 889 497

*«Vilamar»*  
in Ferragudo

## Humor



*With acknowledgements to Capt. Joe Conforti and the US-ALPA-Magazine, «Air Line Pilot»*

Liebe Volleyballfreunde,  
Die SGSV-Abteilung Volleyball organisiert:

## Volleyball-Fortbildungskurs 1989

Teilnehmen können alle SGSV-Mitglieder, Damen und Herren, die aktiv Volleyballsport betreiben und ihre Fachkenntnisse im Spiel erweitern möchten, sowie ihre eigenen Fähigkeiten zur Eigenschaft erlernen wollen. (Vorkenntnisse bedingt.)

- Kursdauer:** Montag bis Freitag, 1.–5. Mai 1989  
(Hinreise bereits am Sonntagabend, 30. April, und Rückreise am Samstagmorgen, 6. Mai)
- Kursort:** Sportzentrum Tenero/Ti mit seinen vielseitigen Freizeitanlagen
- Unterkunft:** In Sechszimmern mit Vollpension im Unter-  
kunftsgebäude des Sportzentrums
- Kursthemen:** Schulung der Spielphasen im Sportspiel  
Volleyball und Erlernung der theoretischen  
Grundlagen mit Film/Video
- Kurskosten:** Für SGSV-Mitglieder Fr. 200.–/Nichtmit-  
glieder Fr. 300.– (alles inbegriffen)
- Achtung:** Teilnahme auf 20 Personen beschränkt  
(wegen Sporthalle)
- Anmeldung:** Bis 30. November 1988 an den  
SGSV-Volleyballobmann  
Werner Gnos  
Rosengartenstr. 58  
8037 Zürich  
Telefon 01/271 42 33

Jeder Angemeldete erhält anfangs Januar 1989 den näheren Bericht. Der Anmeldeschluss ist früh festgelegt, damit die Kursteilnehmer ihren Ferienplan reservieren können und für uns genügend Zeit bleibt, je nach Teilnehmerzahl zu schauen, wieviele Kursleiter wir brauchen.

---

## Anmeldung für den Volleyball-Fortbildungskurs 1989

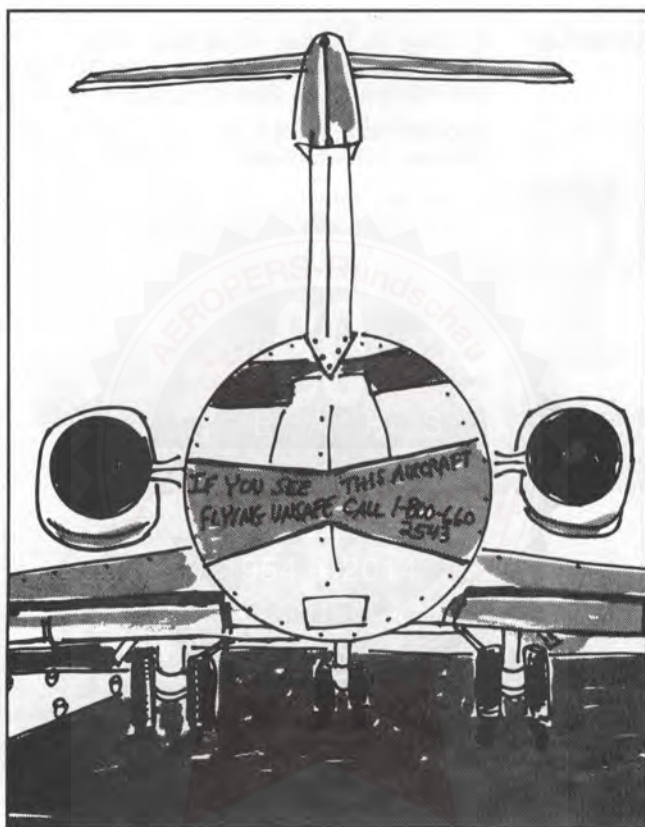
Name: .....

Strasse: .....

PLZ/Ort: .....

SGSV-Mitglied  Ja  Nein

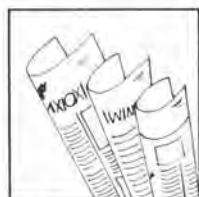
# Humor



*With acknowledgements to Capt. Joe Conforti and the US-ALPA-Magazine, «Air Line Pilot»*



## From other publications



### **Straight and level**

According to a newspaper report, embarrassed Swiss ministers are demanding a replacement for the country's propeller-driven State aircraft, «which was recently ignored on a West German trip when a military band greeted puzzled passengers off a regular Swissair jet». (Aus: «Flight»)

### **Boeing studies longer 767**

Boeing is considering a 350/400-seat 767 to fill the gap between the 767-300 and the 747, and to compete directly with the Airbus A330 and McDonnell Douglas MD-11. The largest 767 now is the -300, which seats 261 passengers in a two-class layout or 290 in a single-class high-density configuration.

A longer 767 would need extensive modification to the wing, if not a new wing altogether. Despite having up to 150 extra passengers, the aircraft can be powered by essentially the same engine, says Boeing 747/767 marketing-management and product-development director Don Bennet. The Rolls-Royce RB.211-524G or H will provide sufficient thrust, and only in an exceptional case will the new -524L be needed, he says.

A 400-seat, re-winged 767 (provisionally labelled 767RW stretch) could have a range of about 5,000 n.m. with 275 passengers. A 767RW-300 (re-winged but not stretched) would have a 7,500 n.m. range with 206 passengers. Both would have a higher cruise speed. Boeing will decide which (if any) to pursue in about 12 months' time, with a go-ahead before 1990. First flight could be in early 1993, with deliveries in the same year.

(Aus: «Flight», 13. August 1988)

### **Motivationsprämie**

Passengers on an Indian Airlines flight had a narrow escape after the tail of the aircraft caught fire while landing at the Palam Airport.

An inquiry has been ordered into the cause of the fire by Minister of Civil Aviation and Health Motilal Vohra who rushed to the airport after the incident was reported. One female passenger, who suffered a shock was administered first aid and sent to a local hospital for further check up, authorities said. The Minister met the passengers personally.

*The Minister announced an award of Rs. 20,000 for the fire crew of the International Airports Authority of India for quickly extinguishing the fire.*

The flight IC-422 was coming from Srinagar via Jammu and Chandigarh. There were 126 passengers and five crew members on board.

*(Aus: «INDIAN EXPRESS» vom 20.6.1988)*



### **Man sollte . . .**

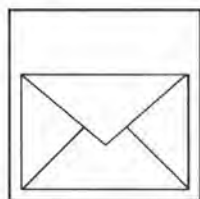
. . . den Autoren der AOM-Revisionen für ihren Fleiss eine besondere Anerkennung aussprechen: Vom 16. 6. bis zum 11. 8. 1988 haben sie allein für die DC-9 / Series 80 netto 1120 Gramm ausgestossen.

. . . die Autoren der AOM-Revisionen ermuntern, ihr «A» oder «N» tatsächlich dort anzubringen, wo etwas Dramatisches geändert wurde. Auf diese Weise liesse sich die detektivische Sucherei beachtlich verkürzen.

. . . unsere aussergewöhnlich kompetenten Revisions-Verfasser schnellstens an Douglas verleasen. Dort könnten sie bewirken, dass die MD-11 von Anfang an richtig beschrieben wird und demzufolge – acht Jahre nach Indienstellung – Tonnen von Revisionen eingespart werden können.

Alexander Ditze

## Briefe an die rundschau



### **Wir leben in der Zwiellichtzone**

Nacht. Absolute Dunkelheit umgibt mich. Warum kommt der Weckruf nicht?

Verspätung, ATC-Slot, oder einfach keinen Schlaf mehr?

Die Nachttischlampe an, die Uhr zeigt 22.25, Sonntag nacht.

Wir, die Crew der Swissair 194, verlassen heute nacht die Zeitzone von Pakistan und werden morgen früh in Peking sein. Umgezogen, wieder in Zivil, schaut uns mancher Chinese etwas komisch an, wer gähnt denn schon so heftig am frühen Nachmittag.

Am 1. August, Nationalfeiertag, sind wir bei der Botschaft zu einer netten Party eingeladen, «unsere» Firma wird gelobt, weil auch Bratwürste und Cervelats eingeflogen wurden. In der Rede werden die Leistungen der 600 000 Auslandschweizer gewürdigt, die das Ansehen der Schweiz erhöhen.

Sind nun Swissair-Crews Auslandschweizer? Nein!!! Aber sie leben bis zu 33 Prozent im Ausland.

Tag, greller Tag, die rasch steigende DC-10 jagt der Sonne nach. Die Augen geblendet, und das für fünf Stunden, so war es mit dem Frachter SR 114, von Lissabon nach New York. Hätten wir 30 Minuten Verspätung, es wäre der längste Sonnenuntergang der Welt.

Stürme rauschen mit vehementer Gewalt über die Nordsee, an eine Landung in Kopenhagen ist wegen zuviel Querwind nicht zu denken, so wird eben in Hamburg geschlafen und nicht in Kopenhagen.

Am Montag Reserve AD-16. Das Telefon läutet: «Sie müend sofort uf d'Langstrecki nach Rio, sorry dr Captain hät sich chrank gmäldet.»

Konsequenz: «De Plauschjass am Samstag, de Geburtstag am Sunntig vom Pape, chasch vergässe, derfür häsch am übernächste Mittwoch, Dunnschtig frei.»

Wir, die Crew: Wir leben zwischen den Zeitzonen, zwischen den Tagesstunden, zwischen den Kalendertagen, zwischen den Gesellschaften, zwischen den Kulturen.

Als Berufsgruppe zwischen «Boden» – «Büro» – «Kader». Und seit den letzten Angriffen des Sepp Moser noch zwischen Held und «Gallöori».

Dies alles hat seine ungeheuer faszinierenden Seiten, aber wo viel Licht ist, ist auch viel Schatten.

Wenn es um Arbeit, Verantwortung, Einsatz, Treue, Ehre geht, zieht uns jeder in seine Spitzengruppe der Forderungen. Geht es um uns, um Dich und mich, so gehören wir überall in die Zwischenräume – die *Zwielichtzone*.

Wir wollen nicht in den Schlagschatten eines Unfalls. Aber hie und da etwas Abendsonne würde das Herz wärmen, unser Licht in der Twilightzone etwas verklären.

Thomas Bircher

#### **Ihr Artikel in der letzten Aeropers-rundschau «Statt Steuern – Ferien»**

Sehr geehrter Herr Heinzer

Wir machen Sie gerne auf die heute schon bestehende Möglichkeit aufmerksam, das Bargeschenk aus Anlass eines Dienstjubiläums über den Bezug von unbezahltem Urlaub ganz oder teilweise in Freizeit umzuwandeln.

Trotz der steuerlich vorteilhaften offerierten Möglichkeit aus dem Jahre 1981 haben bisher Cockpit-Besatzungsmitglieder von dieser Umwandlung nur sehr wenig Gebrauch gemacht. Dies kann auf geringes Interesse seitens des Personals oder auf vorübergehende Bestandesengpässe zurückzuführen sein.

Die Mitteilung des Personaldienstes vom Januar 1981, welche nach wie vor Gültigkeit hat, sowie das Merkblatt über den unbezahlten Urlaub vom Januar 1987 geben Aufschluss über den Ablauf. Selbstverständlich beraten wir Sie auch gerne persönlich.

Mit freundlichen Grüßen

Personaldienste  
Fliegendes Personal

J. W. Schnell



## Weltreise



*Australien, April 1987*

# Organisation des Vorstandes

---

<b>Präsident:</b>	H. Spörri	Fach 402	<b>Mitglieder:</b>	R. Lengauer	Fach 1083
				T. Stefanini	Fach 296
<b>Vizepräsidenten:</b>	E. Scharp	Fach 1323		R. Suter	Fach 1110
	H. Lüscher	Fach 189		A. Caluori	Fach 534

---

<b>Kommission</b>	<b>Delegierter des Vorstandes</b>	<b>Vorsitz</b>	<b>SR-Fach</b>
Versicherungen	E. Scharp	M. Kuhn	1230
Salär-/Gesamtaufwand	E. Scharp	G. Brun	1078
Datenaufzeichnungsgeräte	R. Suter	H. Lüscher	189
Seniorität	T. Stefanini	P. Bircher	274
Finanzen	H. Spörri	G. Schwing	1486
Einsatz	R. Lengauer		
Schule und Check	H. Spörri	G. Riedel	1352
Flugsicherheit	T. Stefanini	H. P. Buchmann	22
Security	H. Spörri	P. Rüedi	1311
<b>rundschau</b>	H. Lüscher		
Int. Organisationen	H. Lüscher		
Copilotengruppe	R. Suter	Ch. Häfeli	86
Flight Engineers	A. Caluori	W. Jenni	513
Ausländer	E. Scharp	J. van Dierendonck	1414
Romands	H. Spörri	B. Wettstein	1289
Pensionierte	E. Scharp		
Dachverband	R. Lengauer	H. Spörri	402
Rechtsfragen	A. Caluori	J. P. Tappy	1413
Öffentlichkeitsarbeit	R. Suter	M. Gremlich	1019

---

<b>VEF-Stiftungsräte:</b>	Jürg Franz	Fach 448	Erwin Kaiser	Fach 242
	Ruedi Gretler	Fach 71	Rudolf Suter	Fach 1110
	Alfred Huggenberger	Fach 141		

---

**Sekretariat**  
Felix Kuster  
Eva Brändle  
Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten  
Telefon 814 15 15, SR-Fach «Aeropers»  
Telex 825 558 – alps ch

**Öffnungszeiten**  
Montag bis Freitag, 9–12.45 Uhr

**Versicherungen**  
Eveline Scheidegger  
Maria Basauri, Therese Müller  
Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten  
Telefon 813 53 90, SR-Fach «Aerosana»

**Öffnungszeiten**  
Montag bis Freitag, 9–12.45 Uhr

---



## ***Aeropers-Kommissionen***





<b>Kommission</b>	<b>Delegierter des Vorstandes</b>	<b>Mitglieder</b>
<b>Versicherungs- kommission</b>	Ernst Scharp	Matthias Kuhn (Vorsitz) Olav Brunner, Markus Müller Jacques van Scherpenzeel Claude Tapparel Jean Claude Ribaux Wouter Dockheer Heinz Schneider
<b>Salär-/Gesamt- aufwandskommission</b>	Ernst Scharp	Guido Brun (Vorsitz) Jürg Isler Giuliano Moret Stephan Künzli (Jürg Franz)
<b>Datenaufzeichnungs- geräte (ADAS)</b>	Rudolf Suter	Henry Lüscher
<b>Seniorität</b>	Thomas Stefanini	Peter Bircher (Vorsitz) Rolf Plüss Wouter Dockheer
<b>Finanzen</b>	Heiner Spörri	Gerhard Schwing (Kassier)
<b>Einsatzkommission</b>	Rolf Lengauer	Marc Baudat (Typenchef B-747) Kurt Kuratli, Erich Bieler Fritz Meng Eugen Stiefel (Typenchef DC-10) Urs Burkhard, Jürgen Schott Christoph Kühner Walter Weibel (Typenchef DC-9) Bernard Wettstein Peter Briner Martin Toet (Typenchef A-310) Erwin Schaupp, Richard Meier Beat Weber (Typenchef F-100) Hugo Bühlmann, Oskar Wagner
<b>Schule und Check</b>	Heiner Spörri	Günter Riedel (Vorsitz) Johannes de Jager Beat Ebersold, Peter Hotz
<b>Internationale Organisationen</b>	Henry Lüscher (IFALPA)	Rolf Lengauer (Europilote) Walter Jenni (EFEO)
<b>Flugsicherheit</b>	Thomas Stefanini	Hanspeter Buchmann (Vorsitz) Heinz Degen, Heinz Kistler Peter Merz, Timothy Crowch Ulrich Tröhler Peter Wüthrich, Peter Rüedi Henry Lüscher, Thomas Weder

<b>Kommission</b>	<b>Delegierter des Vorstandes</b>	<b>Mitglieder</b>
<b>Sicherheitsfragen</b>	Heiner Spörri	Peter Rüedi
<b>rundschau</b>	Henry Lüscher	Albert Bargetzi Christian Genolet Jörg Kohler, Felix Kuster Felix Rasumowsky Heiner Spörri Martin Waltenspühl

<b>Arbeitsgruppe</b>	<b>Delegierter des Vorstandes</b>	<b>Mitglieder</b>
<b>Ausländerkommission</b>	Ernst Scharp	Jan van Dierendonck (Vorsitz) Gerald Grocott, Roy Holland Horst Robitzkat, Henry Drost Hans Tolen
<b>Romands</b>	Heiner Spörri	Bernard Wettstein (Vorsitz) Jean-Paul Muller Thierry Rosselet Xavier Wohlschlag
<b>F/E-Kommission</b>	Anselmo Caluori	Walter Jenni (Vorsitz) Thomas Müller Werner Pfenninger Jürg Schneeberger
<b>Rechtsfragen</b>	Anselmo Caluori	Jean Pierre Tappy (Vorsitz) Pedro Albert
<b>Copiloten</b>	Rudolf Suter	Christoph Häfeli (Vorsitz)
<b>Pensionierte</b>	Ernst Scharp	
<b>PR-Kommission</b>	Rudolf Suter	Martin Gremlich (Vorsitz) Peter Bircher, Jacques Nicodet Heinrich Ackermann Rudolf Paur, Arthur Schatz Marco Müller, Peter Wepfer
<b>Ehrenrichter</b>		Heinrich Maurer Walter Jenni Hansrudolf Gamma Hanspeter Buchmann Hans Kok Walter Hauser Marcel Egger

## Delegationen und Vertretungen

---

**Dachverband der Vereinigungen des fliegenden Personals der Swissair**  
Heiner Spörri (gleichzeitig Präsident des Dachverbandes), Rolf Lengauer  
Beauftragter für Sicherheitsfragen: Peter Rüedi

### **VEF-Stiftungsräte**

Alfred Huggenberger, Rudolf Gretler, Rudolf Suter, Jürg Franz, Erwin Kaiser

### **OASF-Stiftungsräte**

Jacques van Scherpenzeel (Vorsitz), Olé Kristiansen, Michael Thomas

### **Aerosuisse, Dachverband der schweizerischen Luftfahrt**

Marcel Egger

### **Eidgenössische Luftfahrtskommission**

Hano Hürzeler (ab 1.1.1989: Heiner Spörri)

### **Eidgenössische Flugsicherungskommission**

Hanspeter Buchmann, Thomas Weder

### **ATIR (air traffic incident reporting)**

Hanspeter Buchmann, Thomas Weder

### **Büro für Flugunfalluntersuchungen**

Fachgruppe Flugbetrieb

Fachgruppe Wetter

Fachgruppe Flugsicherung

Fachgruppe Zeugeneinvernahmen

Fachgruppe Flugzeugzelle

Fachgruppe Triebwerke

Fachgruppe Flugschreiber

Fachgruppe Systeme

Fachgruppe Human Factors

Hanspeter Buchmann

Rolf Lengauer

Thomas Weder

Jean Pierre Tappy

Arnold Wagner, Heinz Degen

Arnold Wagner, Jürg Schneeberger

Arnold Wagner, Ulrich Tröhler

Heinz Degen

Timothy Crowch

Dr. med. Hans Schefer

Kloten, 2. August 1988