

rundschau

Mai / Juni 1980



**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
INTERN	
Der neue Vorstand	9
Walter Gubser stellt sich vor	11
Information und Mitsprache	12
Nix Cultura?	14
Neuaufnahmen	16
Grand Prix Aeropers	17
From a letter to the President	18
Unnötige Risiken im Cockpit	22
Bildschirme im Cockpit	26
Man sollte . . .	28
Briefe an die rundschau	30
Hobby-Ecke	32
From other publications	37

Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 18. Juli 1980

Redaktions-Team:

B. von Tobel (Vorsitz)
 W. Waeschle (Produktion)
 H. Hürzeler, R. Kurtz,
 F. Rasumowsky, J. Schmid,
 H. Spörri

**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

Er ist da! Der erste AEG Schlagbohrer mit Vollwellen-Electronic.

Mit Supersanft-Anlauf und ganz leisen 750 Watt. Lassen Sie sich diese neue Spitzenleistung bei uns vorführen.



SB 2 E-750

Nettopreise

Fr. 425.— SB 2 E-750

Fr. 305.— Links- und Rechtslauf

SB 2 E-430 RL, 10 mm

Fr. 315.— SB 2 E-430 RL, 13 mm

AEG

Elektrowerkzeuge von
AEG-TELEFUNKEN

Byland AG

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

«La Suisse» Versicherungen

Lebens-, Unfall-, Haftpflicht- und Krankenversicherung.

Sachversicherungen.

Klaus Keller, Generalagentur
Obergasse 32, 8400 Winterthur
Telefon 052/22 43 26

Auf Ihrer Seite, wenn Sie Hilfe brauchen

Planung



Die Planung ist ein wichtiger Teil unserer Arbeit. Wir machen ein pre-flight planning, inflight planning, descent planning und was der planners mehr sind. Plan ahead! heisst es schon in der ersten Flugstunde, sonst wirst Du von den Ereignissen überrumpelt. Wir sind ein Verein von Planern, unterschreiben CFPs, ATC-Flugpläne und Computer-Flugpläne. Wir sind aber nicht nur aktiv mit der Planung beschäftigt, sondern auch als Objekte (z. B. der Bestandes- oder Einsatzplanung) davon betroffen. Eine Fehlplanung kann ernste Folgen haben. Im fliegerischen Bereich können incidents oder sogar accidents daraus resultieren, mit entsprechenden Konsequenzen für den Kapitän. In den anderen Bereichen sind die Folgen einer Fehlplanung vielleicht weniger spektakulär, aber deshalb nicht minder unerwünscht.

Einmal mehr sind unsere Kollegen Bordmechaniker von einer Fehlplanung betroffen. War es vor einigen Jahren ein Überbestand, der die «Aktion Galeysteward» zur Folge hatte, so ist es diesmal ein Unterbestand, der sich durch massive Ferienüberträge manifestiert — 22 Monate im letzten Jahr, dieses Jahr sollen es noch mehr werden. Wen wundert's, dass ihr Goodwill allmählich schwindet? Aber nicht nur die direkt betroffenen F/Es leiden unter diesem Missstand, sondern die ganze Operation, fehlt doch die Flexibilität fast gänzlich. Das kann unter Umständen teurer zu stehen kommen, als ein minimaler Überbestand.

Wie ist es aber zu diesem Engpass gekommen? Wahrscheinlich hat man im Zuge der Sparaktionen mit einem absoluten Minimalbestand geplant. Das war damals vielleicht vertretbar, aber man hat es dann offensichtlich unterlassen, an der CPF ein replanning zu machen. Oder man hat sich — um in der Fliegersprache zu bleiben — trotz closed destination für ein commitment to land entschieden, in der Hoffnung, es ereigne sich ein meteorologisches Wunder? Wie würde ein Pilot, der solches plant, wohl qualifiziert?

Bekanntlich ist es einfach, im Nachhinein Kritik zu üben. Das werden wir uns aber so lange erlauben, als wir Mitsprache auf Gebieten, die uns direkt betreffen, nicht besitzen. Die Bestandesplanung ist eines davon.

In nächster Zeit werden Sie aber nicht Bestandes-, Flug- oder Einsatzpläne diskutieren wollen, sondern vor allem Ferienpläne. Ich wünsche viel Vergnügen!

Beat von Tobel



*Intérieurs für die Entel
der Bergbauern.*

Scherrer Wohnen

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

Liebe Mitglieder

Wenn Sie diesen Artikel lesen, liegen jene Geschehnisse, die uns heute beschäftigen, inklusive Aeroperswahlen samt Generalversammlung, bereits hinter uns. In der schnelllebigen Zeit von heute, wo eine Information die andere jagt, gibt es bekanntlich nichts älteres, als eine Zeitung von gestern. Um so schwieriger ist es, heute einen Artikel zu schreiben, der erst in drei Wochen erscheinen wird, aber trotzdem aktuell sein sollte. Bleibt einem also nichts anderes übrig, als sich am besten zu prinzipiellen und nicht zu aktuellen Themen zu äussern.

**Der hier vorgesehene Text ist durch die
lausige Stimmbeteiligung
leider gegenstandslos geworden!**

Im Zusammenhang mit Reorganisation und Wahlen wurde einmal mehr die Frage gestellt, warum wir in der Aeropers das **demokratische Wahlverfahren** nicht auch auf sämtliche **Kommissionsmitglieder** ausdehnten. Wir sind der Überzeugung, dass wir auf der heutigen Basis der freiwilligen Kommissionsmitarbeit im Gesamten gesehen erfahrungsgemäss besser fahren, indem sich für gewisse Fachgebiete speziell interessierte, fähige und einsatzbereite Mitarbeiter finden lassen, die uns mit ihrem Fachwissen sehr gute Dienste leisten, als Person vielleicht aber nicht jenen Grad an Popularität besitzen, die ihnen eine sog. ehrenvolle Wahl garantiert. Der Hauptgrund liegt aber anderswo. Kommissionen sind nämlich dazu da, auf Weisungen des gewählten Vorstandes hin Vorschläge und Entscheidungsgrundlagen auszuarbeiten. Sie sollten deshalb aus Spezialisten bestehen, die den Vorstand in ihrem Fachgebiet beraten und von der Detailarbeit entlasten. Sie haben in der Regel keine Befugnis, sondern stellen Anträge zuhanden des gewählten Vorstandes, der dann entscheidet und demzufolge die Verantwortung trägt. Dieses Unterstellungsprinzip gilt auch für die Einsatzkommission, obschon diese bei Rotationsabsprachen, Spezialflügen und sog. Feuerwehrübungen eine gewisse Kompetenz besitzt. Hingegen führt der Aeropers-Präsident gemäss neuem Organigramm weiterhin den Vorsitz in der Gesamt-EK.

Sofern es die Zeit erlaubt, führt diese bei Vorliegen verschiedener Rotationsvorschläge immer Umfragen durch, wobei Sie persönlich entscheiden können, währenddem bei kurzfristigeren Differenzen der Beschluss des Vorstandes massgebend ist. Kommissionsvorsitzende und Mitarbeiter geniessen also keine Narrenfreiheit; sie rekrutieren sich auf Ausschreibung hin aus Freiwilligen, werden vom Vorstand ernannt und unterstehen ihm gemäss Pflichtenheft. Die Aeropers ist mit diesem System wie gesagt gut gefahren und sieht sich nicht veranlasst, etwas daran zu ändern, es sei denn, Sie, liebe Mitglieder stellen einen entsprechenden Antrag behufs Volksabstimmung.

Ein weiterer Dauerbrenner in den pilotischen Diskussionsthemen heisst **Seniorität**. Er wird immer dann besonders aktuell, wenn neue Flugzeugtypen eingeführt werden. Das Prinzip an und für sich ist hinlänglich bekannt und regelt die Pilotenkarriere auf eine vernünftige und bewährte Weise. Böse Zungen behaupten zwar, diese heiligste aller Kühe beschütze lediglich die Durchschnittlichkeit. Dem ist aber nicht so, denn sie entspricht dem natürlichen Wachstum vom Kleinen zum Grossen und bewahrt uns vor dem sonst üblichen wüsten Karrieregerangel mit all seinen unkameradschaftlichen, negativen Seiten. Jeder von uns kommt dann zu seiner nächsten Beförderungschance, wenn er an der Reihe ist, sofern er Umschulung und Checks besteht. Dies ist sicher sinnvoll und richtig. Hingegen kann eine stur angewandte Seniorität zu Härtefällen führen. Um solche wenn immer möglich zu vermeiden, haben Aeropers und Swissair in den letzten Jahren versucht, auf der Basis der Seniorität dem persönlichen Wunsch des Einzelnen vermehrt entgegenzukommen. Dieses humanere System funktioniert aber nur so lange, als man genügend Freiwillige findet, um z. B. die DC-8 auszufliegen oder aber vorzeitig auf die DC-10 umzuschulen. Der Weg führt nicht, wie ab und zu behauptet wird, zu einer Aushöhlung des Senioritätsprinzips, zumal ja die Anfragen in strikter Reihenfolge stattfinden, sondern zu einer Vermenschlichung desselben. Denn sowohl Aeropers als auch die Swissair haben alles Interesse daran, dass möglichst jeder Pilot auf jenem Flugzeugtyp fliegt, auf dem er sich am glücklichsten fühlt. Finanzielle Erwägungen spielen seit Einführung der ECS ja gottlob keine Rolle mehr. Können hingegen bestehende Vakanzen nicht mehr mit Freiwilligen ausgefüllt werden, so kommt es auch heute noch zu sog. «Verknurrungen» in umgekehrter Senioritätsreihenfolge, was für den Betroffenen sicher nicht angenehm ist, aber verständlich sein sollte. Es gibt leider kein System, das nicht auch seine Schattenseiten hätte. Denn, wie gesagt, ein stures Einhalten des Senioritätsprinzipes würde zu weit mehr Vergewaltigungen führen. Wo solche heute trotzdem noch vorkommen, muss eine Lösung angestrebt werden, die eine Umschulung auf das Flugzeug seiner Wahl zu einem spätern Zeitpunkt doch noch gewährleistet. Swissair

und Aeropers werden sich diesem Problem nochmals annehmen müssen. Die im selben Zusammenhang schon oft erwähnte **DC-10-Psychose** lässt sich m. E. hauptsächlich auf den leider immer noch vorhandenen Unterbestand an DC-10-Piloten und -FEs zurückführen. Denn auch das «most sophisticated aircraft» mit dem erwiesenermaßen interessantesten Streckennetz bietet wenig Anreiz zu einer Umschulung, solange Einsatzstabilität, Freitageregulierung, Privatleben und Ferienplanung infolge Bestandesknappheit nicht gewährleistet sind, währenddem es sich auf andern Flugzeugtypen gleichzeitig recht komfortabel leben lässt. Da das weltweite Fliegen nicht nur mehr Zeitverschiebungs- und Gesundheitsprobleme, sondern vor allem auch mehr Streckenvorbereitungszeit zuhause erfordert, sollte die Freizeit auf diesem Kahn besonders grosszügig bemessen sein. Nun ist das Problem aber zuständigen Orten schon längere Zeit bekannt, und die Umschulungsmühle bekanntlich auf Hochtouren; somit sollte es sich in absehbarer Zukunft ja von selbst erledigen!

Zum Schluss noch ein paar grundsätzliche Überlegungen, die mir im Zusammenhang mit dem in diesen Tagen, d. h. Mitte Mai, leider wieder Schlagzeilen liefernden **Unfall Athen** bedenkenswert erscheinen.

Aus Erfahrung wissen wir, dass praktisch jedes Flugunglück auf eine Verkettung von unglücklichen Umständen und auf die Summierung derselben zurückzuführen ist. Man scheint in der Öffentlichkeit und oft auch im airlinebusiness vergessen zu haben, dass eigentlich jeder Flug, vor allem aber jeder Start und jede Landung, eine komplizierte Operation darstellt, bei der **alle** Faktoren stimmen müssen. In diesen entscheidenden Phasen des Fluges ist jeder Mann im Cockpit aufs höchste konzentriert und belastet, vor allem, wenn unvorhergesehene Schwierigkeiten auftreten. Wir müssen in solchen Momenten unter unerhörtem Zeit- und Verantwortungsdruck fehlerlos entscheiden und reagieren, für analytisches Denken ist die Zeit zu kurz. Es ist sicher nicht unbescheiden, wenn wir diese kritischen Phasen mit einer komplizierten chirurgischen Operation vergleichen, zumal es bei uns ja um hunderte von Menschenleben (inklusive des eigenen!) geht. So, wie der Arzt sich alle erdenkliche Mühe gibt, Leben zu erhalten und zu retten, so setzt jeder Pilot und jeder Bordtechniker seine ganze Konzentration, sein gesamtes berufliches Wissen und Können ein, um sich und seine Passagiere, auch unter den widerwärtigsten Bedingungen, heil und safe von A nach B zu bringen. Kommt es trotzdem einmal zu einer Katastrophe, so können absichtliches Fehlverhalten und Fahrlässigkeit von allem Anfang an ausgeschlossen werden, weil sich kein Flugkapitän, aber auch kein First Officer und kein F/E je absichtlich oder fahrlässig in eine kritische Situation begibt. Zu sog. Fehlverhalten kommt es in der Fliegerei nämlich nur durch zeitlich bedingte Überforderung, wenn die Summe der widrigen Um-

stände zusammen mit dem rasanten Ablauf unerwarteter Geschehnisse einem zeitgerechten Denken und Handeln davonlaufen und unsere Reaktionen deshalb möglicherweise zu spät, und in der Regel so, wie jahrelang eingedrillt erfolgen.

Es stimmt, jeder von uns durchlief eine strenge Selektion und eine ebenso strenge Ausbildung, wir wurden und werden laufend trainiert, schwierige Situationen zu meistern, wir haben diese Fähigkeiten an unsern halbjährlichen Checks zu beweisen. Wir beweisen sie aber vor allem in der Praxis, bei Tag und Nacht, in Sturm, Nebel und Schnee, bei x-tausenden von Starts und Landungen. Wissen, Können und Erfahrung sind also bestens gewährleistet, und dennoch kann ein Unfall nie ganz ausgeschlossen werden; eben dann, wenn sich alle Faktoren negativ addieren. Und da im Verlaufe der Zeit der Umfang an Vorschriften, rules und regulations, policies, procedures and recommendations ein derartiges Mass angenommen hat, so ist im kritischsten aller Fälle, wo in Sekundenbruchteilen reagiert werden muss, ein systematisches Verifizieren und fehlerloses Anwenden nicht unbedingt garantiert.

Es geht mir bei dieser Feststellung weder um eine Pauschalentschuldigung für sog. Pilotenfehler oder um die Abschaffung von Vorschriften, sondern primär um Verständnis und um eine realistische Beurteilung unter Berücksichtigung **sämtlicher** Faktoren. Wer Vorschriften und Richtlinien erlässt, trägt nämlich ebenfalls Verantwortung; auch wenn diese de jure elegant nach vorne links delegiert worden ist.

Mit freundlichen Grüßen Ihr Hano Hürzeler

Lackoberflächenschutz äußerst widerstandsfähig gegenüber den Ultraviolettstrahlen und anderen atmosphärischen Einflüssen (Umweltverschmutzung usw.)

Unterkonstruktion in Holz - schutzimprägniert
Wasserdampfdiffusionsschutzdeckschicht (Innenseite)

POLYURETHAN (PU)-Schaum-Isolierung

Oberflächenstruktur (Münchner Rauhputz) in wartungsfreiem Aluminium

Mauerwerk

Das Fassadensystem für perfekte Aussenisierungen

ISELI & CO
Fassadenverkleidungen
Alutherm-Systeme
Renovationen

Wädenswil - Zürich
Tiefenhofstr. 23
Tel. 01/ 780 48 75

HEIZ
OEL
SPAREN

Der Vorstand für die Amts- periode 1980 - 1982

(Gewählt auf die Generalversammlung
vom 29. Mai 1980)



Präsident
Hano Hürzeler
Capt. DC-10



Eduard Brunner
Capt. DC-10



Heiner Spörri
SFO DC-10



Walter Gubser
Capt. DC-10



Max Wipf
SFO DC-10



Hans Maarten Kok
SFO DC-10



Laszlo Zsindely
Capt. DC-9

SOFT-STAR

Wasserenthärtungsanlagen



zeichnen sich aus durch:

- sparsamen Salzverbrauch dank elektronischer Härtefühlersteuerung
- Einfache Bauweise
- 4-Stufen-Ventil
- Spezialanlagen für Schwimmbäder

★ NEU

- selbstdesinfizierende, daher keimfreie Harzfällung aus Silberharz
- Verschneideventil mit Skala

Ausführungen als:

- Ein- oder Mehrfamilienhausanlagen
- Pendelanlagen
- Heisswasseranlagen
- Automatische oder Handsteuerung
- Härtefühler-, Zeit- oder Volumensteuerung
- Baukastensystem

Zubehör:

- Schmutzfilter
- Dosierpumpen zur Bekämpfung der Leitungskorrosion

Referenzen stehen zur Verfügung. Weitere Aukünfte erteilt gerne:

AHEMO

Bau- und Industriemontagen A
Munotstieg 5
8200 Schaffhausen
Telefon 053 5 09 76

Neu im Vorstand — Walter E. Gubser stellt sich vor

Heute bin ich aus dem Aeropers-Anhänger ausgestiegen — ich lasse mich vorne anspannen! Mitfahren war schön. Mit meiner bezahlten Fahrkarte war ich recht wohl; ich gehörte zur schweigenden Mehrheit. Doch durch die Erlebnisse während dieser langen «Fahrt» kam auch die Erkenntnis, wie sehr wir diese Aeropers brauchen und auch Piloten, welche an diesem Karren ziehen, ihn steuern, mitbestimmen. Der Produktionsauftrag ist da — die SWISSAIR hat ihn gegeben. Wir Aeropers-Mitglieder aber bestimmen und wählen, für welchen Preis, wie weit und in welcher Richtung gefahren wird. Ich bin heute, nach 20 Jahren Swissair-Mitarbeit, von der Notwendigkeit einer gesunden Sozialpartnerschaft, von der Mitarbeit und der Mitbestimmung überzeugt. Deshalb habe ich mich als Vorstandsmitglied zur Verfügung gestellt. Ich danke Ihnen für das mir bei der Wahl entgegengebrachte Vertrauen.

Da ich nicht so leicht zu übersehen bin (184/95), kennen mich viele Mitarbeiter persönlich. Für die andern einige Angaben über mich: Alter 45, verheiratet, 2 Kinder, bei Swissair seit 1960, PIC-10 seit 1. 1. 1980, wohnhaft in Zug (40 km von Kloten — kein Steuerparadies!). Meine Hobbies: Familie, Kochen, Börse, Psychologie, Fotografieren und Tonaufnahmen für Tonbildschauen, Windsurfen, Velofahren und Musikhören — diese und noch einige andere Betätigungsfelder lassen mir beinahe keine Zeit mehr zum heissgeliebten Faulenzen und Geniessen. In der Swissair gab ich ein nur sehr kurzes «Gastspiel» an einem Bürotisch; stand aber in langjährigem Einsatz als RCP, im SIM und im Schulzimmer. Heute bin ich normaler Truppenpilot — im Militär Major ohne Beförderungsabsichten mit Glauben an unser Milizsystem.

Durch die Aufgaben im Aeropers-Vorstand wird mein Leben noch vielgestaltiger werden. Ich vertrete eine Politik Mitte-rechts, eine Politik der menschlichen Offenheit, Klarheit und Ehrlichkeit — des Miteinander. Ich bin nicht bereit, mich ausnützen zu lassen; Kleinlichkeit, Dünkel und allzugrossen Egoismus schätze ich nicht.

In diesem Sinne freue ich mich auf Ihre Unterstützung, auf die Arbeit im Vorstand und auf den konstruktiven Aufbau unserer Zukunft zusammen mit den Kollegen vom SWR-Management.

Walter E. Gubser

Im «Flight Recorder» Nr. 2 dieses Jahres sind einerseits vom Chef OC, andererseits durch First Officer Olav Dlugi Gedanken zu diesem Thema geäußert worden, die den Aeropers-Vorstand und dessen Informationspolitik direkt ansprechen. Ursache des Unbehagens ist die Kontroverse um das Crew-Complement des A-310. Wir haben Sie über den Ablauf fortwährend informiert, und Anfang Jahr auch um Ihre Meinung befragt. Das Dilemma bestand von Anfang an darin, dass wir als Piloten und auch als Verband kein Mitspracherecht besitzen, wenn es um unsern Arbeitsplatz geht. Dennoch setzen wir uns für ein Dreimanncockpit ein, wobei wir nicht gegen neue Technologien ankämpfen, sondern gegen die Unterordnung des Menschen unter die Technik, und damit gegen die Einbusse der von allen geforderten Lebensqualität. Die Umfrage hat den Standpunkt des Vorstandes bestätigt, wenn auch bei relativ bescheidener Stimmbeteiligung. Vergessen wir aber nicht, dass sich die Organe des Staates bei ihrer Tätigkeit auf noch viel kleinere «Mehrheiten» berufen müssen, wenn weniger als 30% der Bevölkerung an den Abstimmungen teilnehmen.

Als gewählte Vertreter der Piloten haben wir die Pflicht, die **Mehrheit** der Mitglieder zu vertreten, wenn es um Grundsatzfragen geht. Diese Verpflichtung versuchen die Vorstandsmitglieder nach bestem Wissen und Gewissen einzuhalten. Wir können uns der Ansicht von Capt. P. Frei in der Einleitung seines Chefrapports vorbehaltlos anschließen, wenn er die Mitglieder zur aktiven Mitarbeit bei den Verbänden auffordert. Wir sind auf die Meinungsäußerungen aller Piloten angewiesen, wenn wir deren Interessen wahrnehmen wollen, wenn möglich sogar auf internem Wege und frühzeitig. Die Kritik an unserer Tätigkeit im Organ von OC trifft uns umso empfindlicher, wenn wir in den eigenen Publikationen, die allen offenstehen, nie ein Sterbenswörtchen vernehmen.

Andererseits muss auch gesagt werden, dass man mit der Wahl des Vorstandes diesem auch gewisse Vollmachten zugesteht. Entscheidungen müssen oftmals kurzfristig gefällt werden. Allgemeine Umfragen sind in solchen Fällen nicht möglich. Im Falle des A-310 wäre eine Umfrage ganz am Anfang sicher nicht sinnvoll gewesen, waren doch viel zu wenig Unterlagen vorhanden. Dennoch musste der Vorstand damals schon Stellung beziehen, bevor sämtliche Weichen gestellt waren.

Noch eine Bemerkung zum Thema Mitsprache. Capt. Frei, Chef OC, lädt uns ein, unsere Meinung selbst zu bilden, und er bittet auch um unsere kritische Mitarbeit. Das tönt alles schön und recht, nur können wir den Lauf der Dinge nicht ändern, wenn wir mit der Geschäftsleitung nicht gleicher Meinung sind, da wir zum spezifischen Fragenkomplex gar kein Mitspracherecht besitzen. Die Informationsabende über die A-310 waren wohl sehr interessant und aufschlussreich, haben aber auch die Ohnmacht der Piloten bezüglich Gestaltung ihres Arbeitsplatzes klar aufgezeigt.

H. Spörri Ressort Information



15 Jahre

Suntherm Wasserenthärter

Schützen Sie die teuren
Installationen und Apparate
mit einem

Suntherm Wasserenthärter

Wasserenthärter
für Privat und Industrie

sämtliche Zubehör
Silberharzfüllungen

Beratung, Verkauf und Service

SUNTHERM AG

8600 Dübendorf, Telefon 01/821 16 61

Mitarbeiter der Swissair erfragen
den für Sie gültigen Spezialpreis

Nix Cultura – ausser der Rebenkultur?

Die beiden Weinaktionen sind auf ein dankbares Echo gestossen. Die Auslieferungen haben begonnen. Es hat sich wieder einmal gezeigt, dass ein geniesserisches Verständnis für reelle Endprodukte der edlen Früchte des Weinberges in das Umfeld der Kulturbegabungen gestellt werden kann; und kulturbewusst sind wir ja alle!

* * *

Fast etwas despektierlich in der «Hobby-Ecke» der letzten **rundschau** haben wir Fühler ausgestreckt nach künstlerischen Werken unserer Mitglieder: **Grafik, Malerei, Plastik, Foto-Vergrösserungen**. Im Herbst würde in Winterthur damit eine Ausstellung gestaltet werden. Wir freuten uns schon, dieses Schaffen unserer Mitglieder öffentlich zeigen zu können als Kontrast zum technischen Erscheinungsbild, das vorwiegend mit **dem** Piloten assoziiert wird.

Eine Reaktion wäre wenigstens eine kleine Freude gewesen: sie wurde dem Veranstalter nicht zugestanden!

Liebe Aeropers-Mitglieder und «Künstler im Verborgenen»! Streifen Sie — falls das der Grund für Ihr Schweigen war — Ihre Scheu ab! Melden Sie sich! Wir wiederholen die Einladung, wie sie in der letzten **rundschau** publiziert war, noch einmal:



Aero-Art

Für Herbst 1980 planen wir eine Ausstellung in unseren Räumlichkeiten: Grafik, Malerei, Plastik, evtl. weitere Hobby-Künste, alles was sich ohne Kran transportieren lässt.

Wir hoffen auf Ihr Interesse am Mitmachen und erwarten gerne Ihren Anruf — mit dem Zweck, sich gegenseitig kennenzulernen und zur Verabredung einer unverbindlichen Besprechung.

Kontakt während der Geschäftszeit: Scherrer Wohnen, Zeughaus-/Mühlestrasse 10, 8400 Winterthur, Scherrer jun., Telefon 052 22 29 41

Vernissage
Samstag, 25. 10. 1600—1800 Uhr und
Sonntag, 26. 10. 1100—1300 Uhr

Dauer der Ausstellung bis 30. November 1980

Übrigens: kann die nachstehende Aussage treffender formuliert werden?
«Jeder weiss, dass es sehr darauf ankommt, was andere über einen sagen. Noch mehr weiss jeder, dass die Art, wie einer **Gehörtes oder Gesehenes weitersagt**, entscheidet über Wahrheit, Vor- oder Nachteil oder auch über die Vollständigkeit einer Sache. Rufmord etwa kann in diesem Zusammenhang verstanden werden.» (Jakob Romer)

* * *

Wir haben vorgesehen, im Laufe des Herbstes 1980 in einer noch zu bestimmenden Form wieder eine Heizölaktion durchzuführen. Ende August werden wir Sie mit einem Zirkular näher orientieren.

Roland Kurtz

Anton Engler

Ehemaliger Purser

besorgt für Sie

Anlageberatung
Wertschriftenverwaltung
Eigenheimfinanzierung
Baukredite
Hypotheken



Schweizerische Bankgesellschaft Regensdorf Tel. 840 50 50

Neuaufnahmen

An den Vorstandssitzungen vom April und Mai 1980 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen: wir heissen diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen:



Bruno Ambühl
Copi DC-9



Franz Arnet
Copi DC-9



Martin Brodbeck
Copi DC-9



Werner Frey
Copi DC-9



Christopher R. Hart
Copi DC-10



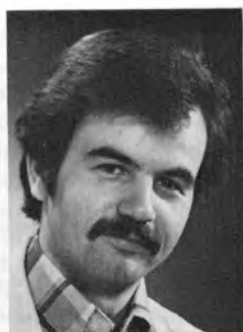
Marcel Hoegger
Copi DC-9



Roy Holland
Copi DC-9



Pierre-Alain Schnegg
Copi DC-9



Viktor Sturzenegger
Copi DC-9



Grand Prix Aeropers

Der diesjährige Grand Prix findet am **14. September** statt.

Der Anmeldetalon folgt ins Fach.

From a letter to the President:

Although I have read no more than a small fraction of the arguments over the 2-man or 3-man cockpit the alarm bells and flashing lights are working in my mind. No one seems to have put the finger on the one and only argument that applies to this situation.

This is, that with the only 2-man aircraft Swissair has operated, the average stage length is only a half-hour or an hour's flying time. For these times, it is entirely possible for the two pilots to be at the controls **continually throughout the flight**. With the A-310, the stage lengths will be considerably longer — North Africa, Egypt, etc., and sooner or later one pilot must leave his seat. Since I am sure that Swissair cannot afford the money to put a toilet in the rear of the cockpit exclusively for the crew, the pilot must leave the cockpit and mingle with the passengers to «have his leak». This leaves only one person in control, and I maintain that this is where «Safety» changes instantly to «Danger». Imagine the TWA 727 (which stalled at 350 and dived to 5000') with only one pilot at the controls and you have the certainty of a crash. **Any** emergency at depressurisation levels needs one man to fly and another to do the radio or act on the Captain's orders. **Any** unusual attitude and the pilot on the toilet has no chance of returning to his seat, and would be too late to be of use if he did make it. **This** is the sole argument for the 3-man cockpit, the rest is simply conjecture and airing half-baked technicalities. From my own experience I know that three crew members can miss vital points just as easily as two, and the triple check theory is not really valid. It's also clear to me from experience that technical equipment also fails in emergency — as I know that the VG1 and thus the Autopilot failed when we lost an engine over Larnaca and I had to do the flying and run the cockpit at the same time! So, the argument is **for** a three man cockpit simply as a matter of commonsense, until adequate provision is made for the pilots to remain at the controls with only minimal and infrequent breaks, and be able to return to the seat within, say, ten seconds — and ten seconds, like a week in politics, is a long time, when you are out of control at 500kts TAS. and depressurised.

The other aspect of the situation that makes me suspicious is that when elaborate measures are taken to «explain» things to the pilots there is usually a financial benefit to the company at the other end of the fishing line. Remember «half-priced pilots over 55» that young Napoleon failed to sell to us? Remember the competition laid on for the Cabin Crews to choose the best resign of uniform, which was hurriedly forgotten when they chose a different uniform from the one that somebody had already agreed to have produced? In the light of these experiences I think it is

reasonable to assume that if the company accountants have discovered that 2-man operation is «cheaper» than 3-man operation, 2-man will be decided upon no matter that arguments are presented against it. The only operational argument for 2-man operation — that technical advance has rendered 3-man operations obsolete — should also be viewed in the light of the technological advance that Swissair functionaries once assured me would be the wonder of the Aviation World when the new Crew Assignment Computer came into operation. Six (or was it ten?) million Swiss Francs later, even Swissair had to admit that the thing would never work, if only because the «experts» had no idea which parameters to use and which to reject.

The answer to the rhetorical question «is the DC-9 unsafe with only two pilots?» is very simple. When one of them is not strapped in the seat and ready to operate, **yes!**

MSC



Von Privat zu verkaufen:

an sehr schöner Aussichtslage zwischen Winterthur und Wil, 5 Minuten zur Autobahn und zum Bahnhof, 20 Minuten zum Flughafen

Lux. 5¹/₂ Zimmer Winkelhaus

Sehr gute Isolation, komfortable Bauweise, sehr moderne Küche, sep. Bad/WC, Dusche/WC, interessante Alternativ-Heizung, zus. el. Kachelsitzb.

Erdgeschoss: Vollunterkellerung, sep. grosses Zimmer oder Bastelraum 41 m², evtl. Einzimmerwohnung; Heizraum, Keller, Doppelgarage.

Sitzplatz, Balkon, 820 m² Umgebung. Wünsche können noch berücksichtigt werden. Bezugsbereit Herbst 1980. Schlüsselfertig Fr. 378 000.—

Tel. 054 / 9 56 57 abends oder Samstag und Sonntag ganztags.



**For
Swissair
only!**

Bei uns haben Sie von Montag
bis Freitag Anschluss.
AMAG-Kloten

Speziell für Swissair-Personal: Unser GRATIS-Auto-Dienst!

Als Angehöriger der Swissair haben Sie bei der AMAG Kloten immer Vorfahrt. Sie bringen uns am Morgen Ihren Audi oder VW zum Service oder zur Reparatur (Spengler- und Malerarbeiten führen wir bei allen Marken aus), und wir bringen Sie anschliessend wieder an Ihren Arbeitsplatz zurück.

Kostenlos!

Speziell für Sie
haben wir uns
diesen Zeitplan
ausgedacht:

Sie sehen, wir tun alles,
um Sie möglichst schnell
wieder an Ihren Arbeitsplatz
zurückzubringen. Kein Zeitverlust,
kein unnützes Warten. Wenn Sie
abends Ihren Wagen wieder abholen,
ist alles in bester Ordnung.

Das ist AMAG-Service! Bis bald

Ihre AMAG Kloten

Montag bis Freitag

AMAG	ab 07.45	11.25	13.30	16.45
Bahnhof	ab 07.50	11.30	13.35	16.50
Balsberg	ab 08.00	11.35	13.45	16.55
Werft (Portier)	ab 08.05	11.40	13.50	17.00
Terminal A+B Ankunft (Ecke Blumenladen)	ab 08.15	11.45	14.00	17.05
Crew-Eingang	ab 08.20	11.50	14.05	17.10
AMAG	an 08.30	11.55	14.15	17.15



Steinackerstr. 20
8302 Kloten
Tel. 01/814 01 61

Abstimmungs- ergebnisse GV 1980

aeropers krankenkasse

APKK

Trakt.	Gegenstand	Ja	Nein	leer
1	Genehmigung des Protokolls der Generalversammlung vom 29. 5. 79	243	0	1
3	Genehmigung der Betriebsrechnung 1979 und der Bilanz per 31. 12. 79	243	0	1
4	Entlastung der Versicherungskommission und der Verwaltung	241	0	3
5	Reduktion der Mitgliederbeiträge per 1. 7. 80 auf Fr. 20.— resp. Fr. 10.— für Kinder	243	1	1
	Beibehaltung der bisherigen Eintrittsgebühr für 1980	243	0	1
	Genehmigung des Budgets 1980	243	0	1
a)	Statutenrevision betr. erweiterte Übernahme ambulanter Kosten per 1. 7. 80	226	14	4
b)	Beschränkung der Mitgliedschaft von Kindern per 1. 7. 80	221	18	5

Neben dem APKK-Vorstand nahm noch ein knappes Prozent der Mitglieder an der GV teil. In der schriftlichen Abstimmung stimmten die Mitglieder allen Anträgen zu.

Die Stimmbeteiligung betrug knappe 39%.

Zu verkaufen freistehendes

Einfamilienhaus

in **Widen (Mutschellen)**, Südhang, unverbaubare Lage. Ca. 15 Autominuten ab Zürich und Baden. 5 Zimmer, Cheminée, Bad-WC, sep. Dusche-WC, originelle Bar, Schwimmbad 10 x 5 m, Garage, Land ca. 800 m². Steuergünstigste Gemeinde des Kt. Aargau. Richtpreis Fr. 650 000.—, Finanzierung geregelt. Sofort oder nach Vereinbarung beziehbar.

Auskunft: Postfach 2022, 8260 Stein am Rhein

Unnötige Risiken im Cockpit

Von Rudolf Braunburg

Das Flugzeug als Computer — am Piloten vorbeikonstruiert

Dies ist ein Auszug aus einem Artikel der im Magazin «psychologie heute» Nr. 5 erschienen ist. Im Rahmen der Diskussion um das A-310 Cockpit drucken wir ihn nicht unter «from other publications», sondern separat ab.

Für die Menschen am teuersten Arbeitsplatz der (Transport-) Welt ist die alte Sage vom Prokrustesbett längst moderne Wirklichkeit: Nicht der Mensch, sondern das technische Gerät hat Priorität. Der Mensch muss sich nach dem Bett strecken. Die Forderung nach Anpassung wird nicht an das Gerät, sondern an den Menschen gestellt. Freilich zeigt sich, dass das Gerät oftmals in der klinischen Atmosphäre eines Prüfstandes nahezu perfekt funktioniert. Der Idealzustand verfälscht jedoch die Prüfungsergebnisse, da es ihn ausserhalb des Testbereichs nicht gibt. So erklärt sich, dass das angeblich bestgetestete Flugzeug der Welt, die damalige Boeing 707, im praktischen Betrieb an zahllosen Kinderkrankheiten litt, die den Piloten schwere Kopfschmerzen bereiteten.

Wichtige Warnlichter mögen auf dem Prüfstand stets im richtigen Augenblick ansprechen. Sie sind oft nicht erkennbar, wenn die Sonne im bestimmten Winkel ins Cockpit fällt oder die Crew geblendet wird. Ein Kommandant, der in unvorschriftsmässigem Zustand seines Flugzeuges startete, weil er ein wichtiges Warnlicht übersehen oder falsch gedeutet hatte, wurde schuldig gesprochen. Nach dem Unfall wurde stillschweigend das Warnsystem geändert.

Wetterradargeräte sind äusserst störanfällige Geräte, deren Erfolg entscheidend von der Antennenjustierung abhängt. Ob die Antenne richtig justiert ist, kann erst durch praktische Erfahrung während des Fluges festgestellt werden. Ausserdem nützt das Erkennen einer Schlechtwetterfront noch nichts, wenn der übervolle Luftraum ein Umfliegen nicht erlaubt. Hier ist man selbst von einer rein technisch befriedigenden Lösung noch weit entfernt. Der Pilot muss mit dem klarkommen, was auf dem Markt ist. Doch es gibt Beispiele, die so banal wie unglaublich sind: An einem bestimmten Gerät, an dem Buchstaben, Einer-Zahlen und Zehner-Zahlen durch Drehen von Knöpfen eingestellt werden, funktionieren zwei der Knöpfe so, dass man die Buchstaben von A bis Z und die eine Zahlenreihe von 1 bis 10 durch Rechtsdrehung schaltet. Den dritten Knopf jedoch muss man, um eine Zahlenzunahme zu erzielen, von rechts nach links drehen. Ich habe Hunderte Male beobachtet, wie sich die versier-testen Copiloten irrten und mechanisch den dritten Knopf wie die beiden

anderen betätigten. (Er war von einer anderen Firma geliefert worden.) Erst wer von einer solchen Fehlerquelle weiss, wird verstehen, weshalb es bis heute keine befriedigende Sonnenblende gibt, kein Gurtschloss, bei dem einem Mediziner nicht die Haare zu Berge stehen.

Doch diese primitive Art, an den Bedürfnissen des arbeitenden Menschen vorbeizukonstruieren, ist von Anfang an jedem Cockpitinsassen vertraut geworden. Sie ist nicht gemeint, wenn es um die Frage der Cockpitgestaltung der achtziger Jahre geht.

Die Grundbedingung für einen Kommandanten, der im richtigen Augenblick die richtige Entscheidung fällen soll, ist die Forderung, stets und zu jeder Zeit «mit dem Bewusstsein in der Technik» zu bleiben. Im Fachjargon heisst sie: to stay in the loop, im Kreislauf bleiben; jederzeit wissen, was passiert ist, wenn irgendwo eine Störawnung ankommt. Schon auf der DC-10 und den Typen ähnlicher fortgeschrittener Techniken bereitete dies mehr Schwierigkeiten als auf älteren Typen. Abgesehen davon, dass bestimmte Warnungen nur in recht klein ausgelegten Warnfeldern ankommen, nimmt mit jeder Automatisierung auch die Undurchschaubarkeit der automatisch ablaufenden technischen Vorgänge zu. Von Fortschritt zu Fortschritt steigt daher die bewusstseinsmässige Belastung einer Crew, mag sie auch rein handwerklich dadurch entlastet sein, dass sie das Steuer während bestimmter Flugabschnitte nicht zu halten braucht. (Sie hätte bei den vielen Schaltvorgängen und den schlecht platzierten Mikrofonen und so weiter auch gar keine Zeit dazu.) Was freilich «workload», also Arbeitsbelastung im Cockpit, genau ist, ist bis heute nicht genau untersucht worden.

In den achtziger Jahren nun wird die oben angedeutete Tendenz (zur Automatisierung) einen Grad erreichen, der für die Mehrheit der Piloten nicht mehr tolerierbar sein wird. Neuartige Technologien, die nach wie vor den mehr benötigten Dritten Mann auf Grossraumflugzeugen «ersetzen» sollen, stossen den Menschen mit seinem Bewusstsein ganz gezielt und gewollt aus dem Regelkreislauf aus. Die neue Kathodenstrahlröhre wird im Cockpit auf einer Art Bildschirm die Art der Störung projizieren und auch nach einem bestimmten Knopfdruck-System sagen, was zu schalten ist, um die Störung zu beseitigen.

Das klingt nur für den Laien fortschrittlich. In der fliegerischen Praxis gilt jedoch folgendes:

1. Zahlreiche kritische Situationen an Bord entstehen nicht durch echte Störungen, sondern durch Fehlwarnungen der technischen Systeme. Wer an einem Flughafen beobachtet, wie oft dort der Buchungscomputer oder der elektronisch gesteuerte Rollsteig ausfällt, kann sich ein Bild von elektronischer Zuverlässigkeit machen. Mir selber ist es in kritischen

Turbulenzflügen passiert, dass die Elektronik mir den Autopiloten abschaltete in einer Situation, die laut Verfahren vom Autopiloten geflogen werden musste. Einfach aufgrund von elektronischen Störungen durch Gewittertätigkeit.

2. Ein Computer ist nur so gut, wie er programmiert wird. Er wird am Boden von Technikern (nicht von Piloten) vorprogrammiert, die alle nur eintretenden Situationen und Kombinationen gar nicht voraussehen können. Dadurch fehlt dem Computer jene Flexibilität, die der Pilot besitzt, wenn er sich in einer gegebenen Störsituation so oder so entscheidet. Die verschiedenartige Situationen können ihn einmal so, das nächste Mal bei der gleichen Störung entgegengesetzt entscheiden lassen. Bei mehreren Störungen gleichzeitig muss er Prioritäten setzen, die sich vom Boden her ebenfalls nicht vorprogrammieren lassen.

3. Das neue System informiert jedoch den Kommandanten gar nicht mehr lückenlos über alles. Es gibt nur nach dem vorprogrammierten festen Schema die «Anweisungen», was — nach seiner Meinung — zu geschehen habe. Der Kapitän kann nicht mehr überblicken, ob die Lösung des Computers optimal ist. Er muss ihm im wahrsten Sinn des Wortes, blind vertrauen.

Es geht dabei gar nicht einmal um die totale Unmündigkeitserklärung an den Menschen. (Die Verantwortung allerdings nimmt ihm der Computer nicht ab.) Es geht einfach um die Sicherheit der zukünftigen Flugzeuggeneration.

«Stimmt der Kurs?», so wurde daher bereits in den Mitteilungen der internationalen Pilotenverbände gefragt und auch die Antwort gegeben: «Der Kurs stimmt nicht!» Diese Kritik bezog sich auf automatische Landeverfahren, die die gleiche Problematik schon jetzt vorwegnehmen.

Die Ursachen für die immer grösser werdende Diskrepanz zwischen Forderung und Angebot liegen in einem relativ leicht zu durchschauenden Systemmechanismus begründet: Die Technik stellt her, was technisch machbar ist. Sie bietet die Flugzeuge mit der «fortschrittlichsten Technologie» an. Diese Flugzeuge werden nicht von Piloten gekauft, sondern vom Management einer Airline, das sie nach konkurrenzfähigen und rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten aussucht. Die Forderungen nach einem menschengerechten Arbeitsplatz erfüllen, hiesse, einen schwierigen Weg gehen. Bislang wurden kaum Experimente angestellt, um überhaupt zu klären, was genau das sei. Der bequemere ist: dem Arbeitenden einfach das Produkt vorzusetzen und von der Chefpilotenetage Verfahren ausarbeiten zu lassen, die ihn befähigen, damit fertig zu werden. Der umgekehrte Weg, Interessenvertretung von unten nach oben, scheint ungehbar. Und so zeigt die Diskrepanz zwischen Forderung und Angebot auch die Kluft zwischen fliegender und verwaltender Seite.

Es werden mehr und mehr Stimmen laut, die fordern, man solle sich «nicht noch weiter von den Technikern, den Kaufleuten und einem Teil der Managementpiloten in die Ecke drängen lassen».

Das zunehmende Übergewicht des technokratisch-wirtschaftlichen Denkens könnte demnach in den achtziger Jahren zu einem klaren Bruch führen, wenn der Bogen überspannt wird.

Rudolf Braunburg, Jahrgang 1924, war in den letzten Kriegsjahren Transport- und Jagdflieger bei der Luftwaffe. Nach dem Krieg studierte er und arbeitete als Lehrer an der Rudolf-Steiner-Schule in Hamburg. Seit 1955 arbeitete er als Pilot bei der Deutschen Lufthansa, zuletzt als Kommandant einer Douglas DC-10. Im August 1979 schied er aus Altersgründen aus dem aktiven Flugdienst aus. Parallel zu seiner Tätigkeit als Pilot arbeitete er als Schriftsteller. So schrieb er unter anderem die Romane «Piratenkurs», «Monsungewitter», «Deutschlandflug», «Der Töter», «Nachtstart», «Der verratene Himmel», die im Schneekluth-Verlag München erschienen, sowie die Sachbücher «Die Geschichte der deutschen Lufthansa», «Wolken sind Gedanken» (Kindler-Verlag, München), «Von der DC 3 zur DC 10» und «Beruf Flugkapitän» (Motorbuch-Verlag, Stuttgart).

35 Autominuten oder 30 Schnellzug- und 5 Autominuten vom Flughafen, in

Zuzwil bei Wil/SG

verkauft (eventuell Miete und Kaufrecht) Bauhandwerkerkonsortium sehr grosszügige und preisgünstige

6-Zimmer-Terrassenhäuser

mit allem Komfort: Wohn- und Esszimmer 48 m² mit Cheminée, grosse Wohnküche, Elternzimmer 18,5 m² und sep. Bad, 3 Kinderzimmer zu 11,5 m², Terrasse 110 m² und gedeckter Sitzplatz. Eigene Heizung und Waschküche, 3-fach Isolierverglasung, Liftverbindung zur Autoeinstellhalle.

Ruhige und unverbaubare Südlage mit einmaliger Aussicht, angrenzend an Wald und Grünzone.

Die Preise dieser letzten 5 (von insgesamt 10) soeben fertig erstellten Häuser betragen schlüsselfertig inkl. Abstellplatz in der Einstellhalle und alle Gebühren je nach Lage Fr. 390 000.— bis Fr. 435 000.—.

Auskunft: Arch.-Büro Frank & Partner AG,
Wil (073 / 22 43 11)

«Bildschirme im Cockpit»

Der so betitelte Artikel in Nr. 3 vom Mai 1980 des «Flight Recorder» von H. Muser, OS, schliesst mit der anscheinend beruhigenden Feststellung, «dass die Probleme mit dem spezifischen 'Bildschirmarbeitsplatz' mit der speziellen Arbeit am Bildschirm zusammenhängen, aber kaum oder gar nicht mit der Verwendung von Bildschirmen im Cockpit».

Eine derartige Behauptung kann fahrlässig oder vorsätzlich aufgestellt werden: das soll hier nicht untersucht werden.

Ebenfalls soll hier keine Fragestellung für einen Gutachtenauftrag an Prof. Grandjean formuliert werden. Wir möchten nur ein paar Fragen aufwerfen, zu denen unseres Wissens noch keine fundierten Antworten erhältlich sind. Irgendwann wird es aber unumgänglich sein, dass zu diesen Problemen **konkret Stellung bezogen werden kann**.

Aspekte, die unseres Erachtens also noch zu klären sein werden:

- Wenn es stimmt, dass im Cockpit unablässig und mit höchster Konzentration der Bildschirm, die übrige Instrumentierung und die Umwelt beobachtet werden müssen, ergibt das eine dreifache Belastung der Akkomodations- und Adaptionfähigkeit der Augen. Das ist ein wesentlicher Unterschied zur üblichen Arbeit am Bildschirm. Wo bleibt da eine Möglichkeit zur Erholung — Blick ins Grüne — des Auges? Wie stark wird dadurch die Konzentrationsfähigkeit beeinträchtigt?
- Welcher Hersteller möchte prämiert werden für den ersten 'lesegerechten' Bildschirm (funktionsgerechte Neigung) auf dem Markt? Durch die heute allgemein notwendige unnatürliche Lesehaltung werden unbemerkt anatomisch falsche Körperhaltungen eingenommen (Zwangshaltungen). Viele «terminal worker» klagen über eine konstant abnehmende Sehschärfe, da sich die Augen nur bei kurzfristigen Arbeiten am Bildschirm wieder erholen können.
- Die Dosis der ionisierenden Strahlen wird wohl allgemein als risikolos bezeichnet: es stellt sich die Frage, für welche Dauer diese Einwirkung als harmlos bezeichnet werden darf.

(Und: wie steht es mit dem Einfluss der Strahlenvielfalt, die aus dem Weltraum — ihre Wirkungen auf 10 km über Meer — den Besatzungen regelmässig entgegenströmt? Sind da keine Spätfolgen zu befürchten?)

Heutzutage ist es oft notwendig, die Auftraggeber scheinbar wissenschaftlich objektiver Studien zu kennen. Gelegentlich werden prophy-

laktisch Gutachten hergestellt und veröffentlicht, um zu erwartenden Reklamationen seitens Betroffener zuvorzukommen.

Möglicherweise würde eine beruhigende Wirkung ausgehen von einer fachmännischen Stellungnahme aus arbeitsphysiologischer und auch strahlenbiologischer Sicht zum Thema «Crew und Bildschirme im modernen Cockpit».

Roland Kurtz



Im «Bulletin» No 61/A fehlt der Hinweis auf die **neuen Krawatten**, so dass der darin erwähnte Zusammenhang zwischen Rangabzeichen und Krawatten unklar ist. Wir stellen deshalb hier dieses neue Uniformstück vor. Um PiC und Senior F/E besser unterscheiden zu können, erhält dieser einen Propeller.

Die Stoffersparnis soll beträchtlich sein.

Man sollte...

- der Hemden-Fabrik «Kauf» einen Preis stiften für die originelle Idee, die Brusttaschen an den neuen Hemden ungleich hoch anzubringen.
- keinesfalls von der Form der Hemden auf die Figur des Trägers schliessen.
- An dieser Stelle ein ganzseitiges Gratis-Inserat für den Schneider von Bangkok drucken.

P. Blattner



An ruhiger, sehr schöner Aussichts- und Sonnenlage in 8479 **Truttikon ZH** verkaufen wir per Juni 1980 attraktive aneinandergebaute

8 - Zimmer Einfamilienhäuser

mit grosszügiger

Schwimmhalle und Saunaanlage

Gehobener Ausbau, sehr gute Isolation.
Überdurchschnittlich grosse Räume.

interessante Verkaufspreise

lassen Sie sich überraschen. Verlangen Sie unsere Unterlagen.

Interessengemeinschaft «Spitzler» Im Weiherhof 7
8604 Volketswil Telefon 01/945 50 33

Sind Abenteuer teuer?

Trekking Bergsteiger-Expeditionen Dschungel-Expeditionen

Sorgfältig vorbereitete und gut ausgerüstete Expeditionen oder Trekking in unerschlossenen Gebieten, mit mehr als nur einem Hauch von Abenteuer.

Piloten können die Reisen auch ohne Flug buchen.



Aus unserem Programm:

Huascaran Besteigung des höchsten Berges Perus.

Neuguinea Bei den Papuas zurück in die Steinzeit.

Borneo Mit einem Boot in den Dschungel Sarawaks zu den ehemaligen Kopfjägern.

Alaska Mitternachtssonnen-Trekking, mit oder ohne Kajaks.

Tahiti Trecken und Verweilen in der Südsee, abseits des Touristenstromes.

Celebes Durchquerung einer Dschungelinsel, anschliessend Bali und Java.

Peru Trekking in der Cordillera Blanca, verbunden mit Perurundreise.

Mexiko Die Kulturstätten der Majas und Azteken. Trekking bei den Indios in Chiapas und Urwaldtrekking.

Galapagos Arche Noah im Pazifik, anschliessend Inkatrail in Peru.

Rajasthan Märchenhaftes Indien, mit Kamelen durch die Thar-Wüste, Besuch von Maharadscha-Palästen.

Amazonas Flussfahrt zu den Yagua-Indios und Inkatrail in Peru.

Guatemala-Mexiko Erlebnisreise mit Höhepunkt Tikal, ohne Trekking, jedoch mit zwei Wanderungen.

Kilimanjaro und Wildparks.

Bolivien Besteigung des Vulkans Payachata 6330 m.

Ladakh Trekking durch das Mittelalter oder spezielle Kulturreise zu den tibetischen Klöstern ohne Trekking.

Korea Trekking durch unbekannte, bizarre Landschaften oder Korea-Japan mit Betonung von Erlebnis und Kultur.

Ceylon Erinnerung an ein Paradies auf Erden. Trekking und Bootsfahrt entlang einer unbekanntes Küste.

Nepal zu Fuss auf dem Dach der Erde.

COUPON

Senden Sie mir gratis Ihre Trekking-broschüre.

Name Vorname

Strasse Nr.

Plz/Ort

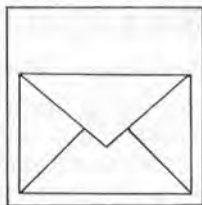
INTERTRECK

(früher Swisstreck)

Martin Hug, Lehnstrasse, CH-9050 Appenzell

Intertreck sucht unter den Piloten auch speziell geeignete Leiter, welche zusammen mit einem einheimischen Leiter solche Gruppen leiten.

Briefe an die rundschau



Cleared for Take-Off, Prost (Antwort)

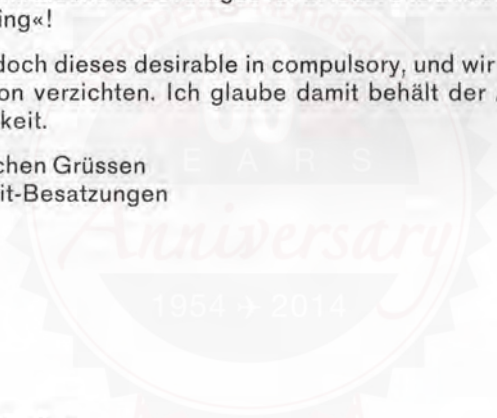
Sehr geehrter Herr Wagner,

Besten Dank für Ihren Hinweis auf die fällige FOM-Revision als Folge meines Bulletins 60/C. Wenn ich diese bis jetzt noch nicht eingeleitet habe, so hat das seinen Grund in der Tatsache, dass es nach wie vor desirable ist,

«not to drink alcoholic beverages for at least 8 to 24 hours before flying«!

Ändern wir doch dieses desirable in compulsory, und wir können auf jegliche Revision verzichten. Ich glaube damit behält der Artikel dennoch seine Gültigkeit.

Mit freundlichen Grüßen
Chef Cockpit-Besatzungen
P. Frei



Last minute fueling



Voraus-Sicht



Wer ganz vorne sitzt, weiss viel Vertrauen hinter sich. Von Menschen, die sich auf Ihr Können verlassen.

Als Mann am Steuer sehen Sie nach vorn, auch für Ihre Familie. Ihre eigene Vertrauensfrage lautet: «Wie kann ich rechtzeitig dafür sorgen, dass meine finanziellen Verpflichtungen auch dann eingehalten werden, wenn ich dazu nicht mehr in der Lage bin?»

Wir von der Rentenanstalt sind Spezialisten für Familienvorsorge und Einkommenssicherung. Wir beraten Sie für Ihre Zukunft ohne Sorgen.

Rentenanstalt



Wegweisend seit 1857. Alle Einzel- und Kollektiv-Versicherungen.

Schweizerische Lebensversicherungs- und Rentenanstalt
Altteste und grösste Lebensversicherungs-Gesellschaft der Schweiz
Hauptsitz: 8022 Zürich, General Guisan-Quai 40, Tel. 01 201 03 03.
Generalagenturen in der ganzen Schweiz.

R. ALBERT

Hobby-Ecke

Höhenflug ohne Druckkabine und Jet-Triebwerke

(In zwei Teilen)

Genauer gesagt: Bestigung des Nevado Huascarán Sud 6768 m ü. M., höchster Gipfel der Cordillera Blanca in den peruanischen Anden. Im November 1978 treffe ich meinen langjährigen Bergfreund Jöri Bardill. Jöri ist aktiver Bergführer und verfügt über eine reiche Erfahrung, die er sich während Jahren in den Alpen, im Himalaya sowie in Südamerika angeeignet hat. Er erläutert mir den Plan, im Sommer 79 den Huascarán mit einer Bergsteigergruppe zu besteigen. Dieses Vorhaben fasziniert mich, und so biete ich mich sofort an, bei dieser Expedition als Helfer dabei zu sein. Jöri ist einverstanden und die Vorbereitungsarbeiten können beginnen.

Obwohl die Reise an und für sich vom Reisebüro Intertreck, Appenzell, organisiert wird, Jöri schon viele Kenntnisse über Peru mitbringt und uns nur noch der bergsteigerische Teil bleibt, bietet dieses Unternehmen noch mannigfaltige Probleme, die gewissenhaft durchdacht und gelöst werden müssen. Es geht vor allem darum, alle nur möglichen objektiven Gefahren auf ein Mindestmass zu reduzieren.

Alpinismus in den Anden unterscheidet sich sehr wesentlich vom herkömmlichen Alpinismus in den Alpen. Es existieren keine Schutzhütten und Rettungsdienste, man ist also ganz auf sich selbst angewiesen. Schon allein diese Tatsachen geben dem ganzen Unternehmen einen recht abenteuerlichen Geschmack.

Es beginnt eine regelrechte Materialschlacht. Zu beachten gilt es zum vornherein folgende Punkte, die schlussendlich entscheidend über Erfolg oder Misserfolg sein werden: Gewicht der Lasten, Höhe, Wetterverhältnisse, Verpflegung, medizinische Ausrüstung sowie technisches Bergsteigermaterial. Durch Studium von Routenbeschreibungen, entsprechender Literatur über die Anden, Befragung von Kollegen die Anden-Erfahrung haben, versuchen wir eine Ausrüstung zusammenzustellen, die all den Anforderungen standhalten kann.

Die Liste erscheint unendlich. Als die heikelsten Gegenstände erweisen sich Zelte und Kocher. Die Zelte, 5 Stück, müssen leicht im Gewicht, sturmfest und auch unter erschwerten Bedingungen leicht aufzustellen sein. Die Kocher, drei im ganzen, müssen einfach in der Bedienung, leicht und trotzdem leistungsfähig sein. Sie sollen auch mit Benzin oder Petrol betrieben werden können. Obwohl auf dem Markt ein reiches Sortiment angeboten wird, war es gar nicht einfach, Material zu finden, das wirklich allen Anforderungen genügte. Im weiteren kamen dazu: 4 Alu-

miniumschaufeln, 3 x 40 m Seil, 50 m Reepschnur, 50 Markierfähnchen, 3 Eisschrauben, 10 Karabiner, 2 Steigklemmen und 3 Funkgeräte. Für die persönliche Ausrüstung ist jeder selber verantwortlich. Sie gleicht im grossen und ganzen einer Ausrüstung für hochalpine Verhältnisse, soll aber doch Temperaturen von minus 30° standhalten. Es ist auch zu berücksichtigen, dass während des ganzen Unternehmens biwakiert werden muss. Als absolutes Minimum schreiben wir vor: Daunenschlafsack, Daunenjacke, Sturmhose gefüttert, Sturmjacke, Bergschuh mit Innenschuh, Fausthandschuhe, Mütze, Gletscherbrille; dazu Steigeisen, Klettergürtel, Eispickel und Skistöcke.

Besondere Aufmerksamkeit lassen wir auch dem Verpflegungsplan zukommen. Um Gewicht zu sparen, und doch eine optimale Ernährung gewährleisten zu können, entschliessen wir uns, jeweils das Frühstück und das Abendessen mit gefriergetrockneten Fertignahrungsmitteln zuzubereiten. Sieben Frühstück und Abendessen für neun Personen, also insgesamt 126 Mahlzeiten, wiegen knapp 14 kg. Als Zwischenverpflegung stellen wir Tagesrationen mit Trockenfleisch, Salami, Käse, Schokolade, Dörrobst, Nüssen, Sesamschnitten und Sportmüesli zusammen. Kaffee, Kakao, Kräuter- und Schwarztee, Isostar und Bouillon sind als Getränke vorgesehen.

Eine Teilnehmerin ist Ärztin. Sie hat sich vor unserer Reise eingehend mit den Erkenntnissen der Höhenmedizin auseinandergesetzt und sich dementsprechend mit Medikamenten und Apparaten ausgerüstet. So häufen sich nach und nach Berge von Paketen, Säcken und Schachteln. Am 21. Mai ist es soweit. Insgesamt neun erwartungsvolle Abenteurer zwischen 29 und 58 Jahren, die sich während der letzten vier Monate nach einem speziellen Trainingsprogramm auf das Unternehmen vorbereitet haben, sind zur Abreise bereit.

Während die Gruppe gemeinsam mit einer Chartergesellschaft nach Peru fliegt, reise ich auf eigene Faust. Wir treffen uns im Hotel Crillon in Lima.

Um unseren Kreislauf und Körper langsam an die Höhe zu gewöhnen, machen wir zuerst noch einen Abstecher nach Cuzco, das immerhin schon auf 3500 m liegt. Unsere täglichen Exkursionen zu den faszinierenden Zeugnissen des einst so brillanten Andenvolkes «Inka», werden so organisiert, dass jeweils ein paar hundert Höhenmeter zu Fuss absolviert werden müssen. Während diesen paar Tagen verlieren sich die unangenehmen Erscheinungen der sogenannten Soroche. Soroche ist nichts anderes als eine Bergkrankheit, die bei rascher Höhenüberwindung auftritt und sich durch Übelkeit, Kopfschmerzen und Mattigkeit spürbar macht.

Am 28. Mai fliegen wir mit einer Turboprop der Aero-Peru über Chimbote nach Huaraz. Die relativ geringe Flughöhe von ca. 4500 m ermöglicht uns, bereits während der Anreise, einen ersten Eindruck von den überwältigenden Gipfeln der Cordillera Blanca zu erhalten.

Nach der Ankunft in Huaraz kommt emsiges Getue auf. Unser Berg scheint alle Teilnehmer schon bei seinem Anblick aus der Ferne in den Bann geschlagen zu haben. Die letzten Vorbereitungen werden getroffen. Die ganze Ausrüstung wird nochmals überprüft und schlussendlich in Rucksäcken und Kisten verstaut. Hier treffen wir auch Victorino, den Jöri schon von seinen früheren Andenfahrten her kennt. Victorino, ein kleiner, geschmeidiger Indio, wird uns während den nächsten Tagen begleiten. Er wird uns als Dolmetscher, Koch, Kontakt-Person im Basislager und kundiger Führer behilflich sein. Bis am Abend liegt alles fein säuberlich sortiert bereit, und mit dem Bewusstsein, während den nächsten Tagen auf jeglichen Komfort verzichten zu müssen, geniessen alle die letzte Nacht in bequemen Betten.

Der nächste Tag zeigt sich in strahlendstem Wetter, unsere Expedition kann beginnen. Um aber wirklich nichts dem Zufall zu überlassen und zur weiteren Akklimatisation findet noch eine Hauptprobe statt. Der Nevado Pisco mit seinen 5760 m figuriert zwar unter den Andengipfeln nur unter ferner liefen, ist aber doch hoch genug, um Kondition, Zweckmässigkeit des Materials, Arbeitsteilung und Strategie am Berg zu prüfen.

Das Pensum des ersten Tages ist nicht anstrengend. Ein klappriger Bus bringt uns schnaufend und pustend über ein holpriges Bergsträsschen in das Llanguno-Tal auf 4000 m. Die riesigen Säcke müssen wir heute nur ca. eine halbe Stunde lang tragen, aber jeder wird sich Gedanken gemacht haben, wie es ihm gelingen wird, während den nächsten Tagen dieses Gewicht für Stunden auf dem Buckel zu haben. An den Ufern eines idyllischen Bergsees schlagen wir, umgeben von Kiefern, unsere Zelte auf. Die Kocher werden in Gang gesetzt und das gleichmässige Schnurren der Flammen verbreitet bald eine gemütliche Stimmung. Beim Schein eines Lagerfeuers verzehren wir das fürs erste Mal schon recht gut gelungene Menu. Seit Sonnenuntergang sinkt die Temperatur rapide und alsbald verschwindet die ganze Gesellschaft in den Schlafsäcken. Jöri und ich teilen ein Zelt; wir besprechen noch den morgigen Tag und fallen dann in einen ruhigen Schlaf.

Ein nervöses Läuten reisst uns aus den Federn. 5.00 Uhr, im Führerzelt beginnt's zu rumoren, es ist immer noch dunkel, Tag und Nacht sind in diesen Breitengraden etwa gleich lang. Beim kärglichen Schein einer Taschenlampe suchen wir unsere Siebensachen zusammen. Während ich mit der Kocherei beginne, ist Jöri mit dem Abbrechen unseres Lagers

beschäftigt. Eine halbe Stunde später wecken wir den Harst. Verschlafene Gestalten kriechen aus den Zelten, noch etwas unbeholfen wird das Lager geräumt und in den Säcken verstaut. Nach einem stärkenden Frühstück setzt sich unsere Kolonne langsam in Bewegung. Etwa 900 Höhenmeter liegen vor uns. Absichtlich laufen wir sehr langsam, wir wollen unsere Kräfte sparen. Nach etwa 4½ Stunden gelangen wir an den Rand eines riesigen Moränentales, das überquert werden muss. Wir sehen, dass diese Passage uns einige Zeit kosten wird. Ueli, ein starker Mann, und ich schnallen die ganze Küche auf unsere Säcke und ziehen los, wir wollen Zeit gewinnen, so dass bis zur Ankunft der Gruppe warme Getränke und Essen bereit sind. Nur langsam kommen wir in diesem unwegsamen Gelände voran, haushohe Felsblöcke und haltlose Geröllhalden versperren den Weg. Fluchend und teilweise auf allen Vieren kämpfen wir uns buchstäblich durch das Schuttlabyrinth. Langsam setzen wir uns von der Gruppe ab und erreichen gegen Abend den neuen Lagerplatz. Wir sind nun nahe den 5000 m, welche ebenfalls die Grenze zum ewigen Schnee bilden. Der Tag war anstrengend, alle erhielten einen Vorgeschmack von dem, was noch auf uns zukommt.

Um Mitternacht wache ich auf, ein verdächtiges Rütteln an der Aussenhülle des Zeltes macht mich wundrig, schlägt das Wetter um? Ich strecke den Kopf hinaus und siehe da, der Himmel ist schwarz und die Gipfel ringsum in Nebel gehüllt. Was soll's, mir ist's wohl in meinem Nest; noch während ich mich wieder einhülle, ertönt ein leises Rieselnd, es fängt an zu schneien. Nur zu schnell vergeht die Nacht, es wäre wieder Zeit um aufzustehen, aber das Wetter ist immer noch unfreundlich und vor den Zelten liegt Neuschnee. Niemand hat Lust, sich aus dem warmen Schlafsack zu schälen. Doch gegen sieben Uhr reisst es auf, einzelne Gipfel glitzern in der Sonne. In Windeseile rüsten wir für den ersten Gipfelsturm. Wir sind zwar schon spät, und ob wir den Gipfel noch erreichen ist unsicher. Trotzdem, rein trainingshalber wollen wir noch ein paar hundert Höhenmeter gewinnen. Im Rucksack nur das Nötigste, kommen wir flott voran. Wir haben uns in zwei Seilschaften geteilt und mit einem möglichst gleichmässigen Schritt und ständig auf der Suche nach der optimalsten Route, gelingt es uns doch, um die Mittagszeit den Gipfel zu erreichen. Lange Zeit bleibt nicht für eine Gipfelrast. Der ganze Abstieg steht uns bevor und in Llanguno erwartet uns der Bus, der uns heute noch nach Musho, dem Ausgangspunkt zum Huascarán, bringen soll. Mindestens auf dem Gletscher geht der Abstieg rasch voran. Aber beim Lagerplatz heisst es die schweren Lasten wieder aufnehmen und die uns von gestern noch verhasste Moräne wieder in der anderen Richtung überqueren. Bei der Ankunft in Llanguno ist es bereits dunkel und unterdessen hat es angefangen zu regnen. Alle sind froh in den Bus einsteigen zu können und nicht noch irgendwo ein Biwak erstellen zu müs-

sen. Nach einem kurzen Verpflegungshalt in Mancos geht's gleich wieder eine Holperstrasse bergan nach Musho. Es ist Mitternacht, alle sind hundemüde, für das Nachtlager stellt niemand mehr grosse Ansprüche. Die Hauptprobe war gelungen, vor allem das heutige Programm hat uns zünftig gefordert, keiner hat schlapp gemacht. Ein schöner Achtungserfolg, der uns zuversichtlich stimmte.

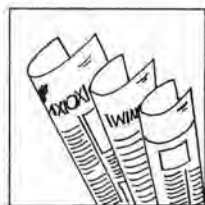
Nach der gestrigen Strapaze sind wir froh, heute nicht allzufrüh aufstehen zu müssen. Doch die Geschäftigkeit der Indios und der wieder strahlende Sonnenschein lassen auch uns keine Ruhe mehr. Und schliesslich wollen wir ja heute unser grosses Ziel in Angriff nehmen. Noch während wir am Frühstück sind, versammelt sich vor unserer Hütte eine ganze



Eselkarawane. Es sind 15 Esel und 2 kleine Andenpferdchen, die für uns das Material bis ins Basislager schleppen werden. Unter der Anleitung von Victorino packen zwei Arieros die Lasten auf die geduldigen Tiere. (Fortsetzung folgt)

P. S. Besteigung des Aconcagua, knapp 7000 m, vom 26. 12. 80 bis 22. 1. 81. Dieses vielversprechende Bergerlebnis ist in Vorbereitung. Für weitere Informationen wenden Sie sich an:
Meier Andreas, Fach 1905

From other publications



DIE ZEIT Nr. 14, 28. 3. 80

Die geschundenen Helden. Von Rudolf Braunburg

Doch inzwischen geht, von der Öffentlichkeit weitgehend unbemerkt, eine Änderung vor sich, die sich auf die Dauer als einschneidender erweisen kann als die Umstellung von der Super-Constellation auf die Boeing 707. Sie betrifft keinesfalls eine einzelne, spezielle Fluggesellschaft, sondern ist Ausdruck eines grundsätzlichen Wandels im Denken und Handeln. Dem Insider fällt seit Jahren auf, dass in Artikeln über die moderne Verkehrsfluffahrt das Wort «Sicherheit» so gut wie gar nicht mehr vorkommt, hingegen mehr und mehr das Wort«Wirtschaftlichkeit». Schon gar nicht ist von einer «Verbesserung der Sicherheit» die Rede. Aus purer Selbstverständlichkeit wird auf die Erwähnung dieses obersten Gebots für jeden Flugzeugkommandanten garantiert nicht verzichtet: Dass eine westliche Luftfahrtgesellschaft wirtschaftlich fliegen möchte, ist genauso selbstverständlich.

Tatsächlich hat sich für die Piloten die Bandbreite des Sicherheitspielraums von Jahr zu Jahr verringert. Selbstverständlich wird nach wie vor sicher geflogen, doch der Aufwand dafür führt im Cockpit zu einer stets grösser werdenden Arbeitsbelastung. In den letzten Jahren nahmen bei vielen Airlines die Proteste der Cockpitvereinigungen gegen Management-Massnahmen zu, weil man die Sicherheit tangiert sah durch allzu wirtschaftliches Denken. Der Kampf um die sichere Durchführung eines Fluges verlagert sich immer mehr aus dem Cockpit auf die Verwaltungsebene.

Während der Super-Constellation-Zeit wurde von der «One-Man-Show» des selbtherrlichen Kommandanten gesprochen. Es ist das Verdienst modern denkender Initiatoren, dafür längst das Teamwork im Cockpit eingeführt zu haben. Doch die Schatten der Vergangenheit müssen dadurch noch nicht notwendigerweise endgültig gebannt sein. Bei der damaligen «One-Man-Show» wurde der Copilot nicht gefragt, was er von den Anordnungen seines Grossen Kommandanten halte. Heute wird eine ganze Pilotenschaft nicht gefragt, was sie von der Cockpitausrüstung der neuen Flugzeuggeneration à la Airbus A310 halte, obwohl es um ihren eigenen Arbeitsplatz geht. Damit sind die Konflikte für die achtziger Jahre vorprogrammiert, und es besteht die Möglichkeit, dass sie einschneidender werden können als die Jetära der sechziger Jahre.

Während sich auf der ganzen Welt eine kritische Distanz zur extremen Technisierung zeigt und der Mensch längst wieder mehr in den Vordergrund gerückt wird, rauscht die Luftfahrt voll in eine Periode extremster Computerisierung und Automation hinein, die sich als verhängnisvolle Sackgasse erweisen könnte. Jeder Pilot, dem das Geschick der Luftfahrt am Herzen liegt, wünscht sich Führungskräfte, die rechtzeitig diese Gefahr erkennen.

Doch ich denke zurück an den versehentlichen Händedruck Seebohms am 1. April 1955: Es gab danach eine Kette öffentlicher Auseinandersetzungen zwischen uns beiden, da ich ihn nun einmal nicht für einen Mann halten konnte, der die weiteren Geschicke der Luftfahrt sachlich-korrekt beeinflusste. Ein Punkt in der Kritik war sein Ausspruch, **Piloten gehören nicht in den Vorstand einer Fluggesellschaft**. Im Vorstand der Bundesbahn sässen schliesslich auch keine Lokomotivführer.

Heute muss ich dem Verstorbenen Abbitte leisten. **Auch ich bin heute seiner Meinung. Es sei denn, sie erfüllen dort nicht nur eine Alibifunktion, sondern vertreten die Vorstellungen jener, die den hohen Sicherheitsstand erfliegen haben.**

Der Autor Rudolf Braunburg war selbst 20 Jahre lang Captain der Lufthansa

Captain

Flown unexpectedly onto scrap heap by British Airways for being 55 years old and as a consequence lost residence and wife. Desperately seeks employment preferably abroad. 10 000 hours command. 748, Viscount and Trident. 25 years RAF. A2 Q.F.I. Prepared to do any course, fly anything, anywhere. Licence current. Fit.

Reply to: Captain A. W., AFM, 31 Parklands, Bramhope, Leeds, UK.

Einmalige Gelegenheit

In Ascona zu verkaufen

in 6-Familienhaus (Baujahr 1973) an sonniger Hanglage (Monte Verita) mit wunderbarer Aussicht auf Ascona und See

sehr schöne 3-Zimmerwohnung

Wohnfläche 72 m², Bad/WC und sep. WC, moderne Küche, überdeckte Terrasse 17,5 m², z. T. möbliert, 2. Stock, **Lift**, Mitbesitz eines **Hallenschwimmbades**, Keller, eigener gedeckter Parkplatz.

Anfragen über Telefon 033/37 75 30 abends.

Verkehrsflugzeuge im Energieverbrauch mit Strassenverkehr konkurrenzfähig

aed. In Verkehrsflugzeuge wird der Treibstoff tonnenweise eingefüllt, und aus diesem Grund stehen sie vielerorts im Ruf, viel Energie zu verbrauchen. In Wirklichkeit können sich die Flugzeuge der neuen Generation in der Energieverwertung durchaus mit dem Strassenverkehr messen. So verbrauchen bei Autobahngeschwindigkeiten die meisten Personewagen erheblich mehr als 10 Liter hochoktaniges Benzin pro 10 km, wobei auch grosse Autos oft nur eine einzige Person befördern. Der europäische Flugzeughersteller Airbus Industrie errechnete für einen Airbus des Typs A300B4 mit 270 Sitzen bei einer Sitzauslastung von 65 Prozent einen Verbrauch von 6,3 Litern Kerosin pro Passagier für 100 km, wenn eine Gesamtstrecke von 600 km zurückgelegt wird. Beträgt die Gesamtstrecke 1000 km, so geht der Verbrauch auf 5,5 Liter pro 100 km zurück, da dem Mehrverbrauch beim Start und Steigflug eine grössere Strecke im wirtschaftlichen Reiseflug gegenübersteht. Auch ein mit zwei Personen besetzter Wagen, der pro 100 km 12,6 Liter verbraucht, ist also noch nicht wirtschaftlicher als der Airbus. Dazu kommt noch, dass der Bau einer Autobahn von 600 km Länge unvergleichlich mehr Energie beansprucht als der Bau von zwei Flughäfen. Trägt man der viel höheren Geschwindigkeit des Flugzeuges Rechnung, so ist es in der Energieauswertung dem privaten Strassenverkehr klar überlegen.



Restaurant Speisesaal
Schoppenstube 3 Kegelbahnen

Höflich empfiehlt sich:

Familie O. Lott
Restaurant Treff
Kalchengasse 12
8302 Kloten
Telefon 01 813 11 55

Organisation des Vorstandes

Präsident:	H. Hürzeler	Fach 17	Mitglieder:	W. Gubser	Fach 304
				H. M. Kok	Fach 1170
Vizepräsidenten:	L. Zsindely	Fach 200		H. Spörri	Fach 402
	E. Brunner	Fach 173		M. Wipf	Fach 372

Kommission	Delegierter des Vorstandes	Vorsitz	
Versicherungen	M. Wipf	A. Huggenberger	Fach 141
Salär	E. Brunner	E. Fischli	Fach 85
GAV mit Anhängen			
Ferienreglement	H. Spörri	H. Sauter	Fach 1448
AIDS	M. Wipf		
Pensionierungsmodell	M. Wipf		
Freitageregulung	H. Spörri		
Deplacementreglement	H. M. Kok	D. Brägger	Fach 89
Seniorität	E. Brunner	P. Bircher	Fach 274
Flight Duty Regulations	W. Gubser		
Disziplinarreglement			
Finanzen	W. Gubser	R. Rasumowsky	Fach 1165
Einsatz	W. Gubser		
Schulung und Check	E. Brunner	A. Zuberbühler	Fach 163
Flugsicherheit	L. Zsindely	E. Heiz	Fach 90
Security	H. Spörri	H. Sauter	Fach 1448
Info/Rundschau	H. Spörri	B. von Tobel	Fach 252
IFALPA/EUROPILOTE	L. Zsindely		
Copilotengruppe	H. M. Kok		
Ausländer	H. M. Kok		
Romands	H. Hürzeler	M. Baudat	Genf 49
Pensionierte	H. Hürzeler	R. Schillinger	Fach 95
Dachverband	H. Hürzeler		

Die einzelnen Kommissionen werden soweit möglich in der bisherigen personellen Zusammensetzung belassen.

Sekretariat

R. Kurtz, lic. rer. publ. HSG
 Frau N. Grösch-Bonhöte
 Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten
 Telefon 814 15 15, SR-Fach 20

APKK-Verwaltung

Max Riolo
 Chasernweg 38, 8302 Kloten
 Telefon 814 11 77

