



1954 → 2014

# **aeropers rundschau**

Januar 1964

*Diem Jailleur*

**Zürich**

Bahnhofstrasse 28a / in Gassen 17 (Lift)

Telephon (051) 25 64 10



**Kenner  
kennen**

King Size  
und Box Fr. 1,20

**KENT**

# aeropers rundschau 111

Obwohl die «aeropers-rundschau» das offizielle Organ der Aeropers darstellt, spiegeln die in den einzelnen Artikeln zutage tretenden Ansichten nicht notwendigerweise die Meinung des Vorstandes wider. Ohne die vorgängige schriftliche Einwilligung der Redaktion ist jede Wiedergabe von Artikeln aus dieser Zeitschrift untersagt.

## Inhalt:

	Seite
Liebe Rundschauler	3
Liebe Mitglieder	5
Was uns beschäftigt	9
Wir stellen vor	13
Zum Abschied	15
Auf den Hund gekommen	19
The lighter Side of Mach 3	22
Vergleich einiger neuer Kurzstreckenflugzeuge	25
Unfallbericht: Pilotenfehler und ihre Hintergründe	26

## Redaktion:

K. Strickler  
E. Hohl  
H. Kaufmann  
Dr. P. Hunziker

## Versand:

Sekretariat Aeropers  
Postfach 150  
Zürich 58, Flughafen  
Telefon 84 76 61

## Druck und Verlag:

Industrie- und Verlags-  
Druckerei, Emil J. Haas  
Forchstrasse 280, Zürich 8  
Telefon 32 94 22



Man träumt von  
Mode —  
man geht  
zu



Bahnhofstrasse 65 Zürich





## Liebe Rundschauler

Mit dieser Ausgabe stellt sich die «Aeropers-Rundschau» zum erstenmal in ihrem neuen Kleid vor. Wie Sie selbst feststellen können, hat sich nebst dem Format und der graphischen Gestaltung sowie der Aufnahme von Inseraten das Gesicht und Innenleben unserer Rundschau wesentlich verändert.

Erfreulich ist für Sie sicher auch zu vernennen, dass die Neuausgabe trotz ihrer kostspieligeren Ausführung selbsttragend geworden ist. Bei dieser Gelegenheit möchte ich allen Firmen, welche uns durch Einrücken von Inseraten ihr Vertrauen entgegengebracht haben, meinen besten Dank aussprechen. Die Redaktion oder das Sekretariat geben Ihnen jederzeit gerne Auskunft über die Insertionsbedingungen. Die Seitenzahl für Inserate ist jedoch beschränkt und unterliegt vereinbarten Bestimmungen in bezug auf Inhalt und Grösse. In diesen Zusammenhang gehört auch, dass Mitteilungen und Meinungsäusserungen, welche rein internen Charakter haben, nur den Exemplaren an die Mitglieder der Aeropers beigelegt werden. Soviel zu den Inseraten.

Im Zuge der Neugestaltung haben sich auch redaktionelle und administrative Än-

derungen ergeben. Redaktionsschluss ist nun am 7. jedes Monats. Artikel sind an das Sekretariat der Aeropers mit dem Vermerk «Rundschau-Redaktion» einzusenden. Des weitern können jetzt Artikel oder technische Beiträge mit Bildmaterial vervollständigt werden. Auch die Reproduktion von Karikaturen usw. ist ohne weiteres möglich.

Einmal mehr möchte ich aber darum bitten, dass Schreibbegnadete etwas mehr zugunsten unserer Rundschau zur Feder greifen. Sicher gehen Sie mit mir einig, dass die neue Gestaltung der Rundschau auch inhaltlich höheren Ansprüchen ruft. Unsere Zeitung soll nicht trockene Lektüre sein, sondern lebendiges Geschehen vermitteln.

Allfällige Verbesserungsvorschläge und sonstige Anregungen nimmt die Redaktion jederzeit gern entgegen.

Wenn die Rundschau zum gegenseitigen Verständnis und gelegentlichen offenen Gedankenaustausch von Mitgliedern beitragen hilft, ist bereits ein wesentlicher Zweck unseres Vereinsorgans erfüllt.

Ich möchte diese Einleitung mit folgendem Gotthelf-Zitat abschliessen:

«Mit einem schönen Neujahrswunsch will ich Zeit und Papier nicht vergeuden. Ihr wisst, wie sehr ich Förmlichkeiten Feind bin. Ueberhaupt finde ich, die Menschen täten besser, sie machten einander ein glückliches Le-

ben als dass sie sich eines wünschen. Die Mehrzahl leider glaubt, mit den Wünschen sei ihre Schuld getilgt.»

In diesem Sinne  
grüsst Sie freundlich  
K. Strickler



# KLEIDER-AG

AARAU AMRISWIL BADEN BASEL BIEL CHUR  
FRIBOURG LA CHAUX-DE-FONDS LUZERN MÜNCHEN NEUCHÂTEL  
ST.GALLEN SCHAFFHAUSEN THUN ZÜRICH

# Liebe Mitglieder

## Neuaufnahmen

Die Herren Piloten **Frei Paul** und **Grüne-  
ld Gert** wurden neu in die Aeropers  
aufgenommen; wir heissen sie in unserer  
Vereinigung herzlich willkommen.

## Aenderung des Quotensystems

Der Vorstand hat einen neuen Vorschlag  
gutgeheissen, welcher nun der FPAS und  
der Swissair unterbreitet wird. Die Ver-  
handlungen werden Ende dieses Monats  
wieder aufgenommen.

## Vorübergehende Anstellung von ausländischen PIC CV-440

Als Resultat der durchgeführten Orientie-  
rungsabende mit dem System und wegen  
des Mehrbedarfs von 2 PIC SE-210 hat  
der Vorstand die Bewilligung zur Anstel-  
lung der 8 ausländischen PIC auf CV-440  
bis Ende 1964 der Swissair erteilt. Diese  
Massnahme drängte sich als Folge des  
eingangs Gesagten auf. Die Ablösung  
unser PIC's erfolgt durch Schweizer und  
Piloten der FPAS gemäss Quotensystem,  
welche dieses Jahr bereitgestellt werden.  
Es sei hier ausdrücklich vermerkt, dass  
es für uns wie für die Swissair eindeutig  
klar ist, dass eine Verlängerung dieser  
Anstellung nicht in Frage kommt.

## Sekretär

Unser bisheriger Sekretär, Herr Dr. P.  
Hunziker, verlässt uns bekanntlich auf  
Ende Januar 1964. Sie alle kennen die  
Gründe, die dazu geführt haben. Ich danke  
ihm hier im Namen des Vorstandes für  
die geleistete Arbeit. Die ihm gestellten  
Aufgaben waren sicher nicht immer leicht

zu lösen, was dann auch zu verschiede-  
nen Diskrepanzen führte. Alles auf den  
gleichen Nenner zu bringen, ist eben ein  
Ding der Unmöglichkeit, und hie und da  
hat man mit etwas Unvorhergesehenem  
zu rechnen. Wir wünschen ihm in seiner  
neuen Tätigkeit viel Erfolg.

Am 1. März 1964 wird unser neuer Sekre-  
tär, Herr Dr. René Schmid, sein Amt bei  
uns antreten. Wir heissen ihn bei uns  
herzlich willkommen und wollen hoffen,  
dass er sich bei uns rasch aklimatisiert  
und eine gute Atmosphäre vorfindet.

Das Sekretariat ist also, wie Sie sehen, im  
Februar ohne Sekretär. Während dieser  
Zeit bitte ich Sie, sich direkt an mich zu  
wenden.

## Sekretariat

Ich möchte hier wieder einmal darauf hin-  
weisen, dass es ebenfalls zur Aufgabe  
unseres Sekretärs gehört, dass er mit sei-  
nen juristischen Kenntnissen den Mitglie-  
dern zur Verfügung steht.

Jedes Mitglied hat also das Recht, sich  
in privaten Angelegenheiten an den Sekre-  
tär zu wenden, um sich juristisch be-  
raten zu lassen. Ausgeschlossen davon  
sind jedoch Prozessführungen oder grö-  
ssere juristische Arbeiten. Zu Ihrer Orien-  
tierung wird das Sekretariat in Zukunft  
vermehrt den Mitgliedern zu dienen ver-  
suchen, indem Möglichkeiten für Vergün-  
stigungen, Beschäftigung nach Pensionie-  
rung usw. studiert werden.

## Rundschau

Heute präsentiert sich die Rundschau in  
ihrer neuen Form und Gestaltung. Im Ja-

nur 1954 erschien die erste Nummer, und wir wollen ihr heute zum zehnjährigen Geburtstag gratulieren. Aus den bescheidenen Anfängen ist nun doch ein nicht mehr zu missendes Publikationsorgan herangewachsen. Bei dieser Gelegenheit möchte ich allen bisherigen Mitarbeitern bestens danken. Deren Anzahl war nie sehr gross, doch wurde die Arbeit trotzdem immer von einigen Unentwegten bewältigt. Wir wollen der Rundschau für die Zukunft alles Gute wünschen. Der Swissair möchte ich ebenfalls dafür danken, dass sie unsere Zeitung bisher stets gratis zusammengestellt hat, und dass wir nun ihr Signet auf unserer Titelseite verwenden dürfen.

### Fall Steiner

Am 3. Januar fand in Lausanne eine weitere Vergleichssitzung statt. Bei dieser Gelegenheit wurden unsere eingereichten Abänderungsvorschläge besprochen. Vorläufig müssen noch verschiedene neue Aspekte abgeklärt werden. Wir wollen auf einen baldigen Abschluss eines Vergleiches hoffen.

### Erfreuliches

Ich kann Ihnen mitteilen, dass Capt. G. Steiner bei der Balair offiziell zum Chef-piloten ernannt wurde. Wir gratulieren ihm zu dieser Ernennung und wünschen ihm in dieser Funktion alles Gute.

### Artikel in der WELTWOCHEN

Ich habe Ihnen das letzte Mal zugesagt, hier auf die Antwort der Swissair zurückzukommen.

Als Folge des Briefes, der uns nicht in allen Teilen befriedigt, hatte ich kürzlich Gelegenheit, u. a. auch die Angelegenheit mit Herrn Dr. Berchtold persönlich zu bereinigen. Wir kamen überein, auf den Weltwocheinartikel auf alle Fälle bis zum Erscheinen des offiziellen Unfallberichtes nicht mehr zurückzukommen.

### Internationale Zusammenarbeit

Vor ca. 2 Monaten erhielten wir ein Telegramm, worin gesagt wurde, dass die Piloten der Olympic Airways wegen Differenzen mit der Geschäftsleitung in den Streik treten würden, und worin sie um moralische Unterstützung ihrer ausländischen Schwesternvereinigungen in der IFALPA baten. Der Grund war die fristlose Entlassung von 7 Vorstandsmitgliedern der griechischen Pilotenvereinigungen. Der Verband sollte dadurch gefügig gemacht und geschwächt werden.

Unsere Unterstützung für unsere griechischen Kollegen bestand darin, dass wir neben anderen führenden Persönlichkeiten Griechenlands auch an den Premierminister gelangten. Wir ersuchten ihn, in dieser Sache zu intervenieren, indem wir festhielten, dass wir solche Methoden in der Schweiz nicht kennen, und dass man immer eine für beide Teile akzeptable Lösung findet, wenn man miteinander spricht.

Wir erhielten dieser Tage nun noch folgendes Schreiben, aus dem hervorgeht, dass die Angelegenheit nicht zuletzt dank internationaler Beteiligung wieder eingeregelt werden konnte.

«The Prime Minister of Greece

Dear Mr. Hunziker,

Thank you for your letter of December 2, 1963, addressed to the Prime Minister.

As you may already know, a settlement was reached, as a result of the dispute between management and personnel of Olympic Airways to the mutual satisfaction of the parties concerned.

Sincerely yours,

sig. A. Mothonios

Principal Private Secretary»



### Capt. P. Bietenholz

Auf Ende Dezember 1963 hat unser Aktiv-Mitglied, Capt. Bietenholz, die Swissair verlassen und wird nun in die Reihe der Passiv-Mitglieder übertreten. Herr Bietenholz war als Mitglied und als Vorgesetzter in seinen Funktionen, die er während seiner Dienstzeit in der Swissair inne hatte, sehr geschätzt. Er besass im besonderen die nicht so selbstverständlichen Gaben

eines Vorgesetzten, wie Charakter, Vorbild, Einstellung und Verständnis, sodass wir es auch in dieser Hinsicht bedauern, ihn nicht mehr unter uns zu haben. Wir wünschen ihm in seiner neuen Tätigkeit alles Gute und hoffen, dass er auch weiterhin in persönlichem Kontakt mit uns verbunden ist.

Mit freundlichen Grüßen  
A. Sooder



**KEEP SMILING!!**  
IT MAKES PEOPLE WONDER  
WHAT YOU'VE BEEN UP TO

SMALL  
© 1964

### "Things I'd like to see before I die"

Extracts from "Flying"  
per Captain Hy Sheridan)

An Airline Manager who does not think that familiarity with the English language consists in raping it.

A Chief Pilot who doesn't feel that flying a swivel chair has bloated his brains instead of the other end.

A Flight Engineer who is not always trying to prove it, especially when I'm trying to land.

A Co-pilot who doesn't hand out free advice when we are coming in for a landing.  
A Weather Man who does not predict everything, and thus predicts nothing.

A Tower Operator who knows that we land with caution all the time.

A Cockpit Designer who is not a genius in thinking up devices and items to puncture the human skin.

An Airline Passenger who was not in the Lafayette Escadrille.

A C.A.A. Airline Inspector who has had as much airline experience as the man he is judging.

Regulations that are designed to protect the airplane instead of to protect the man who made them.

Airline bulletins that are more devoted to the air than to bull.

An airport that is not farther from the city than the next city.

Contributed by Capt. J. A. C. Florence



Ω  
OMEGA



BARTH

UHREN UND BIJOUTERIE

ZÜRICH      Bahnhofstrasse 94  
DAVOS-PLATZ      Promenade 11

Reiche Auswahl in Schmuck und in  
Schmuckuhren, die in unseren eigenen  
Ateliers entworfen und hergestellt werden.

## Was uns beschäftigt...

### Reservestellung Rio für SAS-Kurs

Es ist vorgesehen, dass wir für den wöchentlichen SAS-Kurs ex Rio nach Süden eine Reserve stellen, und die dort stationierten SAS crews für unsere beiden wöchentlichen Kurse.

Der Vorstand hat dieses Begehren in seiner letzten Sitzung geprüft und konnte ihm grundsätzlich zustimmen.

Da es sich hierbei jedoch um einen Interchange handelt, haben wir vertragsgemäss unsere drei Schwester-Vereinigungen im Norden angefragt, ob sie mit dem geplanten Interchange einverstanden sind.

### Konsultativ-Versammlungen

In der letzten Rundschau habe ich Ihnen gesagt, dass ich glaubte annehmen zu dürfen, dass der von mir gemachte Vorschlag keine Gnade vor dem Souverän gefunden hätte. In der Zwischenzeit haben sich jedoch verschiedene Klassen mit mir in Verbindung gesetzt und einen Obmann bekanntgegeben.

Auch der Vorstand hat sich in seiner letzten Sitzung mit der Idee von Konsultativ-Versammlungen auseinandergesetzt. Er ist der Ansicht, dass die Vorstandsmitglieder dafür prädestiniert seien, Obmann ihrer Senioritäts-Gruppe zu sein.

Nachstehend gebe ich ihnen nun die somit bestimmten Obmänner bekannt:

Gruppe V	Sooder
Gruppe VIII	Stadelmann / W. Meyer
Gruppe IX	Büchi
Gruppe XI	Habegger
Gruppe XIII	Strickler
Gruppe XVI	Leutwyler R.

Gruppe XVII	Ritter
Gruppe XXII	Weidmann / Grob
Gruppe XXIV	Weiss E.
Gruppe XXVI	Reist / Suter H. P.
Gruppe XXVII	Baltensperger / Nigg

Diejenigen Gruppen, welche bis jetzt keinen Obmann bestimmt haben, möchte ich bitten, dies noch nachzuholen.

Die beiden Vertreter der Navigatoren im Vorstand haben offiziell bekanntgegeben, dass die Navigatoren-Gruppe beschlossene hätte, von einer Nomination besonderer Obmänner abzusehen, da der Kontakt zwischen ihr und den beiden Vertretern im Vorstand jedenfalls ausreichend ist.

### Ferientsaldi

Auch jetzt wieder, wie bereits letztes Jahr, muss die Swissair ca. 15% an Ferienguthaben ins neue Jahr übertragen.

Der Vorstand ist der Ansicht, dass diese bald «üblichen» Ferienübertragungen nicht mehr länger angängig sind, wie auch, dass die laufende Ritzung des Ferienreglementes auf die Dauer zu Missstimmigkeiten führen muss.

Der Vorstand wird deshalb dieses Problem in nächster Zeit mit der Swissair aufnehmen.

### Gruppen-Versicherungs-Vertrag

Ich habe Ihnen das letzte Mal berichtet, dass ich die Möglichkeit studiere, eine Genossenschaft zu gründen, um in den Genuss der Gruppenversicherungstarife zu gelangen.

Die Gründung einer Genossenschaft ist möglich, jedoch reichlich kompliziert. Wir sind deshalb an das Versicherungsamt gelangt, mit dem Ersuchen, uns eine Sondergenehmigung in dem Sinne zu erteilen, dass die Aeropers als Versicherungsnehmerin, Prämienzahlerin und Vertragspartner einer in der Schweiz konzessionierten Lebensversicherungsgesellschaft auftreten kann, ohne dass für alle Mitglieder ein Obligatorium zum Beitritt der geplanten Gruppenversicherung besteht.

Herr Dr. Schmid wird Sie über diese Angelegenheit weiter auf dem Laufenden halten. Immerhin kann ich hier bereits sagen, dass ich persönlich überzeugt bin, dass es möglich sein wird, einen Gruppenversicherungsvertrag abzuschliessen.

#### **Aenderung des VE-Reglementes**

Wie Ihnen bekannt ist, sollen gemäss Zusatzprotokoll zum Arbeitsvertrag im Laufe des Jahres 1964 Verhandlungen über VE-Verbesserungen aufgenommen werden.

Herr Sooder hat Sie in der Oktober-Rundschau darüber orientiert, welche VE-Verbesserungen die Aeropers ins Auge fasste, und versprochen, Sie über die Kostenberechnungen später zu orientieren. Diese Kostenberechnungen liegen nun vor. Leider zeigt es sich, dass die ganze Angelegenheit recht teuer werden kann. Der Vorstand hat deshalb in seiner letzten Sitzung beschlossen, eine besondere Kommission zu bilden, welche die ganze Angelegenheit überprüfen und dem Vorstand dann Antrag stellen soll.

Sobald ein definitiver Beschluss des Vorstandes vorliegt, werden Sie wiederum orientiert werden.

#### **Hotel Hamburg**

Mit grosser Genugtuung veröffentliche ich folgenden Brief:

«Sehr geehrter Herr Dr. Hunziker,  
wie Sie vermutlich auch wissen, war

der Hotelwechsel in Hamburg besonders schwierig, da niemand wegen der schlechten Erfahrungen die Besatzungen aufnehmen wollte.

Vor einigen Tagen traf ich Dr. Steiner, unseren Vertreter in Hamburg, und fragte ihn, wie es nun im «Europäischen Hof», unserem neuen Crew Hotel, gehe. Er versicherte mir spontan, dass die Leitung des «Europäischen Hofes» mit unseren Besatzungen auch sehr zufrieden sei. Sie unterscheiden sich angenehm von den arroganten Besatzungen einer grossen deutschen Luftverkehrsgesellschaft, die auch dort untergebracht sind.

Ich möchte nicht versäumen, Ihnen dieses lobende Urteil weiterzuleiten, mit der Bitte, dies den betroffenen Besatzungen bekanntzugeben. Ich bin sehr froh, dass heute durch die Tat bewiesen wird, was ich seinerzeit bei der Hotelsuche in Hamburg behauptet habe, nämlich, dass unsere Besatzungen in einem Erstklass-Hotel sich taktvoll und höflich verhalten würden wie jeder andere Gast.

Alles Gute im neuen Jahr.

Mit freundlichen Grüssen

SWISSAIR

sig. A. von Tscherner

Chef Hauptabteilung Flugdienst.»

#### **Aenderung Krankenversicherungsvertrag**

Wie Sie wissen, zielt dieses Traktandum schon seit einiger Zeit meine Pendenzenmappe, doch war und ist es bis heute nicht möglich gewesen, Ihnen schon konkrete Vorschläge zu unterbreiten.

Kürzlich hatte der Unterzeichnete zusammen mit Herrn Sooder Gelegenheit, wieder einmal mit Vertretern unserer Krankenversicherung, der Helvetia-Unfall, zusammenzukommen.

Anlässlich dieser Zusammenkunft hat uns nun die Helvetia-Unfall einen Vorschlag unterbreitet, der allen unseren Wünschen in vollem Umfang Rechnung trägt. Der Vorschlag hat lediglich einen Schönheitsfehler: er ist zu teuer. Wir sind nun so verblieben, dass die Helvetia-Unfall ihren Vorschlag nochmals überarbeitet und insbesondere prüft, was bezüglich Prämien für diejenigen Mitglieder getan werden kann, welche schon seit Jahren einen Versicherungsvertrag mit der Helvetia-Unfall abgeschlossen haben.

Vor dieser Zusammenkunft hatten wir mehrmals Besprechungen mit der Helvetia-Krankenkasse. Diese unterbreitete uns ebenfalls einen Vorschlag, der jedoch unsern Bedürfnissen noch nicht genügt. Wir werden nun nochmals an die Helvetia-Krankenkasse mit der Bitte gelangen, uns einen modifizierten Vorschlag, der die von uns gewünschten Abänderungsvorschläge enthält, zu unterbreiten.

Erst wenn dann die beiden vergleichbaren Offerten vorliegen, können wir uns ein definitives Urteil bilden. Bei der Urteilsbildung wird der Vorstand allerdings nicht nur die Prämienhöhe vergleichen. Er wird auch zu berücksichtigen haben, dass für jeden Arzt ein Unterschied besteht, ob er einen «Privat-Patienten», welcher einer Krankenversicherung versichert ist, oder einen «Kassen-Patienten» vor

sich hat. Des weitern haften jeder Krankenkasse gegenüber einer Versicherung bei einem unabhängigen Versicherer gewisse Nachteile an.

Da das gesamte Gebiet der Krankenversicherung äusserst komplex ist, wird es wohl noch eine gewisse Zeit dauern, bis der Vorstand Ihnen konkrete Vorschläge unterbreiten kann.

Ich meine jedoch, dass dies ein Gebiet ist, wo man wirklich alle Aspekte berücksichtigen muss und bei dessen Lösung die Zeitfrage keine ausschlaggebende Rolle spielen darf.

### **Ordentliche Generalversammlung 1964**

Obwohl das Datum für die ordentliche Generalversammlung 1964 noch nicht bestimmt ist, möchte ich Sie hier auf die Statutenbestimmungen aufmerksam machen, gemäss der Anträge zuhanden der Generalversammlung mindestens 6 Wochen vorher im Besitz des Sekretariates sein müssen. Wollen Sie also ein bestimmtes Traktandum vorbringen oder beabsichtigen Sie, ein Mitglied zur Wahl in den Vorstand vorzuschlagen, so zögern Sie nicht, dies bereits heute in schriftlicher Form zu tun. Sie sind dann sicher, dass Sie die Frist nicht verpassen.

Mit freundlichen Grüssen  
Dr. P. Hunziker



Der elegante  
Kombi  
für Sonntag  
und Werktag!



Taunus 12M  
8175.-

*Th. Willy A.G.*  
Seefeldstrasse 7, Zürich



## Wir stellen vor

Der neue Sekretär der Aeropars, Herr Dr. René Schmid, der sein Amt per 1. März 1964 antritt, erklärte sich auf Wunsch der Redaktion bereit, sich selbst vorzustellen.

Das Wort, wonach ein Akademiker ein Mann ist, der doch wissen sollte, dass er nichts wissen kann, scheint sich bei mir heute besonders zu bewahrheiten. Verzweifelt suche ich nach dem geeigneten, wenn möglich geistreichen Mittel, mich bei Ihnen in einigermaßen vorteilhafter Weise vorzustellen. Theoretisch müsste ich so etwas wie eine Autobiographie, ein Selbstporträt zum besten geben, ungefähr folgenden Inhalts:

Name und Vorname: wie untenstehend; geboren: vor rund 30 Jahren; wohnhaft: in der Eulachstadt; verheiratet: ja; Kinder: keine, dafür aber Hund; Studium: früher gelegentlich; Beruf: trotzdem; usw.

Sie sehen, das Selbstporträtieren liegt mir nicht, und im übrigen heisst es bekannt-

lich: Grau, mein Freund, ... – Sie kennen den Spruch. Damit wird aber der Eindruck, den Sie von mir gewinnen, nicht besser.

Ich könnte natürlich auch eine Art Geschäftsempfehlung von Stapel lassen und meinem Vorgänger «den besten Dank für die geleisteten Dienste» aussprechen, ihm für die Zukunft weiterhin alles Gute wünschen und Sie bitten, das meinem Vorgänger entgegengebrachte Vertrauen auch auf mich übertragen zu wollen. Diese Art von Vorstellung hätte den Vorteil, mich einer angenehmen Anstandspflicht zu entledigen auf kurze, konventionelle, gewissermassen anonyme Weise. Mit der Anonymität – soweit es wenigstens mich betrifft – hätten Sie aber wiederum nichts gewonnen. Und Geschäftsempfehlungen sind heute, im Zeitalter der Supermarkets, so häufig zu lesen,

dass sie abgedroschen und kaum noch originell wirken.

Damit sind wir aber wieder zum Ausgangspunkt zurückgekehrt – ein Mann, der wissen sollte, dass er nichts wissen kann! Wie komme ich nun aus der Patsche, um doch noch einigermaßen guten Eindruck zu machen? – Nur Geduld: Das Leben, das die meisten führen, zeigt Ihnen, bis sie's klar erkennen: Man kann sich auch an offenen Türen den Kopf einrennen. Darum sag' ich Euch: An den Taten sollt ihr ihn erkennen.

Ich glaube, das ist die beste Empfehlung, die ich Ihnen anzubieten habe; an den Taten sollt Ihr mich erkennen. Was halten Sie davon, wenn wir uns möglichst

rasch kennen und schätzen lernen? Im persönlichen Kontakt und in der freien Aussprache liegt oft das Geheimnis eines fruchtbaren Zusammenwirkens. Der Aufgaben sind viele; sie zu lösen, ist meine Pflicht; sie gemeinsam zu lösen, ist unsere Verpflichtung. Arbeiten wir denn gemeinsam im Interesse unseres Berufsverbandes (siehe Zweckartikel der Statuten), ich bin auf Ihre Unterstützung angewiesen. Am guten Willen soll es meinerseits nicht fehlen.

In diesem Sinn entbiete ich allen Piloten und Navigatoren der Swissair herzlichen Gruss und Willkomm!

Ihr neuer Sekretär:  
René Schmid







## Zum Abschied

Dies ist das letzte Mal, dass ich mich an Sie wende. Ich möchte die Gelegenheit dazu benützen, aus meiner nun doch über 4jährigen Erfahrung heraus über die Probleme eines Sekretärs zu berichten. Man vergisst im heutigen Zeitalter ja so gerne, dass trotz fortschreitender Technisierung der Faktor Mensch letztlich das Ausschlaggebende, das Entscheidende ist.

Um die Probleme, oder anders gesagt die Leiden und Freuden eines Sekretärs aufzuzeigen, scheint es mir unerlässlich, vorerst über die Aeropers selbst zu sprechen, über ihren Charakter, ihre Ziele.

Der Charakter der Aeropers bestimmt sich nach ihrem Zweck. In den Statuten heisst es, dass der Verein als Berufsverband die Förderung der allgemeinen Interessen des schweizerischen Luftverkehrs, die Förderung, Wahrung und Vertretung der gemeinsamen Interessen aller Mitglieder sowie der Interessen einzelner

Mitglieder wie auch gegebenenfalls deren Unterstützung, bezwecke.

Zwei Hauptpunkte charakterisieren also den Daseinszweck der Aeropers. Einmal der generelle, nämlich die Förderung der allgemeinen Interessen des schweiz. Luftverkehrs, und dann der «gewerkschaftliche».

Auf den generellen Zweck einzugehen, erübrigt sich hier, da von dieser Seite der Aufgabe der Aeropers die Mitglieder nur sehr indirekt tangiert werden. Immerhin darf und muss gesagt sein, dass die Aeropers nicht nur Verbandsinteressen vertritt, sondern ihr auch Aufgaben genereller Natur obliegen.

Was nun die Verbandsinteressen, d.h. den «gewerkschaftlichen» Teil der Aufgaben anbelangt, ist eine genaue Umschreibung äusserst schwierig, weil die Beantwortung dieser Frage weitgehend vom zeitlichen

und räumlichen Standpunkt des Beantworters abhängt.

Ich will immerhin versuchen, die «gewerkschaftliche» Aufgabe der Aeropers hier in meiner Sicht zu spezifizieren, auf die Gefahr hin, vom linken oder rechten Flügel (das gibt es nämlich) der Aeropers angegriffen zu werden.

Meines Erachtens müssen alle Aktionen der Aeropers unter dem Motto stehen, dass es dem Arbeitnehmer auf die Dauer nur dann gut geht, wenn dies auch auf den Arbeitgeber zutrifft. Anders gesagt: Jede Aktion, die sich über längere Zeit hinaus gesehen gegen den Arbeitgeber richtet, fällt irgendwann quasi als Bumerang auf uns zurück. Man verstehe mich richtig, diese vorgenannte Maxime hat mit Weichheit oder ständigem Nachgeben nichts zu tun; sie ist lediglich die Voraussetzung einer unerlässlichen **Zusammenarbeit**.

Im Rahmen dieser Zusammenarbeit fallen der Aeropers nun eigentlich zwei Aufgaben zu: Einmal muss sie Mittler zwischen verbandsinternen Extrem-Elementen und der Swissair (quasi als eine Art Filter) sein, und dann muss sie die generellen oder individuellen Interessen der Mitglieder bei der Swissair vertreten. Dass dabei nicht selten Gesamt- und Einzelinteresse kollidieren, ist unvermeidlich. Sie können sich gewiss vorstellen, dass es dem Vorstand oft schwer fällt, unter Abwägung aller Faktoren **die** richtige Entscheidung zu treffen.

Gestatten Sie mir in diesem Zusammenhang einen kleinen Exkurs: Ein Unterschied zwischen einem Schweizer und einem Ausländer ist doch wohl der, dass der Vorgesetzte eines Schweizers dem Untergebenen erst beweisen muss, dass er verdient, Vorgesetzter zu sein, während beim Ausländer der Vorgesetzte solange akzeptiert wird, bis er den Untergebenen eines andern belehrt, d. h. ein ausländischer Vorgesetzter hat im Gegensatz zu

einem schweizerischen a priori einen gewissen positiven Kredit bei seinen Untergebenen.

Die Aeropers-Mitglieder sind nun in dieser Beziehung ebenfalls recht gute Schweizer! Hand aufs Herz, wie oft schon sind die **gewählten** Vorstandsmitglieder von Mitgliederseite eines falschen Verhaltens geziehen, kritisiert worden, nur weil man beispielsweise nicht alle Faktoren kannte und schliesslich, weil dem, der kritisiert, ja nicht die Verantwortung zukommt. Gewiss, Vorstandsmitglieder sind keine Vorgesetzte, doch müssen auch sie ebenfalls Entscheide treffen, handeln, und ihre Entscheide und Handlungen unterliegen dann der nämlichen Kritik. Wäre es nicht weiser, sich stets zuerst zu orientieren und dann allenfalls positive Kritik zu üben, anstatt zum vorneherein anzunehmen, ein getroffener Entscheid sei ohnehin verfehlt?

Gewiss, so schlimm, wie eben dargestellt, ist das Verhältnis der Mitglieder zum Vorstand nicht, aber die Tendenz zur voreiligen Kritik ist sicher vorhanden. Ich frage Sie, möchten Sie die Verantwortung des Vorstandes übernehmen, wären Sie sicher, stets richtig zu entscheiden, nie einen Fehler zu machen? Ist es so abwegig zu sagen, die Vorstandsmitglieder wären auch lieber bei ihrer Familie, als «in Aeropers» zu machen?

Doch zurück zum Thema. Sie werden sich nun gewiss fragen, was diese Abhandlung über Charakter und Ziel der Aeropers mit dem Abschiedsartikel eines Sekretärs zu tun hat. Meines Erachtens sehr viel.

Ich habe vorhin eine Maxime für die Aeropers aufgestellt, ich möchte nun noch eine weitere bezüglich Sekretär aufstellen. Sicher ist es so, dass es nie der Sekretär sein darf, der die Geschicke eines Verbandes **leitet**. Nichts Uebleres als ein typischer «Gewerkschaftsboss» nach bekannten Mustern. Aber — und das

muss auch einmal gesagt werden — es ist unvermeidlich, dass ein Sekretär die Geschichte eines Verbandes **beeinflusst**. Wohl hat er im Vorstand kein Stimmrecht, aber er hat ein Rederecht, ja meines Erachtens sogar eine Redepflicht, ist er doch der Mann, bei dem alle Fäden zusammenlaufen. Sicher könnte man diese Beeinflussung auf ein Minimum reduzieren, dann nämlich, wenn man an diesen Posten einen ausgesprochenen «Vertikal-Nicker» setzen würde, aber dann wäre er eben dem Vorstand keine Hilfe mehr, denn ein Mensch, der nur tut, was man ihm befiehlt, der nie eigene Ideen hat, der keinesfalls bereit ist, sich für eine Idee zu exponieren und auch die Verantwortung für seine Handlungen zu übernehmen, genügt nicht.

Daraus folgt, dass jede anders geartete Persönlichkeit zwingend ihre eigene Auffassung zu bestimmten Problemen hat und diese auch darlegt. Dies hat aber wohl verstanden mit der Fähigkeit sich unterzuordnen nichts zu tun; ein Vorstands- oder Mitgliederbeschluss ist sakrosankt und punktum. Dies ist schliesslich eine Sache der Disziplin und nicht der Persönlichkeit. Dazu kommt, dass der Sekretär als Nicht-Pilot und Nicht-Arbeitnehmer der Swissair oft einem Problem gegenüber weniger voreingenommen ist als ein direkt Betroffener. Hier liegt übrigens — um auch diese Frage noch zu streifen — meines Erachtens der Vorteil eines fest angestellten Juristen. Der Vorteil besteht nicht nur darin, dass ein Jurist für die alle zwei Jahre wiederkehrenden Vertragsverhandlungen sehr nützlich ist, weil er die Materie à fond kennt, insbesondere auch, weil ich meine, dass jeder juristisch noch so schlechte Vertrag, bei dem beide Parteien einander vertrauen, viel besser ist, als das beste Vertragswerk bei gegenseitigem Misstrauen, sondern der Vorteil liegt darin, dass ein Jurist ungefähr während eines halben Jahrzehnts

dafür geschult wurde, das Wesentliche jedes Problems sofort zu erkennen, den Stoff zu gliedern und systematisch durcharbeiten und darzutun.

Aus all dem vorgängig Gesagten erhellt meines Erachtens nun, dass dem Sekretär, so wie ich ihn stets gesehen habe, eine gewisse Selbständigkeit zukommt. Wo liegt aber die Grenze? Die Grenze sehe ich bestimmt durch zwei Faktoren, nämlich einerseits dem Vertrauen des Vorstandes und der Mitglieder ihrem Sekretär gegenüber, und andererseits dem Pflicht- und Verantwortungsbewusstsein des Sekretärs der Aeropers gegenüber. Diese beiden Faktoren ergänzen einander, denn ohne in ihn gesetztes Vertrauen kann niemand auf die Dauer seine Aufgabe erfüllen, und ohne Pflicht und Verantwortungsbewusstsein muss das Vertrauen fehlen. Dazu kommt noch folgendes: Ist es Ihnen nicht auch schon so ergangen, dass Sie sich nach einer harten Landung beispielsweise sehr über sich selbst geärgert haben, obwohl dieser «Schönheitsfehler» nicht die geringsten Konsequenzen hatte? Genau so erging es mir, wenn irgendetwas «umstand», nicht wegen allfälliger Konsequenzen, sondern weil es um Pflicht und Verantwortung ging. Auch ein Nicht-Pilot, eben wenn er nicht zur Kategorie der «Vertikal-Nicker» gehört, kann sich mit seiner Arbeit, mit der Sache der Aeropers identifizieren! Ich glaube sogar, dass ein Mensch an seinem Arbeitsplatz nur dann gute Arbeit leisten kann, wenn er sich mit seiner Arbeit gänzlich identifiziert, obwohl dies manchmal äusserst unbequem sein kann.

Ich bin beim Schluss meines Artikels angelangt. Es ging mir darum, Ihnen einmal die Probleme, die Freuden und Leiden eines Sekretärs aufzuzeigen. Ein Sekretär kann seine Arbeit nur erfüllen, wenn man ihm vertraut, wenn man überzeugt ist, dass er tatsächlich die Interessen der

Aeropers vertritt, nicht weil er muss, sondern weil er will.

4 Jahre habe ich das Sekretariat der Aeropers geführt. Wie überall gab es Licht und Schatten. Ich übertreibe nicht, wenn ich sage, dass das Licht überwog.

In diesem Sinne möchte ich mich von

Ihnen verabschieden. Ich tue dies – wie P. Bietenholz gesagt hat – mit einem lachenden und einem tränenden Auge. Dank allen, welche mit mir zusammengearbeitet haben. Unter ihnen habe ich wahre Freunde gefunden.

P. Hunziker



das originellste dancing zürichs

präsentiert immer  
die beliebtesten  
Orchester

**mascotte**

## Auf den Hund gekommen

Aus dem «Punkt», der Zeitschrift des Hostessenverbandes, drucken wir die beiden nachstehenden Geschichten, die uns eher nachdenklich stimmten, ab. Die Redaktion.

Listiger Zufall oder Ironie des Schicksals? Praktisch mit gleicher Post gingen uns die nachstehenden beiden Artikel zu:

### Geschichte Nr. 1

Obschon auf dem Sektor Ferner Osten beheimatet, fliege ich doch hie und da eine der berühmten Caravelle-Europa-Rotationen, die uns jeweilen zu unchristlicher Zeit aus dem Bett reissen und mit verschlafenen Augen am Flugplatz erscheinen lassen. Am zweiten Tag einer solchen Rotation ereignete sich folgende Geschichte:

Bereits waren wir am Morgen in Wien gewesen und hatten, da verspätet, keine Zeit, in Zürich das Mittagessen einzunehmen. Wir liebäugelten deshalb mit den kalten Platten, deren zu viele geladen worden waren am Nachmittag. Programm-gemäss landeten wir in Wien, verabschiedeten die Passagiere, machten uns ans Aufräumen und strebten dann mit knurrendem Magen dem Buffet zu, aber oha, da war uns jemand zuvorgekommen! Unser Co-Pilot, bewaffnet mit Airsickness-Bag, hatte die Filets, nach denen unser Sinn stand, bereits annektiert. Er begnügte sich nicht mit den angetasteten Plateaux, er räumte fein säuberlich auch die nicht angebrauchten ab. Auf die Frage, was er damit bezwecke, meinte er, sein

Hund habe diese sehr gern. Ich erwähnte daraufhin, dass die Katzen meiner Mutter Sardinien äusserst liebten, es mir jedoch nicht im Traum einfallte, diese auf dem Flugzeug zu posten. Ausserdem hätte ich einen Boxer, also einen eher grossen Hund mit, gelinde gesagt, riesigem Appetit zu unterhalten und dies sei mir, trotz meines sicher niedrigen Salärs, möglich. Unser Steward meinte beiläufig zum äusserst erstaunten Co-Piloten, mehr als zwei Kilo Fleisch dürfe er in der Schweiz sicher nicht einführen und die Kabinenbesatzung anerbote sich schliesslich, für das arme Tier eine Rente auszusetzen. Es war mir bis dato tatsächlich nicht bekannt, dass die Saläre unserer Co-Piloten derart niedrig sind, dass sie gezwungen werden, für ihre Haustiere auf Beutezüge auszugehen. Ich appelliere deshalb an alle Hunde-, Katzen- und sonstigen Tierliebhaberinnen unter meinen Kolleginnen, beim Einkaufen doch hie und da der hungernden Tiere in den Co-Piloten-Haushaltungen zu gedenken, tief in den Sack zu greifen und einen Kalbsknochen zu erstehen. Die Adresse des betreffenden Hundes ist der Redaktion bekannt. hb

(Unsere Recherchen haben ergeben, dass der Hund keinem Airopers-Mitglied gehört. Die Redaktion.)

### Geschichte Nr. 2

Hier könnt Ihr einen Tatsachenbericht lesen über eine Rotation mit der Caravelle im Monat November. Wahrscheinlich

werdet Ihr schon ähnliches oder noch ärgeres erlebt haben, aber ich bin der Ansicht, dass wir diese Erlebnisse schriftlich veröffentlichen sollten; das Eine oder Andere wird sich dann nicht so als hässliches Entlein vorkommen...

Wir stehen zusammen im Briefing-Zimmer, wir drei Hostessen und zwei Stewards, der jüngere wird eingeführt. Man wird ausgefragt, und es geht alles wie am Schnürchen. Der Einführungs-Steward scheint nett zu sein, doch plötzlich sagt er: «Und dass Ihr es gerade im voraus wisst, bei mir wird auf dem Flugzeug nicht gegessen!» Wir Hostessen schauten uns etwas verdutzt an und kamen stumm überein, dass wir dann schon zu unserer Mahlzeit gelangen würden, ohne Wissen des Stewards.

So wanderten wir zum Flugzeug, bereiteten es vor und jedes machte seine Arbeit. Wir begannen die Genf-Kopenhagen-Madrid-Düsseldorf-Paris-Rotation vor und freuten uns auf die vielen verschiedenen Night-stops. — An dieser Stelle unterbreche ich meinen Bericht und überspringe die 5 Tage, indem ich nun wahrheitsgetreu erzähle, was mir alles falsch, störend und unerträglich erschien während diesen fünf Tagen:

Wie wir wissen, fliegt man meistens über die Mittagszeit von Ort zu Ort bei dieser Rotation, und die Zeit, welche wir zum Mittagessen auf den Transitstationen haben, ist gleich null. So stehen wir zum Beispiel um 6 Uhr auf, frühstücken um 7 Uhr und fliegen von 9 Uhr bis 14 Uhr. Da uns der Einführungs-Steward nicht erlaubt, während dem Flug etwas zu essen, und sei es auch nur ein Brötchen, entstanden Fastenzeiten von 7 bis 9 Stunden, am letzten Tag sogar 11 Stunden. (Frühstück in Düsseldorf um 11 Uhr, Ankunft in Zürich um 21,40 Uhr.) Ich betrachte es als unmöglich, so anstrengende Arbeit zu leisten, ohne etwas im Magen zu haben. Der junge Steward hatte an zwei Tagen arge

Magen- und Bauchschmerzen und konnte beinahe nicht mehr stehen; wir fanden heraus, dass ihm nur das Essen fehlte. Auch mir war es nie wohl, zumal das Wetter während allen fünf Tagen scheusslich regnerisch und beim Fliegen sehr unruhig war.

Dieser letzte Arbeitstag war überhaupt ein derart schlimmer Tag, dass ich ihn hier ganz erklären muss: Von Düsseldorf aus flogen wir über Frankfurt nach Genf. Mit etwas Verspätung kamen wir dort an und konnten gerade umsteigen, das Flugzeug räumen und weiter nach Paris fliegen. (Ich leistete mir eine kalte Ovomaltine im Transitrestaurant, weil ich einfach nicht mehr arbeiten konnte ohne Stärkung und ein paar Minuten Ruhe.) In Paris angekommen, stürmte der Einführungs-Steward in die Halle, um seiner Schwester zu telefonieren, wie er sagte. Wir richteten die Kabine und erlaubten uns, ein paar übriggebliebene Amusebouches zu essen und einen Schluck Kaffee zu trinken. — Mit vollgeladener Maschine starteten wir in Paris und ich war AH 1. Ich bediente die FC ganz allein, setzte Plateaux ein, reichte Drinks umher und offerierte Wein und Früchte. In der EY waren 60 Passagiere, der Alkohol wurde auf dem Boy offeriert, wie üblich; beide Stewards gaben EY-Plateaux heraus und kaum war der Getränke-Boy in der Galley, wurde vom älteren Steward befohlen, ihn für den Verkauf zu richten... Wir Hostessen bemühten uns, unsere Münder wieder in geschlossene Stellung zu bringen. AH 3 stiess also den Boy dann vor sich hin durch die Kabine, es hatte ja keinen Wert, sich noch mehr aufzuregen. So verkauften wir Zigaretten, Alkohol, natürlich nur an die Passagiere, welche nach Zürich reisten. Dies alles geschah in der Flugzeit von 45 Minuten und mit viel Wind und Schütteln. Bei mir in der FC reichte die Zeit nicht mehr, um meinen 12 Passagieren nach dem Essen noch

einen Kaffee und Liqueurs anzubieten. Der Steward verlangte von mir, dass ich in Basel am Boden den Kaffeeservice nachholen sollte. Ich gehorchte stumm und servierte Kaffee on ground. — Wie

gefällt Euch die Lösung? Ich greife mir heute an den Kopf und verstehe nicht, wie ich dies alles brav und ohne Widerspruch tat. — — — Kommentar? Ueberflüssig!  
dv



«But Madam, they can't all be handsome!»

## The Lighter Side of Mach 3

By P. G. Powell

Yes, at times it really will be lighter than it has any right to be. At a height of 70,000 ft. (about 13 miles), the aircraft will be slightly but significantly farther away from the Earth's center and, therefore, from its gravitational pull. Gravitational attraction between two bodies is inversely proportional to the square of their distance apart. The Earth's radius is about 4,000 miles. The distance of the aircraft from the center is 4,013 miles. Thus, an aircraft which weighed 300,000 lbs. on the ground would only weigh about 298,000 lbs. at altitude:—

$$\frac{(4,000)^2}{(4,013)^2} \times 300,000 = 298,000 \text{ lbs.}$$

(approx.) at altitude

This drop of 2,000 lbs. is, of course, additional to any fuel burned to get up there. How about the orbital effect of flying over the curved surface of the earth? Satellites, regardless of their weight on the ground, are weightless at about ten times the speed of our Mach-3 aircraft. The effect is roughly proportional to the square of the speed. However, our speed around the Earth's center will be affected by the turning of the Earth itself, so we can expect the effect of our weight to differ according to our direction of flight and our latitude. At the equator, heading east, orbital effect further lightens our 300,000 lbs. aircraft by 8,000 lbs. and, with the altitude effect, a total reduction of 10,000 lbs. Incidentally, this will affect the weight of the M-3's contents similarly. A 180 lb. man will lose 6 lbs. on such a flight (if we don't feed him too much). Unfortunately, he can't escape putting it on

again at the end of the flight! This orbital effect is less flying in other directions and at our latitudes. In fact, our 180-lb gentleman would gain back most of he had lost if the aircraft simply turned around and flew west, for now the aircraft speed around the earth would be counteracted by the rotation of the earth (from west to east) instead of added to it.

In present-day aircraft we often have difficulty making the sharp turns demanded by ATC in terminal areas. Of course, the M-3 will not be showing off its speed under these conditions, and a good thing too, but even at altitude it will provide some interesting problems. An aircraft flying west of Montreal and going into an 18° bank to port would, after 15 minutes, find itself turned 180° and flying east over New York. If we wish to limit banks to 30° for passenger comfort, we will find ourselves making a circle of 180 miles diameter. This imposes only an extra one-third "g" on our passengers, about equivalent to that due to acceleration during take-off in a current jet. If we wish to turn completely around (180°) in 40 miles, we would have to bank 70° and subject passengers to nearly 3 g's; yet this is only a turn of 100° per minute, slightly tighter than a rate 1 turn.

We can forget about nice easy turns in which passengers are not likely to notice the bank. An aircraft heading east in latitude 80° N and going into a turn requiring 5° left bank would remain heading east; the turn would be just enough to circle the pole along the 80th parallel. Even to fly east along the 50th parallel would re-



quire a  $1\frac{1}{2}^\circ$  bank to port. Part of this would be due to Coriolis, or the turning of the earth under the aircraft. This would require an aircraft flying a great circle track (flying a free gyro) to fly one wing slightly low by an amount depending upon latitude (maximum at poles of not quite  $1^\circ$ ). It will not be apparent on the pilot's instruments, since they also will be tilted by the same amount.

If we wish to fly with compasses magnetically slaved (as we probably will on Domestic), we will have to turn still more in order to fly a constant heading. From Winnipeg to Toronto, for instance, variation—the difference between grid north and magnetic north—changes about  $10^\circ$  per 200 nautical miles. This is to say, to follow a magnetic track, the aircraft would have to change its great circle course by  $10^\circ$  every nautical mile. This, with the effect of Coriolis would require  $3^\circ$  left bank. On routes across Hudson Bay, the effect is greater.

The DOT (Department of Transport) has described an area around the magnetic pole where magnetically slaved compas-

ses are deemed unreliable. Even outside this area, however, if compasses were slaved we would encounter regions requiring up to  $6^\circ$  bank to maintain a constant magnetic heading.

The effects of following the sun... or rather having the sun follow you, can be quite thought-provoking. Even in a current jet transport we occasionally experience landing after an Atlantic crossing before we took off (local time). The effect, of course, is amplified at Mach 3. If we were to leave Prestwick just after lunch, we could well arrive in Edmonton in time for breakfast. SAS has a flight from Stockholm to Anchorage, Alaska. This flight could take off after sunrise this morning and arrive well before sunset yesterday. I will leave the readers to his own imagination as to what happens when the International Date Line is crossed twice in the same direction in the same (?) day, or what happens if we do tight turns clockwise around the North Pole!

(Aus "Newsletter of the International Airline Navigators Council", June 1963)



«Madame, I assure you I am not a porter»

# Vergleich einiger neuer Kurzstreckenflugzeuge

In letzter Zeit wurde wieder vermehrt über verschiedene Flugzeugtypen gesprochen. Um sich von den bekanntesten Kurzstreckenflugzeugen ein Bild zu machen, soll

die folgende Liste als Vergleich dienen. Einzelne Daten sind jedoch mit Vorsicht zu behandeln, da diese Werte von den Herstellerwerken kommen und die Be-

rechnungen nicht immer miteinander übereinstimmen (z. B. Sitzmeilenkosten in cents).

	Hersteller	Länge M	Spann- weite M	max. T.O.W kg	max. Ldgw. kg	Anzahl PAX	max. Nutzl. kg	Normal Cruise Mach	885	Max. Cruise Mach	Reich- weite km <sup>2</sup>	Lande- länge m <sup>4</sup>	Start- länge m <sup>3</sup>	
BAC 111 Modell 200	British Aircraft Corporation	28,19	26,97	33 350	29 500	65–74	6 210	0.78	885		1600	1804	1720	
BAC 111 Modell 300	British Aircraft Corporation	28,19	26,97	37 200	31 500	65–74	7 080	0.78	885		1450	1800	2315	
BAC 111 Modell 400	British Aircraft Corporation	28,19	26,97	35 600	31 500	65–74	6 985	0.78	885		1680	1859	1700	
Boeing 727	Boeing USA	40,94	33,10	64 410 <sup>1</sup> 68 950 <sup>2</sup>	59 420	70–114	13 197 <sup>1</sup> 12 045 <sup>2</sup>	0.82		0.85	1675		1930	
Caravelle Super A Horizon Super B	Sud Aviation Frankreich	33,01	34,30	52 000		68–89	8 627 9 368	0.81	862 834		1932 2097	1472 1475	2370 2630	
DC-9	Douglas USA	31,50	26,67	37 650	35 835	56–83	9 020	0.80	900	900	1890	1518	1800– 3100	
Fokker 28	Fokker Holland	27,44	23,58	24 500	23 350	40–60	6 215	0.72	796	0.75	815	1000	1372 980– 2000	
Trident 1 C	de Havilland Dir. England	31,52	27,40	52 160	46 260	80–102	8 546	0.87	941	0.875	978	2195	1830	2225
Trident 1 E	de Havilland Dir. England	31,52	28,96	58 000	47 630	85–108	9 267	0.86	930	0.875	967	2285	1800	3315
Trident 1 F	de Havilland Dir. England	34,27	28,35	59 890	52 620	103–125	11 465	0.85	928	0.86	956	2500	1920	2130

<sup>1</sup> Version 1   <sup>2</sup> Version 2   <sup>3</sup> Bei max. Abfluggewicht auf Meereshöhe nach NN, I.S.A.

<sup>4</sup> Bei max. Landegewicht auf Meereshöhe nach NN, I.S.A.   <sup>5</sup> Bei max. Nutzlast

	Triebwerke und Anzahl	Schub kg einzeln	Sitzmeilen- Kosten in Cents*	Erstflug	Bestellt bis August 63	Besonderheiten
BAC 111 Modell 200	2 Rolls-Royce Spey 2	4720	4,34 bei 320 km	20. 8. 63	60	Erdacht als «Zubringer» der Langstreckenflugzeuge. Für 2 Mann Cockpiloten gebaut. Alle Bedienungsorgane von beiden Sitzen aus erreichbar.
BAC 111 Modell 300	2 Rolls-Royce Spey 25	500	4,34 bei 320 km	20. 8. 63	60	Klapptisch für 3 Besatzungsmitglieder
BAC 111 Modell 400	2 Rolls-Royce Spey 25	5000	4,34 bei 320 km	20. 8. 63	60	Klapptisch für 3 Besatzungsmitglieder
Boeing 727	3 Pratt Whitney JT 8 D-1	6350	7,1–5,5	9. 11. 63	129	
Caravelle Super A	2 General El. CJ 805-23 C	7300			20	45 % Schub können als Reserve benützt werden.
Horizon Super B	2 Pratt, Whitney JT 8 D-1	6350			6	
DC-9	Pratt, Whitney 2 JT 8 D-5	5445		ca. März 65	18 + 18 Option	Hinten überhaupt kein Ausgang. Alle Pax müssen vorn via Buffet hinaus. Benötigt längere Zwischenhalte.
Fokker 28	2 Rolls-Royce RB 183-1 Spey-Junior	3924	1,45		?	Einziger Jet in der Grösse von CV-400. Kein Reveise. Trotzdem geeignet für kurze Pisten.
Trident 1 C	3 Rolls-Royce RB 163-1	4470	1,3–2,2	Flugplanmässige Indienststellung	26 + 24 Option	Bugfahrwerk seitl. links vom Rumpf. Wird nach rechts seitl. eingezogen.
Trident 1 E	3 Rolls-Royce RB 163-25	5170	1,3–2,1	April 64	26 + 24 Option	Bugfahrwerk seitl. links vom Rumpf. Wird nach rechts seitl. eingezogen.
Trident 1 F	3 Rolls-Royce RB 163-25	5170	1,2–1,9	April 64	26 + 24 Option	Bugfahrwerk seitl. links vom Rumpf. Wird nach rechts seitl. eingezogen.

\* Vergleich CV-440 4,64 Cents

# Unfallbericht

## Pilotenfehler – und ihre Hintergründe

30 – 50% aller Flugunfälle führt man auf Pilotenfehler zurück.

Aus einer Studie\* über Flugunfälle, die auf menschliches Versagen zurückgeführt werden, geht hervor, dass in ungefähr der Hälfte verborgene Gründe liegen (background factors), die den Piloten in eine Lage versetzen, in der ein Fehler nicht nur möglich, sondern wahrscheinlich ist. Es ist sogar möglich, schreibt der Autor, dass mehrere dieser menschlichen Versagen nie eingetreten wären, wenn die betreffenden provozierenden Faktoren besser bekannt gewesen wären.

Die Studie macht folgende Aufteilung:

1. Instrumenten- und Bedienungsanordnung im Cockpit (Design)
2. Persönliche Belastbarkeit (Stress)
3. Physiologisches.

### 1. Design:

Bis heute existiert wahrscheinlich noch kein Flugzeug, das nicht irgendwie eine potentielle Unfallgefahr «eingebaut» hat. Darüber wurde schon viel geschrieben und jedem Piloten sind diese «Fallen» seines Flugzeuges bekannt. Eines Tages kommt aber unweigerlich der Pilot, dem eine dieser Fallen zum Verhängnis wird. Dies ist so sicher wie die Richtigkeit der Gesetze von Murphy, wonach ein Gegenstand, der sich falsch einbauen lässt, eines Tages unweigerlich falsch eingebaut wird; oder: wenn eine Vorrichtung versagen kann, so wird sie eines Tages versagen.

Für eine Anzahl von Unfällen wurde z. B. «Fehlablesung des Höhenmessers» als

Ursache ermittelt. Auf eine anonyme Rundfrage in der R.A.F. bestätigten ca. 60% (sechszig) der Piloten, dass sie schon mindestens einmal den Höhenmesser falsch abgelesen hätten. Diese Untersuchung führte für verschiedene Flugzeugtypen zu Modifikationen der Höhenmesser. Die **ausgesagten Tatsachen** erreichten, was die **angenommenen** Unfallursachen nicht zustande gebracht hatten. Deshalb ist es so wichtig, dass wir Piloten solchen «Fallen» immer wieder melden, und zwar schriftlich. \*\*

### 2. Belastbarkeit:

In dieser Beziehung zeigt die erwähnte Studie eine interessante statistische Erfassung einer breiten Schicht R.A.F.-Piloten, die in einen «Pilotenfehler-Unfall» verwickelt waren. Die «Angeschlagenheit» der Piloten, d. h. ihre verminderte Belastbarkeit, die einen Unfall mehr oder weniger provozierte, wird ergründet und prozentual festgehalten. 55% der Unfallpiloten zeigten keine negativen Anzeichen in dieser Richtung; 22% leichte, 7% mittlere und **16% schwere!** (Die Aufteilung von «leicht» bis «schwer» ist natürlich etwas problematisch!)

---

\* von R.A.F. Squadron Leader A.B. Goorney, B.Sc., M.B., Ch.S., D.I.H., veröffentlicht in «Flight Safety».

\*\* (Lesenswert in diesen Belangen ist Interavia Nr. 2/1962, speziell der Artikel «Flugunfälle und Bordinstrumente» vom Chefpiloten der Air Algérie. U.a. werden die Hydraulik-Shut-Off's der Caravelle erwähnt!)

Aehnliche Resultate erbrachte übrigens eine gleichartige Untersuchung in der norwegischen Luftwaffe.  
Als Gründe der verminderten Belastbarkeit werden angegeben:

Bei **45 %: Frauen!**

(Es wurde bereits vorgeschlagen, die Pilotenselektion auf Eunuchen zu beschränken !)

20%: Wohn- und Finanzsorgen

15%: Dienstverhältnis (Arbeitszeit usw.)

5%: Kinder

15%: Diverses.

### 3. Physiologisches:

Es ist schade, dass hier nicht mit Untersuchungsergebnissen aufgewartet werden kann. Ich zweifle nicht daran, dass der Mediziner mindestens so viel wie der Psychiater zum Thema «background factors» beitragen könnte! Ka



**Cliché-Sulzer**

Eine unserer Spezialitäten:

Werbe-Kampagnen  
für Tageszeitungen  
mit Matern, Stereos  
Galvanos, Kunstharz

Georg Sulzer, Clichéfabrik  
Elisabethenstrasse 14, Zürich 4  
Telefon 051 / 270 370



# Vorstandszusammensetzung und Kommissionen

## Vorstand

Präsident: A. Sooder  
Vizepräsident: F. Stadelmann  
Kassier: N. Grob  
Beisitzer: H. Büchi, P. Habegger, R. Leutwyler, W. Meyer, P. Ritter, K. Strickler, H. Weidmann, M. Bethge, H. Kammer

## Sekretariat

Dr. R. Schmid  
Frau I. Winkler  
Bürotrakt B, Nr. 215, Flughafen  
Telefon 84 76 61, intern 2337  
Postfach 150, Zürich 58-Flughafen oder  
Postfach Swissair, Flughafen

## Kontrollstelle

M. Reist W. Graber

## Zollfragen

K. Schmidli

## Seniority-Kommission

Vorstand

## Nachwuchs-Kommission

B. Balsiger	H. Meyner
E. Brunner	E. Moser
W. Eichenberger	K. Rutishauser
N. Grob	R. Schilliger
H. Haas	A. Sooder
H. Hürzeler	G. Suter
H. Maurer	E. Weiss

## Luftfahrt-Kommission

A. Sooder F. Schreiber

## IANC-Vertreter

U. Reifler

## Hilfskassier

P. Gass

## Stimmzähler

B. Bühler	W. Meier
H. Hofmann	K. Züger

## Einsatz-Kommission

Vorsitz: K. Strickler  
DC-8: H. R. Christen, P. Habegger  
CV-990: H. Büchi (EU/ME), E. Fischli (AF/SA), F. Stadelmann (FA)  
SE-210: D. Moreillon  
CV-440: R. Leutwyler  
Copi-Fragen: A. Strehler  
Nav.-Fragen: M. Bethge

## VE-Stiftungsratsmitglieder

E. Bill  
E. Scheller

## Ausländische Verträge

P. Ritter

## Deplacements- und Unterkunftsfragen

P. Habegger (Vorsitz, NA)  
F. Stadelmann (FA)  
W. Meyer (AF/SA)  
H. Büchi (ME)  
W. Eichenberger (EU)  
E. Matossi (EU)

## IFALPA-Kommission

vakant (A, F, P)  
F. Stadelmann (B) L. Ritzi (D)  
K. Strickler (B) W. Busenhart (E)  
P. Habegger (C) P. Ritter (E)

## Flugsicherheits-Kommission

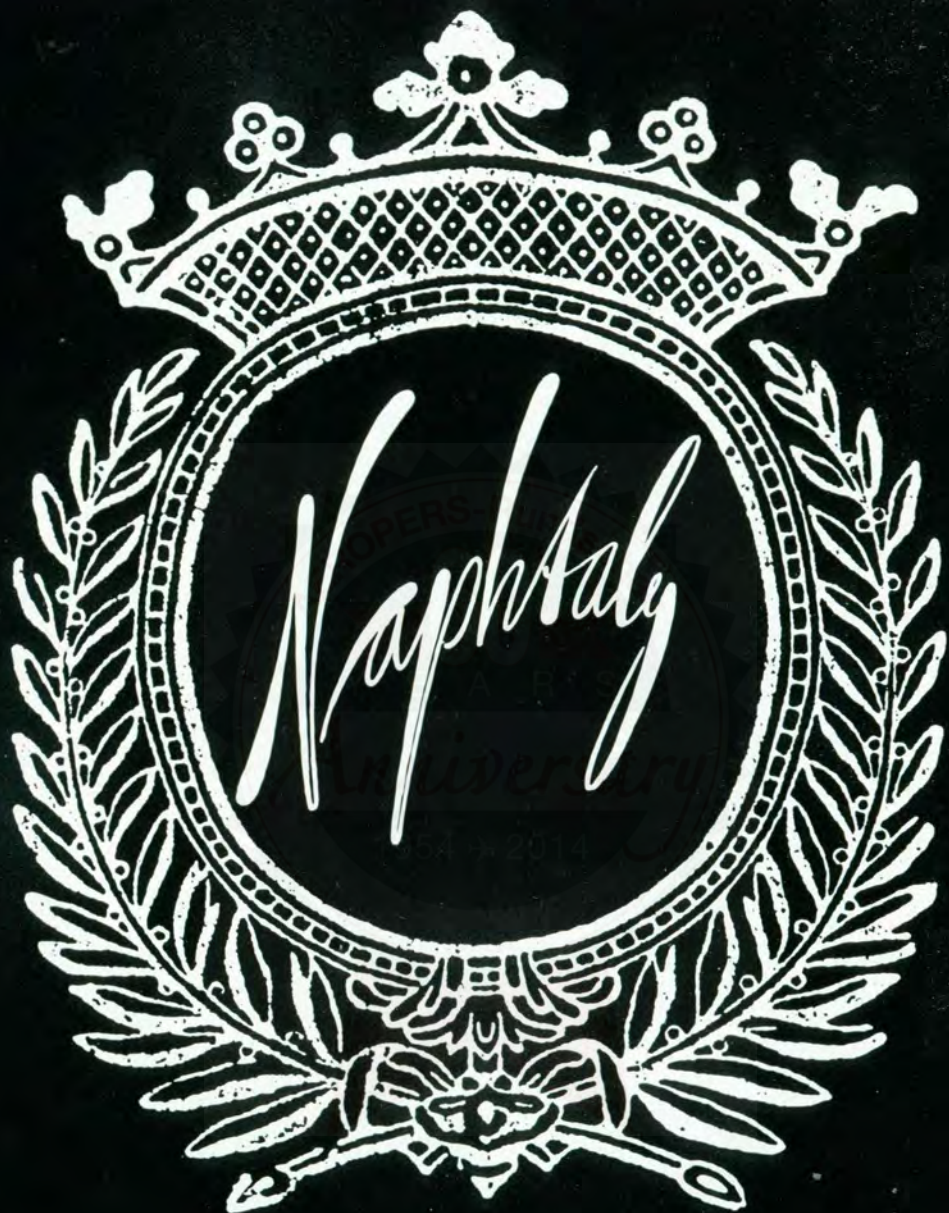
A. Bezzola (Vorsitz)	
D. Friolet	P. Müller
E. Heiz	A. Muser
R. Leutwyler	F. Schreiber

## «Rundschau»-Redaktion

K. Strickler (Vorsitz)  
E. Hohl  
H. Kaufmann  
Dr. P. Hunziker



Importeur: Hans U. Born AG, Zürich 1, Talacker 41



Seit 1874 führend in der Herrenmode

Zürich: Stüssihofstatt 6-7 Limmatquai 72 · Bahnhofplatz 5 Ginitex Shop: Strehlgasse 18