



1954 → 2014

aeropers rundschau

November 1965

FÜR **20Rp.**
TELEFONIEREN SIE UNS
UNDEIN **TRIUMPH 2000**
TRIUMPH VITESSE 6
TRIUMPH HERALD 1200
TRIUMPH 1200 COMBI
TRIUMPH SPIT FIRE
TR4

ODER EIN **VOLVO 122**
VOLVO 122S
VOLVO COMBI
VOLVO 1800S

ODER SOGAREIN
FACEL 3 AUS PARIS

STEHT ZUR

Probefahrt VOR IHRER TÜR!

AUTO BENZ AG ZÜRICH

Ausstellung, Verkauf, Service Volvo, Triumph, Facel Vega
Dufourstr. 90 Tel. 051 47 58 58/59 8008 Zürich
Oerlikonerstr. 88 Tel. 051 46 28 54/55/56 8050 Zürich

PS: ZU IHREN DIENSTEN STEHEN
BESTQUALIFIZIERTE VOLVO-UND
TRIUMPH-SPEZIALISTEN UND ... EIN GROSSES
ERSATZTEILLAGER!!! DENN WIR FINDEN,
EIN GUTER UND SCHNELLER SERVICE
IST EBENSO WICHTIG WIE VERKAUFEN!

aeropers rundschau 131

Obwohl die «aeropers-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	Seite
Liebe Rundschauler	3
Otto Haab †	7
Alfred Comte zum Gedenken	9
Trilogie der Swissair-Navigatoren (III. Teil)	15
Bottle to Throttle	17
Wer wird morgen Ihr Copilot sein?	21
Revolte gegen die «Testilenz»	26



Redaktion:
K. Strickler
Dr. R. Schmid

Versand:
Sekretariat Aeropers
Postfach 150
8058 Zürich Flughafen
Telefon 84 76 61

Druck und Verlag:
Industrie- und Verlags-
Druckerei Emil J. Haas
Forchstrasse 280, 8008 Zürich
Telefon 051 53 53 70

Immer
mehr
der
bevorzugte
Wagen
des
fliegenden
Personals
der
SWISSAIR

FIAT 1500

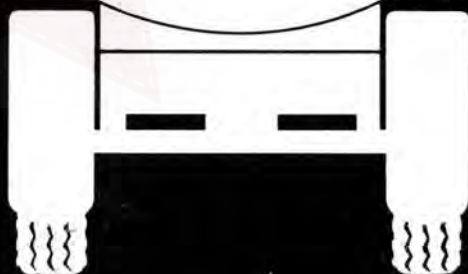


Fiat Automobil-Handels AG
8048 Zürich
Freihofstrasse 25, Tel. 051 52 77 52

für brennstoffe

auch für cheminéeholz!

muraro



peter muraro ag kohlen + heizöle ohmstr.14 8050 Zürich ☎ 46 95 72/46 40 04



Liebe Rundschauler

Der nachfolgende Artikel stand kürzlich in einer Schweizer Zeitung. Ich übernehme ihn ungekürzt und im doppelten Sinne als Leitartikel für die November-Rundschau.

Sollte man mir pfarrherrliche Ambitionen nachsagen, so nehme man die Feder zur Hand und schreibe mir seine diesbezügliche Meinungsäusserung. Gerne wird die Redaktion auch Ihre Ansicht veröffentlichen.

Gewisse Wahrheiten werden nicht unbedingt überall geschätzt, vor allem, wenn sie an den eigenen Fingern zu brennen beginnen. Trotzdem glaube ich mit der Annahme richtig zu gehen, dass man nicht immer mit den Wölfen heulen muss. Finden Sie nicht auch?

Nun zurück zum eingangs erwähnten Artikel. Die Überschrift lautet:

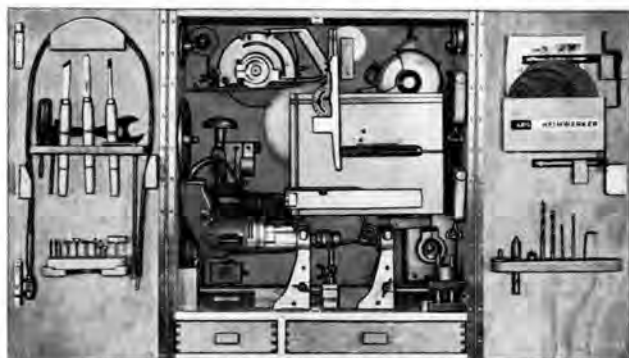
Mensch sein auch im Berufsleben.

Nach einer unliebsamen Auseinandersetzung, die allerdings friedlich endete, weil beides glücklicherweise vernünftig denkende Menschen waren, zog der eine unter die Sache einen Schlussstrich mit folgenden Worten: «Ich bin vom Ergebnis zwar enttäuscht, doch habe ich wieder ein Stück gelernt, das heisst ich bin zur

Überzeugung gelangt, dass man im Berufsleben die menschlichen Gefühle, den Sinn für Recht und Unrecht, einfach ausschalten muss. Man wird geradezu gezwungen, immer härter zu werden, denn nur mit absoluter Rücksichtslosigkeit kann man sich durchsetzen.»

Sein Kollege antwortete: «Ja, das musst Du.»

Meine lieben Leser, sind Sie mit dieser Auffassung einverstanden? Ich erspare Ihnen die Antwort, da ich sicher bin, dass auch Sie diese Stellungnahme (hoffentlich) zutiefst verurteilen. Hier haben wir das **GRUNDÜBEL**, das uns Menschen immer mehr voneinander trennt. Wir glauben, dass wir **ZWEI LEBEN** führen müssen. Im Privatleben spielen wir den treu besorgten Familienvater und Gatten, sobald wir aber in unserem Beruf stehen, sind wir der harte, unnahbare Berufsmann (keine Regel ohne Ausnahme), indem wir glauben, nur das könne uns Respekt und Achtung verschaffen. Ach wie irrig und **UNWÜRDIG** ist doch eine solche Einstellung und Haltung! Gerade das Gegenteil wäre das richtige. Unsere tägliche Arbeit, mit ihren so mannigfaltigen Problemen, erfordert



AEG

Das neue
Do-it-yourself-
Sortiment im
stabilen Holz-
kasten.

Wir führen alle
Sortimente und
Ersatzteile.

Eisenwaren

Rennweg 48
8001 Zürich

Tel. 051 23 88 42
Postcheckkonto
80-5623

A. Byland & Co



H. BIERI-LÜTHY
Gerbergasse 7 Ecke Löwenstr.



Uhren - Bijouterie

Zürich 1 ☞ Tel. 051/ 27 28 04

*Herren- und Damenuhren verschiedener Marken
Grossuhren
Bijouterie*

Rabatte für Piloten und Personal von Fluggesellschaften

mehr denn je nicht gefühllose Roboter, sondern gute und verständige Gefühlsmenschen, die bereit sind, Wohlwollen und Geduld walten zu lassen. Güte, Liebe und Verständnis auch im Geschäftsleben, das sind Momente, die sich immer bewähren, so lange es Menschen aus Fleisch und Blut gibt.

Die Macht, der Ruhm, das Mehrseiwollen als der andere, das rein Materielle und alles, was die Welt sonst zu bieten hat, sind vergänglich, doch

menschliche Grösse, an die wird man sich stets erinnern, auch wenn wir einmal nicht mehr da sind. Handeln wir danach, ohne dass wir dafür Dank erwarten oder hoffen, für jede gute Tat in der Öffentlichkeit erwähnt zu werden.

Das ist die höhere Lebensklugheit, die auf das Ende einer Sache sieht, statt auf den scheinbaren Augenblickserfolg.

Mit freundlichen Grüssen
K. Strickler



Cliché-Sulzer

Eine unserer Spezialitäten:

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

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







Otto Haab

gest. 7. Oktober 1965

Unerwartet kam die Stunde, in welcher wir von Otto Haab Abschied nehmen mussten.

Noch vermögen wir es nicht wahr zu haben, einem allseits beliebten, stets fröhlichen und zufriedenen Kameraden nicht mehr begegnen zu dürfen.

Ein tragisches Unglück hat seiner Familie einen vorzüglichen, umsichtigen Gatten und Vater, uns einen begeisterten Flieger entrissen.

Nach den Militärfliegerschulen opferte Otto Haab seinen Lehrerberuf, um seinem Hobby, dem Fliegen, frönen zu können. Er verbrachte die folgenden vier Jahre als Berufspilot und Fluglehrer im Ueberwachungsgeschwader und trat im Herbst 1961 in die Luftverkehrsschule ein. Am 1. November 1962 erfolgte sein Uebertritt in die Swissair und mit diesem Datum hat er das hochgesteckte Ziel, Linienspilot zu werden, erreicht. Sein natürlicher, offener Charakter und sein vorbildlicher Einsatz trugen ihm das Vertrauen seiner Vorgesetzten ein. War Otto Haab nicht beruflich engagiert, traf man ihn mit seiner Familie, die er über alles liebte, auf dem Sportflugplatz. Er opferte seine Freizeit als Fluglehrer und half vielen den Wunschtraum vom Fliegen zu verwirklichen. Wer ein Anliegen hatte, fand bei ihm eine offene Tür. Sein gefälliges, freundliches Wesen trug ihm die uneingeschränkte Achtung aller ein.

Seiner Familie sprechen wir unser tiefstes Beileid aus. Seiner Gattin und seinen Kindern versichern wir unseren Beistand, sollten Rat und Mithilfe das Leid lindern können.

In Erinnerung wird Otto Haab stets mit uns sein und uns bei unseren Flügen begleiten.



**Sagen Sie nicht,
die Captain-Uniform passe nur zum Bild rechts**



BMW 1800 TI Fr. 15 550.-

Von 0 auf 100 km/h in 11,8 sec.

Höchstgeschwindigkeit 170 km/h

Sie passt auch zum Bild links. Weil man sich auch am Steuer des BMW 1800 TI wie ein Captain fühlt. (Fragen Sie die Flugkapitäne, die ihn fahren! Es sind nicht wenige.)

Captains sind Perfektionisten, sind Sicherheitsfanatiker. Für sie und für alle, die von ihrem Wagen viel verlangen . . . technisch viel, haben die BMW-Konstrukteure den TI gebaut. (Und für sich selbst.)

BMW 1800 TI – der Wagen für technisch Verwöhnte.

Generalimport der BMW-Automobile: MOTAG Zürich



Alfred Comte zum Gedenken



Als am 27. Februar anlässlich des Jubiläumsfestes der Präsident der Aeropers unter dem starken Beifall aller Anwesenden dem Pionierpiloten Alfred Comte seine Ehrenurkunde überreichte, dachte bestimmt niemand daran, dass man seiner noch im gleichen Jahre mit einem Nachruf im Verbandsorgan gedenken würde.

Für die grosse Öffentlichkeit unerwartet – weniger für seine Angehörigen und nächsten Freunde – ist Alfred Comte am 1. November nach einem schweren, geduldig und tapfer ertragenen Leiden in seinem 71. Lebensjahr entschlafen. Soweit sich dies mit einiger Zuverlässigkeit nachweisen lässt, ist damit die Zahl der Schweizer, die bereits vor dem Ersten Weltkrieg das «Brevet de pilote-aviateur» des Aero-Club der Schweiz er-

warben, von insgesamt 49 auf 7 zusammengeschmolzen. Von diesen Pionieren «vor 1914» weilen noch unter uns: Edmond Audemars, Max Bucher, Hans Burkhard, Ernest Burri, François Dura-four, Henri Kramer und Theodor Real.

Alfred Comte wurde am 4. Juni 1895 in Delsberg als Sohn eines SBB-Bahnmeisters geboren. Dort besuchte er die Primarschule und das Progymnasium und hatte die Absicht, Elektroingenieur zu werden. Doch zuerst zog es den jungen Jurassier nach der Weltstadt Paris, dem damaligen Zentrum der Fliegerei, wo er in die Flugschule Morane-Saulnier eintrat und am 12. Dezember 1913 das AeCS-Brevet Nr. 43 erwarb. Dank seinem Talent wurde er rasch Berufspilot und führte im Auftrag dieser Firma Flugzeuge in Deutschland vor. Auf Antrag von Os-

car Bider, der über die fliegerischen Qualitäten eines jeden Schweizer Piloten bestens informiert war, bot ihn Hptm. Rcal Anfang August 1914 zur jungen Fliegerabteilung als Militärpilot auf, deren «Benjamin» er damit für längere Zeit blieb. Ohne Rekrutenschule wurde Comte, wie die übrigen Piloten, zum Adjutant-Unteroffizier befördert, denn sämtliche Beobachter waren Offiziere aus anderen Waffen, vor allem der Ballontruppe, und diesen konnte man es nicht zumuten, mit einem «gewöhnlichen» Soldaten als Pilot zu fliegen ...

Im folgenden Jahre, 1915, als sich die Abteilung in Dübendorf einrichtete, übernahm Comte gemeinsam mit dem Chef-Fluglehrer Bider die so dringend nötige Ausbildung der ersten Militärpiloten. Bis zum Ende der Aktivdienstzeit 1918 hatte Comte in über 6000 Doppelsteuerflügen 63 Piloten bis zum Militärbrevet gebracht. Als «Erholung» vor der bekanntlich etwas eintönigen Schulerei bestieg er dann seine geliebte «Hélène», den schnittigen Morane-Eindecker, und was er da im Himmel und knapp über dem Boden an Kunststücken zeigte, machte ihm kein Zweiter nach. Besonders gerne kam er, wenn er einen «Höheren» mitnahm, in einem seiner beliebten «tire-bouchon» herunter, was für die Magennerven des Passagiers meist nicht besonders zuträglich war ... Bei einem Défilé flog er «Parade» in Dachhöhe der Zürcher Bahnhofstrasse entlang, gab es doch damals keinerlei Vorschriften betreffend Flughöhe über Stadt und Land. Als dann um 1917 die ersten Flugzeuge DH 3 mit grösserem Aktionsradius und Gipfelhöhe erschienen, überflog Comte, oftmals mit dem jungen Flugphotographen Walter Mittelholzer zusammen, kreuz und quer über das ganze Alpengebiet, und er dürfte wohl auch einer der ersten gewesen sein, die das stolze Matterhorn um-

kreisten. Rein militärischen Charakter hatten seine sogenannten «Wachtflüge» zwecks Kontrolle beleuchteter schweizerischer Hoheitszeichen bei Pruntrut und Delsberg.

Der berühmte «fliegende Holländer», Antony H. G. Fokker, soll einmal gesagt haben, dass man die Entstehung des Luftverkehrs nach dem Kriege arbeitslos gewordenen Fliegeroffizieren verdanke. Dies traf auch für die Schweiz zu. Am 15. April gründeten die beiden Fliegeroffiziere Alfred Comte und Walter Mittelholzer die «Aero-Gesellschaft», die erste zivile Flugunternehmung unseres Landes. Ihr Stützpunkt war Schwamendingen bei Zürich, und zum Betrieb dienten zwei dreisitzige LVG-Kondor-Doppeldecker und ein Kondor-Parasol-Eindecker für Akrobatikflüge. Die Tätigkeit der Gesellschaft, deren Betrieb während des ersten Jahres recht erfolgreich war, erstreckte sich über Rund-, Alpen- und Photoflüge sowie die Durchführung von Meetings. Im Januar/Februar 1920 unternahm Comte den ersten Auslandsflug mit Passagier von St. Moritz über Dübendorf nach London und über Paris zurück nach Dübendorf. Ende Februar wurde die «Aero-Gesellschaft» von der grösseren und kapitalkräftigeren «Ad Astra» mit Sitz am Zürichhorn käuflich erworben, wozu etwas später noch die Genfer «Avion-Tourisme» kam. Comte wurde bei der Ad Astra Chefpilot für Landflugzeuge.

Doch schon im folgenden Jahre sprang Comte aus der Reihe, indem er sich von einem reichen Ausländer dazu verleiten liess, eine neue Firma «Alfred Comte, Luftverkehr und Sportfliegerschule» in Horgen für Flugboote und in Dübendorf für Landflugzeuge zu gründen, womit es mit der erfolgreich angestrebten «Konzentration» leider zu Ende war. Für zwei Unternehmungen am gleichen See war

der «Markt» an Passagieren zu klein. Der Rund- und Alpenflugbetrieb war ein reine Schönwettersache und während der schlechten Jahreszeit blieben die Kassen leer.

Während sich die Ad Astra 1922 nach gründlicher finanzieller Sanierung dem volkswirtschaftlich bedeutsameren Liniendienst mit modernsten Verkehrsflugzeugen zuwandte, wofür auch Subventionen flüssig gemacht werden konnten, musste Comte seinen Betrieb mit ehemaligen und bald abbruchreifen Kriegsflugzeugen zusehends einschränken.

Neue Geldgeber ermöglichten Comte 1925, in Horgen die erste schweizerische Flugzeugfabrik zu eröffnen und sich die Mitarbeit ausgezeichneter Konstrukteure, vor allem Heinrich Fierz – der fast 30 Jahre später den heute weltberühmten Pilatus-Porter schuf – und Emil Schättli zu sichern. Der Start war gut: in Lizenz konnten 10 Wild X Beobachterflugzeuge für Bolivien gebaut werden, und das Militär erteilte Aufträge für Reparaturen und Revisionen schweizerischer Militärflugzeuge. Dann schritt man zur ersten Eigenkonstruktion, dem Jagdeinsitzer AC 1, dem alle Piloten höchstes Lob spendeten. Doch die KTA lehnte eine Bestellung wegen angeblicher Schwäche der Flügelkonstruktion ab und beauftragte den französischen Konstrukteur Devoitine mit dem Bau von Jagdeinsitzern in der KW Thun. Der AC 4 war das erste Kabinen-Sportflugzeug und bewährte sich zufolge der nebeneinanderliegenden Sitze als Schul- und Trainingsmaschine vorzüglich. Dessen Weiterentwicklung AC 4 «Gentleman» und AC 12 «Moskito» waren ebenfalls ausgezeichnete Flugzeuge für den «Grand Tourisme» der damaligen Zeit. Der AC 8 war ein Kleinverkehrsflug-

zeug für 6 Passagiere für den internen Luftverkehr und Rundflüge und der AC 11 diente Vermessungszwecken. Es zeugt für die Güte der Comteschen Konstruktionen, dass 1964, nach mehr als 30 Jahren, noch 3 Exemplare in der Schweiz immatrikuliert waren.

Trotz namhaften Erfolgen gelang es nicht, die Fabrik auf eine dauernd solide finanzielle Basis zu stellen. Das Ausland bot Sportflugzeuge an, die um ein gutes Drittel billiger waren. Die von Bolivien bestellten drei AC 3 Bomben- und Transportflugzeuge kamen aus politischen und andern Gründen nicht zur Ablieferung, was dem Werk schwere finanzielle Verluste brachte. Eine weitere beträchtliche Einbusse ergab sich aus einer Fehl kalkulation für einen Lizenzauftrag des Bundes. Erschwerend wirkte sich auch die damalige Wirtschaftskrise aus sowie die Tatsache, dass man höheren Ortes die Notwendigkeit des Bestehens einer eigenen privaten Flugzeugindustrie und die Unterstützung derselben durch Aufträge für Eigenentwicklungen nicht einsehen wollte. Dass in Horgen in kaufmännischer Hinsicht Fehler gemacht wurden und dass sich Comte auf diesem für ihn fremden Gebiet zuviel zugemutet hatte, kann nicht bestritten werden. Und so musste diese Fabrik schon 1932 ihre Tore schliessen, zweifellos ein dunkler Tag für die junge nationale Luftfahrt. Ihr Inhaber hatte sein ganzes Vermögen geopfert und trat bescheiden in den Dienst der Motorfluggruppe der Sektion Zürich, wo seine Fähigkeiten als Fluglehrer stets hoch geschätzt wurden. Doch seine Dynamik strebte bald wieder nach beruflicher Unabhängigkeit, und so eröffnete er 1937 in Dübendorf wieder eine eigene Sportfliegerschule, deren Betrieb aber bei Kriegsausbruch zusammen mit der ganzen Sportfliegerei eingestellt werden musste.

Kenner kennen KENT

Nur KENT besitzt den neuen
Micronite-Filter — ein Welterfolg!



**7 Hermes
Modelle**

HERMES

Die geeignete Schreibmaschine auch für Sie. 7 Modelle in 16 Varianten mit 16 Schriftarten und 70 verschiedenen Tastaturen. Modelle ab Fr. 285.—. Miete/Teilzahlung/Tausch

Hermag

Hermes Schreibmaschinen AG
Waisenhausstr. 2, 8001 Zürich
Generalvertretung für die deutschsprachige Schweiz.

Während der Aktivdienstzeit 1939/45 wurde Comte von General Guisan zum Hauptmann befördert und war im technischen Dienst der Fliegertruppe in Dübendorf tätig, als einziger aktiver Pilot, der der Truppe schon im Ersten Weltkrieg angehört hatte. Zudem war er Kommandant einer Landsturm-Fliegerpionier-Kompanie. Nach dem Kriege leitete er eine eigene Sportfliegerschule in Spreitenbach, der aber kein bleibender Erfolg beschieden war. Ab 1953 nahm er eine Bürostelle in einem Betrieb der Stadt Zürich an und verrichtete die ihm übertragenen Arbeiten mit grösstem Einsatz und absoluter Zuverlässigkeit.

Alfred Comte durchlief eine Karriere, der Freud und Leid in reichem Masse beschieden war. Seine Liebe zur Fliegerei

erwachte nicht erst dann, als diese glänzende Berufsaussichten und materielle Gewinne in sichere Aussicht stellte. Damit teilte er das Schicksal vieler anderer Pioniere auf diesem Gebiet.

Zu der Abdankung von Alfred Comte in der neuen Kirche Zürich-Witikon trat die «alte Garde» vollzählig an: ehemalige Schüler und Piloten, frühere Dienstkameraden, Untergebene und Vorgesetzte, Freunde und manch alter «Täufling», der vor Jahrzehnten von ihm noch die «Flugtaufe» erhalten hatte. Für sie alle bleibt das Werk und Wirken des Fliegers Alfred Comte im Dienste unserer Luftfahrt unvergessen.

Walter Dollfus



Landgasthaus zur Au Dällikon



Speiserestaurant mit 80 Sitzplätzen, Aperobar.

Grosser Bankettsaal bis zu 250 Personen.

Kleines Säli für Hochzeiten und Betriebsfeiern

Sommerterrasse, zwei vollautomatische Kegelbahnen, eigene Tankstelle,
Parkplätze für 50 Wagen.

Familie Brun-Reiter 8108 Dällikon ZH Telefon 94 48 50

Trilogie der Swissair-Navigatoren III. TEIL

Erklärung der Navigatoren 22. 9. 65

Das einzige und höchste berufliche Ziel der Swissair-Navigatoren ist, den schönen und verantwortungsvollen Beruf bis zu ihrer Pensionierung auszuüben, das, zur Erhaltung der Sicherheit, Regelmässigkeit und Wirtschaftlichkeit unserer Swissair. Einerseits möchten wir ausdrücklich festhalten, dass wir als langjährige Mitarbeiter keine Abfindung suchen, sondern unsere Arbeitskraft als Cockpit-Besatzung weiterhin voll und ganz in den Dienst der Swissair stellen möchten.

Wir glauben, dass die Swissair andererseits uns und unsern Familien gegenüber eine moralische und soziale Verpflichtung hat, die durch den Weg, wie wir ihn vorschlagen, gelöst werden kann.

Jeder technische Fortschritt wäre sinnlos, wenn damit nicht auch ein sozialer Fortschritt verbunden wäre.

Warum kam es überhaupt zu einer solchen Erklärung der Navigatoren an die Adresse der Swissair ?

Folgende Ereignisse, in chronologischer Reihenfolge, haben die Navros veranlasst, eine Standort-Bestimmung vorzu-

nehmen, die sich ergebenden Schlüsse zu analysieren und eine saubere und vertretbare Lösung zu verwirklichen.

- A Im Hinblick auf die zukünftige Doppler-Ausrüstung der DC-8 hat die Swissair in den Vertrags-Verhandlungen 59/60 eine erste Erklärung (31.8.60) zur Job-Security der Navros abgegeben. Diese befasste sich a) mit der Weiterbeschäftigung im Cockpit, b) mit der Weiterverwendung am Boden.
- B Nach langjähriger Einführungszeit des Dopplers auf DC-8 und CV-990 hat sich dessen Zuverlässigkeit und Genauigkeit soweit verbessert, dass auf kurzen bis mittleren Strecken mittels Doppler navigiert wurde (Far East).
- C In den Vertrags-Verhandlungen 62/63 hat die Swissair eine Zusatz-Erklärung (Febr. 63) in Sachen Job-Security abgegeben, die die Weiterverwendung der Navros in ihrer Funktion wesentlich präzisiert. Automatisch erfolgt erst a) auf Sub-Sonic-Jet bei wesentlich genauer und/oder wesentlich wirtschaftlicher Navigation, b) auf Super-Sonic-Jet, sofern keine Navigatoren-Station konzipiert wird.

- D Der Far-East Abbau der Navros (mit Rückfällen) hat bereits den allgemeinen Trend zur Automation eingeleitet, allerdings ohne die daraus resultierenden Probleme zu klären.
- E Der heutige 10-Jahres-Plan, 65-75, der Swissair, sieht eine Flottenvereinheitlichung auf 2 Typen vor, inklusive Ersatz der älteren Modelle. Dazu kommt eine erhöhte Technisierung, wie Einbau einer doppelten Inertial-Anlage auf den nächsten zu beschaffenden Langstrecken-Typ, zu Evaluationszwecken.
- F Dieses Inertial-Programm, eine moderne Airline hat modernstes Equipment, soll den sich ergebenden Unterbestand an Navros ab ca. 1970 auffangen und die Ausweitung des NA-Verkehrs vom Bestand der Navros unabhängig werden lassen.

Analysen

- Einerseits hat eine Besprechung, Fl. Ops - Navros, klare Divergenzen aufgezeigt bezüglich Technisierung (E) contra Swissair-Erklärung (A/C).
- Andererseits wurde an derselben erstmals positiv Stellung genommen zur Verwirklichung eines Programmes bezüglich der Pensionierung, Auslaufenlassen oder Weiterverwendung.
- Ausserdem muss sich die, in diesen Vertragsverhandlungen herauskristallisierende Erklärung zur Job-Security der Navros zu einer sauberen und vertretbaren Lösung durchringen, weil wir mindestens für die nächsten 5 Jahre noch unersetzbar sind, und weil nichts die Leistungen mehr fördert als ein beständiges und ausgeglichenes Arbeitsklima. Be



BALLY Loafers
und Chelsea Boots
die international
modisch-
korrekten
Herrenschuhe

Doelker

Bahnhofstrasse 32 Zürich

Bottle to Throttle

Oder:

Wer fliegt, trinkt nicht –

Wer trinkt, fliegt nicht!

von Capt. George W. Ingraham
(aus Flight Safety Foundation Bulletin
65–106)

Ist der Alkohol für die Fliegerei ein Problem? Der Naval Medical Newsletter (NavMed, vol. 44, Seite 639) berichtet, dass 1964 der Alkohol bei 35 Prozent aller tödlichen Unfälle in der Privatluftfahrt (also ohne Airlines) eine Rolle spielte. Untersuchungen der toten Piloten ergaben eine durchschnittliche Alkoholkonzentration von 145 Milligramm auf 100 Kubikzentimeter Blut.

Was bedeutet das? Experimente im wahrscheinlich fidelsten Labor der Welt haben gezeigt, dass es sehr schwer fällt, die Alkoholmenge im Blut (oder, in gewissen Fällen, die Blutmenge im Alkohol) mit dem Grad der Leistungsverminderung in Zusammenhang zu bringen. Als Richtlinien werden allerdings 150 mg auf 100 ccm gewöhnlich als die Menge angesehen, die einen Menschen zur Führung eines Autos unfähig macht. Diese Zahl gilt denn auch vielerorts als Deliktgrenze, wenn die Polizei den Blutalkoholgehalt eines trunkenheitsverdächtigen Fahrers misst.

Beim Fliegen nun, wo wir eine zusätzliche Verantwortung für Lenkung, höhere Geschwindigkeit, Funkverkehr, Navigation, Wind, Einhalten der richtigen Höhe usw. tragen, werden sehr hohe Leistungen abgefordert; deshalb kann praktisch kein Alkohol im Blut geduldet werden. Ein weiteres Gefahrenmoment liegt in der gewaltigen Zunahme der Wirkungen des Alkohols mit der Höhe. Ein Drink auf Meereshöhe kann auf 10 000 Fuss die Wirkung von dreien haben (diese Beobachtung kann Ihnen jede Hostess bestätigen). **Deshalb sollte aus Sicherheitsgründen so wenig Alkohol im Blut sein wie Fremdkörper im Treibstoff** – und die Zahl kennen wir alle.

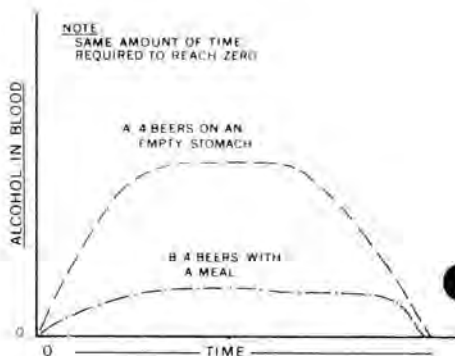
Das Problem ist nicht der Flieger, der sein Glas Bier herunterleert, seine Mütze aufsetzt, durch die Drehtür die Bar verlässt und abfliegt. Wir alle wissen, dass wir Besseres tun können – und das wussten auch die meisten der Privatpiloten, die wir oben in der Uebersicht erwähnten. Das Problem schleicht einen an, und zwar vielleicht in dieser Form: Ein Flieger nimmt einen Drink vor der Mahlzeit (oder zwei, wenn's gemütlich zugeht) und vielleicht ein Glas Mineralwasser mit der Mahlzeit, dann vielleicht ein kleines Glas Brandy oder eine «Stärkung» danach. Das kann einem an einer formellen Ein-

ladung am Abend vor einem Flug leicht passieren. Oder denken Sie sich einen Mann, der bis halb ein Uhr früh ein Fußballspiel oder das Spätprogramm ansieht. Der muss doch etwas haben, um all die Erdnüsschen herunterzuschlemmen. Und Bierschaum ist das Lustigste seit dem Hula-Hoop.

Diese beiden Männer – der Gast beim Abendessen und der Fernsehzuschauer – haben beide durchaus mit Mass getrunken. Keiner hat einen Schwips, wenn auch feinere Testmethoden einen Verlust von Koordinations- und Urteilsvermögen aufzeigen würden. Beide gehen zu Bett und wachen munter auf – und doch haben beide nachweisbare Mengen von Alkohol im Blut, wenn sie um acht Uhr morgens starten!

Der Trick dabei ist eine einfache biochemische Tatsache, so handfest und unabänderlich wie die Performance eines Flugzeugs. Sie lautet nämlich so: **Der Körper braucht etwa eine Stunde, um 10 Gramm Alkohol loszuwerden.** Man kann diese Zahl weder mit irgend einer Pille noch mit einer List – Essen vor oder nach dem Alkoholgenuss zum Beispiel – noch mit irgend einer Menge Schlaf oder Kaffee ändern; die Spezifikationen des Körpers bleiben sich gleich. «Hören Sie auf», werden die Zuhörer hinten im Saal einwenden. «Ich weiss, dass ich nie einen Schwips kriege, wenn ich während des Trinkens esse; aber wenn ich in den leeren Magen trinke, muss ich sehr achtgeben.» Das stimmt. Aber diese Tatsache bezieht sich lediglich auf die **Konzentration des Alkohols im Blut**; sie hat nichts zu tun mit der **Geschwindigkeit, mit der der Alkohol ausgeschieden wird.**

Sehen Sie sich die Kurven in Figur 1 an. Die Kurve A zeigt den Blutalkohol eines Mannes, der 4 Glas Bier in den leeren Magen trinkt; die Kurve B zeigt dasselbe



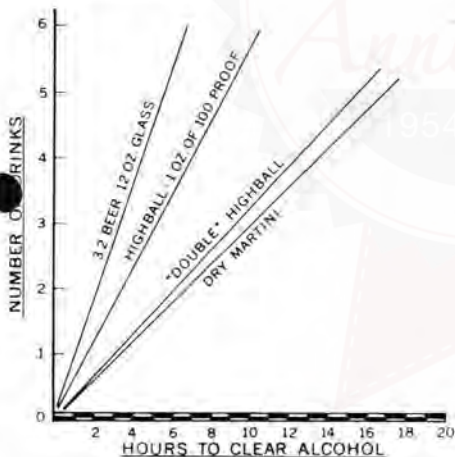
für einen Mann, der 4 Glas Bier zu einer Mahlzeit trinkt. Der erste Mann erhält eine höhere Konzentration im Blut, weil er sein Bier sehr rasch absorbiert (der Magen hat nichts anderes zu tun und gibt den Alkohol darum gleich ans Blut weiter) und wahrscheinlich auch die Folgen davon spüren wird, während der zweite Mann, dessen Magentätigkeit durch die feste Nahrung verlangsamt ist, etwas langsamer absorbiert. Aber merken Sie sich den wichtigen Punkt: **Beide Männer brauchen gleichviel Zeit, um ganz frei von Alkohol zu werden,** weil sie ihn beide schneller absorbieren, als er ausgeschieden werden kann.

Es ist diese letzte, erfreuliche Tatsache, die den Alkohol «wirken» lässt. Wenn dem nicht so wäre, könnte niemals mehr als eine Spur Alkohol in unserem Blut sein – und dann wäre er wahrlich kein Getränk, mit dem man sich entspannen könnte! In der Tat müssten wir dann 20jährigen Scotch zur Reinigung verwenden.

Wahrscheinlich gibt es Gelegenheiten, da Sie noch etwas trinken möchten, obwohl Sie wissen, dass Sie am andern Tag fliegen müssen. Wie können Sie herausfinden, wieviel Sie ohne Beeinträchtigung der Sicherheit konsumieren dürfen?

Wie lange müssen Sie nach einem Drink warten, bis Sie fliegen können? Gibt es etwas, das Sie im Notfall «säubern» würde, so dass Sie sicher fliegen können?

Die Antwort auf die letzte Frage ist natürlich **nein**. Dies ist wahrscheinlich die offenste Antwort, die Ihnen ein Mediziner je geben wird, also schenken Sie ihr Beachtung! Was die ersten beiden Fragen anbelangt, so ist eine Antwort recht einfach. Sie wissen, dass es eine Stunde braucht, um 10 g Alkohol auszuscheiden. Sie wissen, wieviel Alkohol ein bestimmter Drink enthält. Darum kramen Sie Ihren Rechenschieber hervor, und was herauskommt, gleicht der Kurve in Figur 2. Da keine zwei Drinks genau gleichviel Alkohol enthalten und es eine Unzahl Sorten gibt, sind diese Kurven nur annäherungsweise zu verstehen. Um wirklich sicherzugehen, müssten Sie für jede Flasche im Arsenal des Barmans eine eigene Kurve haben.



Die Kurven sind einfach zu gebrauchen. Wenn Sie wissen, wie lange Sie vor dem Flug noch Zeit haben, sehen Sie bei der Zeit in Stunden nach und lesen auf der andern Achse die Anzahl Drinks ab, die

Ihnen erlaubt sind. Wenn Sie aber im Club sind und vom Crew Control angerufen werden, kehren Sie das Procedure um, und sogleich wissen Sie, wie lange Sie warten müssen, bis Sie losschiessen dürfen. Runden Sie der Sicherheit halber auf die nächstniedrigere Anzahl Drinks ab bzw. auf die nächsthöhere Stundenzahl auf.

Ich habe bereits erwähnt, dass die Kurven nur ungefähr gelten, und ich sollte sie vielleicht in dem Sinne widerrufen, als sie durchaus keine offizielle Anerkennung geniessen. Die wichtigsten Punkte über den Alkoholgenuss vor dem Fliegen sind die folgenden:

- Eine Alkoholmenge, die auf Meereshöhe keine Wirkung hat, kann Sie auf 10 000 Fuss töten, indem sie Ihr Urteils- und Koordinationsvermögen zunichte macht.
- **Deshalb sollte das Blut absolut keinen Alkohol enthalten, wenn man fliegt.**
- Man kann unter keinen Umständen mehr als 10 Gramm Alkohol pro Stunde ausscheiden, **ungeachtet dessen, was man tut**. Es macht keinen Unterschied, ob man isst oder nicht und ob man literweise Kaffee trinkt
- **man braucht eine Stunde, um 10 Gramm Alkohol auszuscheiden.**

Wie gefährlich ist es, mit Alkohols Spuren im Blut zu fliegen, wenn man mal eine Gelegenheit dazu hat? Nun, in den oben erwähnten Unfällen von Privatflugzeugen betrug die mittlere Flugdauer 18 Minuten...

Das amerikanische Luftamt befasst sich in zunehmendem Masse mit dem Problem des Fliegens unter Alkoholeinfluss. Laut einem Artikel von Robert J. Serling von United Press International – er erschien im «Atlanta Journal» vom 7. November 1964 – ist Alkoholvergiftung bei Privatpiloten kein unwichtiges Problem. Statistiken, die seit 1957 vom FAA ge-

führt werden, haben es veranlasst, die Rolle des Alkohols in der Privatfliegerei etwas unter die Lupe zu nehmen.

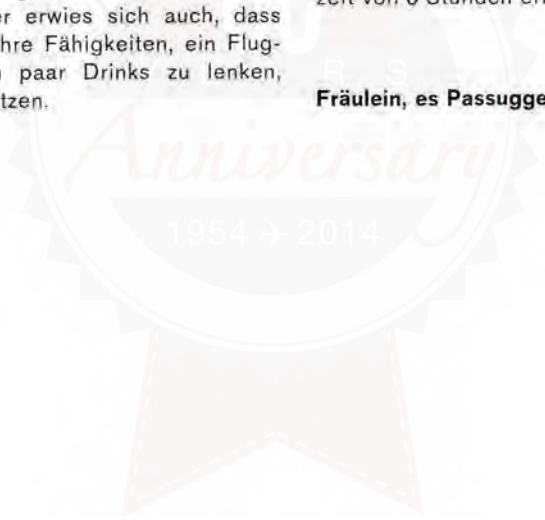
Die Untersuchung ergab, dass 1963 150 Piloten und mehrere hundert Passagiere getötet wurden, weil der Pilot ihres Flugzeuges betrunken war. Eine Untersuchung von 477 tödlichen Unfällen in der Privatfliegerei, bei denen 899 Piloten und Passagiere den Tod fanden, ergab in mehr als einem Drittel der Fälle Alkoholeinwirkung als unmittelbare Unfallursache.

Die Zahlen des FAA zeigen, dass erfahrene Piloten in ebenso grosse Schwierigkeiten geraten können wie Neulinge. Freilich ergibt sich aus der Unfalluntersuchung, dass Piloten mit weniger als 300 Flugstunden für mehr Unfälle infolge Alkoholeinwirkung verantwortlich waren. Andererseits aber erwies sich auch, dass ältere Piloten ihre Fähigkeiten, ein Flugzeug nach ein paar Drinks zu lenken, leicht überschätzen.

Pilotische Fähigkeiten können, nach R. J. Serling, unter einem einzigen Glas Alkohol leiden. Es braucht nur einen einzigen Drink, um den Blutalkoholgehalt auf nicht weniger als 5 Promille zu heben, und dies ist die medizinische Vergiftungsschwelle. Wenn man die Wirkung der Höhe dazu zählt, wird ein Pilot nach einem Drink in den meisten Fällen diese Schwelle überschritten haben.

Die amerikanischen Vorschriften verbieten es den Linienpiloten, weniger als 24 Stunden vor einem Flug auch nur ein Bier zu sich zu nehmen. Diese Regelung stammt von der medizinischen Erfahrungstatsache, dass ein Mensch nur halb so schnell wieder nüchtern werden kann als er sich betrunken hat. So würden acht Drinks, in einem Zeitraum von 4 Stunden eingenommen, eine Erholungszeit von 8 Stunden erfordern.

Fräulein, es Passugger! – Proscht!



Wer wird morgen Ihr Copilot sein?

von Eliot Tozer

Zum erstenmal seit 62 Jahren, da Orville seinem Bruder Wilbur in Kitty Hawk den Pilotensitz wegschnappte, gibt es nicht genug Piloten, um alle Geschäfts-, Verkehrs- und Militärflugzeuge der Vereinigten Staaten zu fliegen.

Das klingt vielleicht unglaublich. Denn in den Tagen nach dem Zweiten Weltkrieg standen junge Commanders mit 2000 Stunden Erfahrung auf viermotorigen Flugzeugen vor den Toren der Fluggesellschaften – eine zerknüllte Mütze in der Hand – und hofften auf einen Platz auf dem rechten Sitz einer zivilen DC-3. Sie erhielten die Antwort: «Kommen Sie nächstes Jahr wieder; wir haben eben 100 Copiloten beurlaubt.»

In den fünfziger Jahren traten Männer mit einem sauer verdienten Linienpiloten- und sogar Blindflugbrevet vor Geschäftsflugzeughangars bald auf den linken, bald auf den rechten Fuss und hofften auf einen Platz auf dem rechten Sitz eines Geschäftsflugzeuges. Man sagte ihnen: «Gehen Sie und machen Sie Ihren A&E-Grad, dann werden wir Sie vielleicht Benzin pumpen lassen.»

Aber diese Zeiten sind vorbei. Heute sind

die Piloten Mangelware. Die Fluggesellschaften, die grossen Konzerne und kleineren Firmen und das Militär suchen Piloten – junge oder alte, mit oder ohne Erfahrung.

Und sie alle machen sich nicht wenig Sorgen darüber, ob es genug Piloten geben werde, um die Cockpits der Flugzeuge von morgen zu besetzen.

Ein Beispiel: United Airlines sucht 1000 (eintausend) Piloten. Und sie macht es den Jungen leicht, sich zu qualifizieren. Man kann sich für eine Stelle als Student Flight Officer melden und braucht dazu nichts als ein Privatpilotenbrevet. Wenn einer seine Berufspilotenlizenz erhält, wird ihm eine Anstellung garantiert. United hat die obere Altersgrenze für Anwärter, die bereits eine Berufspilotenlizenz haben, auf 35 Jahre heraufgesetzt. Ein anderes Beispiel: Ein Sonderbericht der National Business Aircraft Association von anfangs 1964 stellt fest, dass «der Bedarf an Piloten, Copiloten und Flugzeugmechanikern rasch ansteigen wird». Die Statistiker der NBAA erwarten, dass die Zahl von 33 000 Piloten in der Geschäftsfliegerei von 1960 bis im Jahre 1970 auf 53 000 anwachsen wird.

Ein weiteres Beispiel: General Emmet O'Donnell von der USAF erklärte dem Studienausschuss für menschliche Begabungsreserven für die Fliegerei (Aviation Human Resources Study Board) des FAA im Juli 1964, das Militär werde bis 1967 6200 statt 4555 Piloten im Jahr ausbilden – und dies werde den Bedarf nur knapp decken.

In der Tat führt eine neuere Untersuchung des Continental Air Command ein Defizit von 442 Piloten am Ende des Fiskaljahres 1965 und ein solches von 645 für Ende 1967 an.

Die Kunde von diesem wachsenden Pilotenmangel ist durch die verschiedenen Schichten der Washingtoner Bürokratie durchgesickert und hat verschiedene Stellen dazu veranlasst, einen verwirrten Blick in die Zukunft zu tun.

Wie bereits erwähnt, hat das FAA ein Aviation Human Resources Study Board ins Leben gerufen. Die Aufgabe dieses Ausschusses besteht darin, «eine Inventur unserer bekannten, heute verfügbaren Reserven an fliegerischem Können von langer Entwicklungszeit durchzuführen und den Bedarf für die Industrie von morgen abzuschätzen». In einem Brief an die NBAA schrieb Dan A. Kimball, der Vorsitzende des Studienausschusses: «Wir müssen sehen, ob der heutige Durchfluss durch die Ausbildungspipeline genügt, um die hochqualifizierten Jobs in den nächsten 10 bis 15 Jahren zu besetzen, wenn unsere Weltkriegsgeneration von Piloten und Mechanikern pensioniert wird.»

Ferner hat eine Sondergruppe der Air Transport Association (ATA) mehrere Monate lang das Problem der qualifizierten Arbeitskräfte untersucht. Diese Task Force setzt sich zusammen aus Vertretern der grossen und mittleren amerikanischen Inlandgesellschaften und der Lokalge-

sellschaften. Die Task Force reichte dem Studienausschuss anfangs Juli 1964 einen Bericht ein. Was geschah?

Im wesentlichen haben Zeit und technische Entwicklung die Flugzeughalter überholt. Sie sind in diese Lage geraten, weil ihre Piloten älter werden und nur wenige junge nachkommen, um sie zu ersetzen – und das zu einer Zeit, da die Flugzeuge immer komplexer und immer zahlreicher werden.

Die Wurzeln des Problems sind mannigfaltig. Einmal ist die Ausnützung der Piloten so gering wie noch nie. Die Piloten flogen früher im Maximum 85 Stunden monatlich. Einige Fluggesellschaften haben die Zahl auf 75 heruntersetzt. Die Ferien sind länger. Dieser Trend zu kürzerer Arbeitszeit, sagt die ATA, «wird wahrscheinlich anhalten, besonders angesichts der hohen Arbeitslosenziffer in den USA».

Gleichzeitig treten mehr Piloten zurück als früher. Die erhöhte Komplexität der heutigen Flugzeuge zwingt die Piloten, früher in den Ruhestand zu treten – und zwar sowohl aus psychologischen als auch aus physiologischen Gründen –, als dies noch vor zehn Jahren der Fall war. Und je älter die Piloten werden, desto mehr Ausfälle sind zu erwarten.

Uebrigens wird das obligatorische Pensionierungsalter von 60 Jahren wahrscheinlich auch dem allgemeinen Trend folgen – nach unten.

Und natürlich erfordern Jets besser qualifizierte Piloten. Deshalb verbringen sie mehr Zeit im Linktrainer, im Simulator oder im Schulflugzeug, was die Piloten aus dem Arbeitscockpit heraus, von den Airways weg nimmt.

Wenn wir Charles H. Ruby, den Präsidenten der Air Line Pilots Association (ALPA) zitieren wollen: «Der Mangel an fliegendem Personal beginnt (in den

USA) bereits drückend zu werden. Aber in 10 oder 15 Jahren wird er besorgniserregende Ausmasse annehmen, und in 20 Jahren wird er akut sein.»

Tatsache ist, dass die Linienpiloten älter werden; ihr Durchschnittsalter beträgt 40,3 Jahre. Mr. Ruby betont, dass in den nächsten fünf Jahren allein infolge der Pensionierungen 455 gegenwärtige Piloten (also etwa 3 Prozent) nicht mehr fliegen werden; 1406 (oder 10 Prozent) werden in 10 Jahren ein Pult fliegen oder in Florida Hühner züchten; und in 15 Jahren werden 3856 (26 Prozent) pensioniert sein. Während aber die Piloten älter werden und vom Rebstock fallen, trocknet der Nachschub von neuen Piloten für die Flotten der Fluggesellschaften und Geschäftsherren aus.

Das Militär, das im Zweiten Weltkrieg unter dem Druck der Umstände neue Piloten ausgebildet hatte, ist keine ergiebige Quelle mehr. Wie wir bereits feststellten, leidet das Militär selbst unter dem Mangel an fähigen Piloten und hat ein Programm gestartet, um seine Piloten aktiv zu erhalten.

Um die Not noch zu verschärfen, interessieren sich – laut Aussage von General O'Donnell – nur etwa 5 Prozent der Piloten, die das Militär verlassen, für eine Laufbahn bei einer Fluggesellschaft; anscheinend deshalb, weil Linien- und Geschäftspiloten ein geringeres Anfangssalär beziehen als Militärpiloten.

Und die ehemaligen Militärpiloten, welche eine Anstellung in der Geschäftsfliegerei suchen, entsprechen – laut Bill Lawton, dem geschäftsführenden Sekretär der NBAA – den besonderen Anforderungen nicht. Nach Lawton gehen im allgemeinen drei Gruppen von Militärpiloten zur Geschäftsfliegerei. Die erste bilden die Typen mit 20 Dienstjahren und allerhand Erfahrung, davon einen

schönen Teil auf Jets. Für sie ist weder die Geschäftsfliegerei noch ein Pensionsprogramm angemessen.

In der zweiten Gruppe (nach Lawton) ist der über 35jährige Pilot, der desillusioniert ist, weil seine Qualifikationen kein Weiterkommen mehr erlauben. Zusätzlich zu Salär- und Pensionierungsproblemen hält er seine administrativen Fähigkeiten für zu reich, für den vergleichsweise begrenzten Job eines Copiloten für Geschäftsflugzeuge.

Der dritte Typ des ehemaligen Militärpiloten ist der junge Pilot, der den militärischen Anforderungen zwar genügt, die Luftwaffe aber aus persönlichen Gründen verlassen will. Vielleicht ist er es müde geworden, lange von zu Hause weg zu sein und von einer Basis zur anderen geschoben zu werden. Er hat die besten Chancen, den Bedürfnissen der Geschäftsfliegerei zu entsprechen – aber ihm fehlen die kaufmännischen Fähigkeiten, die ihm einen Job bei seiner Firma garantieren, wenn er nicht mehr fliegen kann: Computerbedienung, Buchhaltung, Korrespondenz, Personalverwaltung oder Verkauf.

In gleichem Masse wie das Reservoir der Militärfliegerei trocknet auch dasjenige der privaten Fliegerschulen aus. Nach Mr. Ruby von der ALPA werden die meisten Student Licenses für mehr als 30-jährige ausgestellt – für Männer, die eher aus Hobby als im Hinblick auf eine berufliche Laufbahn fliegen lernen.

Ein Vertreter einer Airline sagte vor kurzem: «Junge Männer beginnen einfach nicht früh zu fliegen, wie sie es früher taten. Sie absolvieren eine höhere Ausbildung, und die Fluggesellschaften müssen sich im Wettbewerb mit allen anderen Industriezweigen um sie bewerben, sobald sie ihr Studium abschliessen.»

Auch wenn sie nicht studieren, könnten sich nur wenige die Kosten der (in den USA) nötigen Commercial- und Instruments-Lizenz leisten. Zurzeit braucht es etwa 165 Stunden (zu etwa 17 Dollar die Stunde) für die Commercial- und weitere 700 Dollar für die Instruments-Lizenz. Mit ihrem kürzlich angekündigten Plan will United Airlines einen Teil des Risikos auf sich nehmen, das sich mit einer solchen langen Ausbildung verbindet: United garantiert eine Anstellung, sobald einer die Commercial-Lizenz hat.

Was können die Fluggesellschaften und Firmen tun, um ihren Bedarf trotz des wachsenden Pilotenmangels — der, laut Mr. Ruby von der ALPA, «in 10 oder 15 Jahren ungemütliche Ausmasse annehmen kann» — zu decken?

Wie dies oft der Fall ist, begann das Problem in Europa früher als bei uns in Amerika. Das europäische Pilotenreservoir ist vor einigen Jahren schon ausgetrocknet. Man versucht es teilweise mit staatlichen Pilotenschulen wieder aufzufüllen. In Italien wurde ein 18monatiger Kurs ins Leben gerufen, der Flugstunden auf dem Jettrainer Aermacchi MB.326 einschliesst. Die Ausbildungskosten pro Schüler belaufen sich auf 50 000 Dollar.

Aber es hält schwer, geeignete Anwärter zu finden. Von den 400, die sich für die erste Unterrichtsperiode angemeldet hatten, beendeten den Kurs nur 25. Bloss 34 Anwärter meldeten sich für den zweiten Kurs an. Das Programm muss offensichtlich besser publiziert und vorangetrieben werden.

(Inzwischen hat die Alitalia diese Schule schliessen müssen, weil sie zu teuer war und der Staat keine Subvention gewähren will. Wenn ausländische Piloten die Lücken bei der Alitalia füllen sollten, werden die Piloten in den Ausstand treten. Es ist möglich, dass der Pilotenmangel auf diese Weise die geplante Expansion der ita-

lienischen Fluggesellschaft unmöglich machen wird. Der Uebers.)

Das britische College of Air Training in Hamble nimmt Schüler von 18 bis 20 Jahren auf (bis 24, wenn sie einen akademischen Grad haben). Von den ersten 26, welche das College durchlaufen hatten, gingen 6 zur BOAC und die übrigen zur BEA. Die Schule wird von der BEA, der BOAC und dem Luftfahrtministerium unterstützt.

Doch diese Lösung mit dem «grossen Papa» gefällt den Amerikanern nicht. Bill Lawton sagte zu einem Vertreter der Zeitschrift «Business/Commercial Aviation»: «Wir sähen es sehr ungern, wenn die Regierung sich einmischen würde.»

Harvey Barnard jr. von Mohawk Airlines pflichtete ihm bei: «Eine Einrichtung dieser Art wäre so unnötig wie unklug und überdies unvereinbar mit dem Prinzip des freien Wettbewerbs, das wir zu erhalten wünschen. Und wir fürchten uns in der Zivillfiegerei davor, dass die Regierung mit solch einem Schulungszentrum in unsere Betriebe eingreifen könnte.»

Vielleicht liegt die Lösung in der Schaffung einer nationalen Luftfahrtakademie, für die die Fluggesellschaften, die Flugzeug- und die Triebwerhersteller Beiträge leisten würden. Die, welche die Schule unterstützten, hätten dann erste Wahl unter den jungen Piloten und Mechanikern.

Mr. Barnard sieht freilich auch in diesem Vorschlag Gefahren. Er sagte: «Das bewährte Wettbewerbsprinzip unseres Geschäfts führt uns dazu, auch dies für eine unbefriedigende Lösung des Problems zu halten. Zurzeit fliegen wir eine Anzahl verschiedener Flugzeugtypen. Es bestehen Unterschiede — teils grössere, teils kleinere — in unseren Betriebsmethoden. Der Ausgleich dieser Unterschiede, wie er für den Betrieb einer zentralisierten

Schulungsorganisation erforderlich wäre, ist schwierig, wenn nicht unmöglich.»

Doch der Bedarf besteht. Besser qualifizierte Piloten müssen herangebildet werden, um die wachsende Zahl der komplexen Jetpassagierflugzeuge und der zweimotorigen, leichten Reiseflugzeuge zu fliegen. Besser geschulte Mechaniker müssen hervorgebracht werden, um sie zu unterhalten.

Najeeb Halaby, der Präsident des FAA, kam in einer Rede vor dem Washingtoner Aeroclub auf unser Problem zu sprechen. «Seit vielen Jahren ist das Militär die Hauptquelle für geschulte Besatzungen und Bodenmannschaften. Aller Voraussicht nach wird dies in Zukunft nicht der Fall sein. Uebrigens ist ein grosser Prozentsatz des qualifizierten Personals in der Linienfliegerei dem Pensionierungsalter nahe... Es ist sehr wohl möglich, dass irgendein gemeinsames Programm geschaffen werden muss, um genügend Leute anzuwerben, auszubilden und zu trainieren.»

Die Wörter «anwerben» und «ausbilden» sind hier anscheinend die Schlüsselwörter – wenigstens was manche Beobachter betrifft.

Mr. Ruby von der ALPA soll empfohlen haben, dass die Industrie in Konkurrenz zu den anderen Industriezweigen ein Programm ausarbeitet, um die amerikanische Jugend dazu zu bringen, eine fliegerische Laufbahn anzutreten.

Mr. Barnard sagte in seiner Funktion als Mitglied des ATA-Rates: «Die Task Force der ATA glaubt, dass viel getan werden könnte, wenn bei den Unterrichtsanstalten unseres Landes eine gemeinsame Anstrengung unternommen würde.» Er stellt fest, dass die Zusammenarbeit zwischen Fluggesellschaften und Schulen von der Manpower and Development Act von 1962 angeregt worden sei. Diese Akte könne

so interpretiert werden, dass sie Pilotenmangel beheben helfen kann.

Es gibt natürlich eine Organisation, die sich mit der fliegerischen Ausbildung befasst: das National Aerospace Educational Council. Heute zählt es etwa 5000 Lehrer auf Highschool- oder College-Stufe.

Joseph L. O'Brien, der Vizepräsident des Personnel-Relations-Dienstes der ATA, empfiehlt, dass das eben erwähnte NAEC den Lehrern und Professoren helfen solle, mehr junge Leute zu einer fliegerischen Laufbahn zu ermuntern. Er schlägt ferner vor, dass ihnen bessere Unterrichtsmittel zur Verfügung gestellt werden und dass Piloten und Techniker ihre Dienste als Berater anbieten.

Die Ausbildung der Cockpitbesatzungen könnte auch in Ordnung sein. Heute denken nur zu viele Gesellschaften von ihren Piloten als von Lastwagenchauffeuren. Chauffeure haben bei der Ausbildung nie Hilfe gebraucht – warum also sollten Piloten Hilfe brauchen?

Aber die Unternehmen mit Geschäftsflugzeugen haben ihren besonderen Bedarf. Sie suchen einen vielseitigen Piloten, der nicht nur fliegen, sondern auch als Dispatcher, Meteorologe und Unterhaltschef dienen kann. Viele Unternehmen verlangen, dass ihre Copiloten ein A&E haben.

Aber solche «Perlen» werden wohl sehr schwer zu finden sein. Es gibt nicht genug potentielle Piloten, die gewillt sind, eine langfristige Ausbildung über sich ergehen zu lassen, und viele von denen, die gewillt wären, finden es zu kostspielig. Der weitsichtige Lösungsversuch der United Airlines – Unterstützung für den werdenden Piloten – dürfte der Weg sein, den früher oder später sowohl Airlines wie auch Besitzer von Geschäftsflugzeugen werden gehen müssen.

Revolte gegen die «Testilenz»

Soziale Gefahren des Intelligenz- und Persönlichkeits-Tests

Ein Freund hatte Sorgen um die berufliche Zukunft seiner Tochter: die junge Dame wollte unbedingt Psychologie studieren. In Brüssel, wo unser Freund wohnt, holte er darum Informationen ein bei den Berufsberatern der Universität. Er wollte wissen, welche Aussichten für ein gutes Fortkommen sich seiner Tochter nach Beendigung eines solchen Studiums bieten würden. Die beratenden Herren schüttelten die Köpfe. Tatsächlich hatten in diesem Herbst nicht weniger als 150 Studenten sich für das Fach Psychologie entschieden, während der belgische Staat jährlich nur etwa zwanzig junge Psychologen in seinen Psychomedizinischen Zentren und an anderen Sozialfürsorgeämtern unterbringen kann. Schliesslich aber wollten sie dem besorgten Vater doch nicht direkt von diesem Studienweg für seine Tochter abraten, denn, sagten sie, es bestünden ausgezeichnete Chancen, in der Privatwirtschaft unterzukommen. Immer zahlreicher seien die Firmen, welche ihre Angestellten auf Grund von Persönlichkeits- und Intelligenz-Tests engagieren. Als Test-Psychologin in der Wirtschaft werde das psychologiefreudige Fräulein bestimmt seinen Weg machen.

Europa wird infiziert

Woraus zu ersehen ist: «Testilenz» infiziert nachgerade auch Europa, und dies zu einem Zeitpunkt, in dem sich in den USA, von wo die Bewegung ihren Ausgang nahm, eine sehr entschiedene testfeindliche Reaktion geltend macht. Wie es seit Jahr und Tag drüben um die Test-Inflation bestellt ist, weiss man. Ob der junge amerikanische Berufsanwärter Milchmann, Verkehrspilot, Pfarrer, Verkäufer, Postbeamter, Hochschullehrer werden will, er muss seinen Weg durch den Testdschungel finden, bevor er eine Anstellung erhält. Er muss mit Bausteinen hantieren, aus einem vorliegenden Text in einer bestimmten Zeit alle «E» herausstreichen, muss erklären, warum er morgens lieber Tee als Kaffee trinkt, ob und aus welchen Gründen er gerne Bridge spielt, muss Männchen zeichnen oder auch Halbsätze ergänzen wie: «Alle Frauen sind...» oder «Mein Streben ist es...»

Kein Unternehmen mehr glaubt auskommen zu können ohne die Hilfe von Testpsychologen. Von mächtigen Gesellschaften wie den Pan American World Airways und der IBM bis zu kleinen Firmen,

die nur einen Personalbestand von fünfzig Leuten haben, lässt man die Stellenkandidaten psychologisch testen. Von rund neunhundert befragten Wirtschaftsunternehmen gaben bei einer Umfrage der Zeitschrift «Fortune» sechzig Prozent an, dass sie sich der «Testolatrie» verschrieben haben. Wie das einschlägige Fachwerk «Mental Measurements Yearbook» berichtet, liegen in den USA nicht weniger als 950 Testverfahren vor, nach denen die sogenannten «white collarworkers» (Angestellten) auf ihre intellektuelle und emotionale Berufseignung hin untersucht werden.

Klinische Tests und Vulgär-Tests

Um jedes Missverständnis auszuschliessen: Wir wenden uns hier nicht etwa gegen die glänzend erprobten klinischen Tests, ohne die heute die Psychodiagnostik nicht mehr denkbar wäre (Rorschach-Test, Szondi-Test, Baumtest usw.). Wogegen wir polemisieren, sind die tropisch wuchernden Vulgär-Tests, die mit einem grossen Aufwand an pseudowissenschaftlicher Terminologie und statistischem Material in das Wirtschafts- und Alltagsleben eingedrungen sind.

Diesem Widerstand stehen wir glücklicherweise nicht allein. In den USA war unseres Wissens der erste, der gegen die Test-Tyrannie aufstand, der berühmte Soziologe William S. Whyte, der in seinem vieldiskutierten Buch «The Organization-Man» geradezu zur Sabotage gegen die Test-Diktatur in der Wirtschaft aufgerufen hatte. Im vergangenen Jahre haben aber nunmehr auch zwei Psychologen in gründlich dokumentierten Werken den Wert der Tests in Frage gestellt: Prof. Dr. Banesh Hoffmann in «The Tyranny of Testing» und Martin L. Gross in «The Brain Watchers». (In deutscher Übersetzung soeben im Econ-Verlag,

Düsseldorf, unter dem Titel «Die Seelentester» erschienen.) Beide haben versucht, den Nachweis zu liefern, dass der Glaube an den Test ein Aberglaube ist. Beide haben eine imponierende Materialfülle zusammengetragen, aus der die Unverlässlichkeit der gebräuchlichen Intelligenz- und Persönlichkeits-Tests überzeugend hervorgeht.

Die sozialen Gefahren der «Seelenspiionage», auch wenn deren Methoden verlässliche Rückschlüsse gestatten, liegen auf der Hand. Wesentlicher aber noch als die offenbare Bedrohung der Intimsphäre des Menschen erscheint uns die Grundeinstellung, aus der heraus die Omnipotenz der Tester sich überhaupt erst entwickeln konnte. Worin besteht sie?

Gibt es «Normal»-Menschen?

Unseres Erachtens: in der mehr oder weniger durch die bestehende gesellschaftliche Struktur bedingten Konzeption eines «Normalbürgers», beziehungsweise «Normal-Angestellten», die zum Mass des Menschen schlechthin erhoben wird. Nicht die menschliche Person wird von den Tests angenommen oder verworfen, sondern der auswechselbare Teil in einem Riesenmechanismus. Nicht der Wert einer Persönlichkeit wird gemessen, sondern die Brauchbarkeit im Betrieb, wobei es amüsant ist, mit den obengenannten Autoren festzustellen, dass die Tests nicht einmal eine annähernd verlässliche Einschätzung dieser Brauchbarkeit gestatten.

In den USA verhält sich zudem die Sache so, dass die Tests ausgerichtet sind auf das, was Erich Fromm in seinem bemerkenswerten Werk «Der moderne Mensch und seine Zukunft» den «kapitalistischen Sozialcharakter» genannt hat. Das Ideal-Menschen-Modell, das den Testen

im Wirtschaftsleben zugrunde liegt, ist der konservative, die besten aller Welten – die amerikanische! – niemals in Frage stellende «Mann im grauen Flanellanzug» oder, wie Martin L. Gross es formuliert: «der neurosefreie, ordentliche, kooperative, anti-kulturelle, selbstbewusste, loyale, gesunde Angestellte.» Kann man unter Umständen und vom philosophischen Gesichtspunkt aus sogar darüber diskutieren, ob Psychiatrie und Psychologie mit ihren Vorstellungen vom «gesunden Menschen» ein legitimes Eichmass gefunden haben, so wird man sich schliesslich vernünftigerweise, ohne Schwierigkeiten zumindest auf die praktische Brauchbarkeit einer solchen Ausnahme einigen. Im Falle des von den Psychologen des Wirtschaftslebens verhängten Modells des «homo americanus» aber – des Normal-Produzenten, Normal-Konsumenten, Normal-Wählers – erscheint uns sogar der bare Nützlichkeitswert als äusserst fraglich. In diesem Sinne durfte Prof. Hoffmann denn auch feststellen, dass die Fragebogen-Tests die Erziehung verderben, denn sie «schalten zwar die Komplett-Idioten aus, aber auch die Einsteins. Sie ermutigen das Mittelmass.»

Die Russen denken anders

Es beginnt zu dämmern. Soeben erschien in Amerika eine Studie des Professors der New Yorker «Hewlett-High-School», Sam Rosenfeld, in der sogar der geheiligte «I. Qu.» (Intelligent-Quotient)-Test als unfair bezeichnet wird, weil er nicht die angeborene Intelligenz enthülle, sondern entsprechend dem kulturellen Milieu des Getesteten auf Grund von Wortschatz, Belesenheit, Lebensart ein völlig

falsches Bild vermittele. Seit Jahren haben sich in zahlreichen Veröffentlichungen vor allem die russischen Psychologen gegen das Testverfahren gewandt. Die russischen Forscher haben längst entdeckt, dass der Intelligenz-Test nicht die Intelligenz als solche erfasst, sondern allemal die an eine gewisse intellektuelle Disziplin gewöhnten Prüflinge begünstigt. Ueberdies haben sie die eigentlich auf der Hand liegende Feststellung gemacht, dass namentlich bei Jugendlichen der Test das Individuum ein für allemal in eine bestimmte Kategorie verweise und der dynamischen psychologischen und intellektuellen Entwicklung keine Rechnung trage.

Man hat in den USA diese Einwände der Russen kaum angehört und sie als «von der kommunistischen Ideologie inspiriert» mit Achselzucken übergangen. Es ist bezeichnend, dass heute die gleichen Ueberlegungen, weil sie von «politisch unbelasteten» Gelehrten kommen, in Amerika Gehör finden und dass endlich eine Revision des Testdenkens in Gang zu kommen scheint.

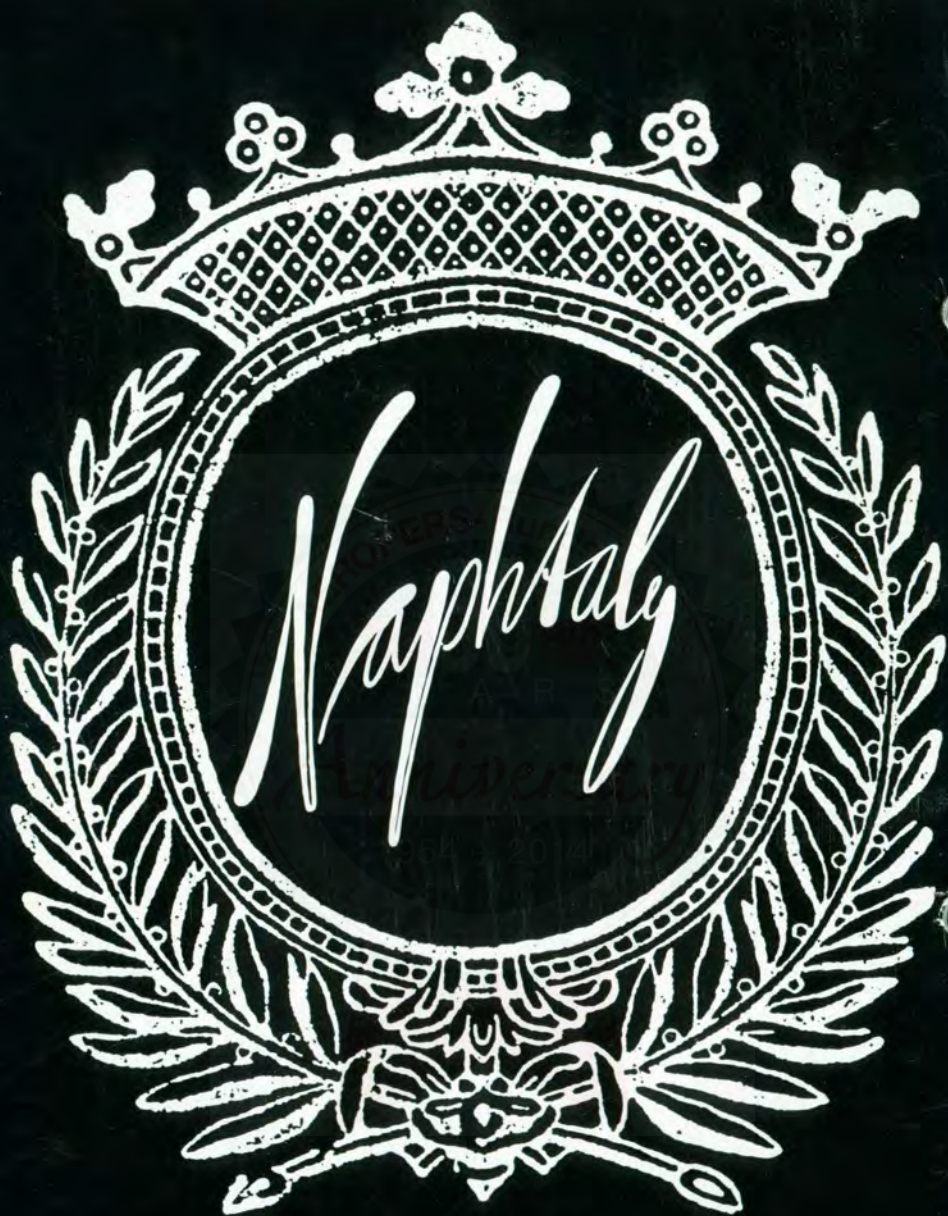
Es hat einige Jahrzehnte gedauert, bis die amerikanische Test-Psychologie auch Europa erreicht hat. Man beginnt ihr bei uns in einem Augenblick zu erliegen, dem man drüben schon über sie hinausgelangt. Das europäische Sozialdenken könnte sich manchen Umweg ersparen, wenn es mit eigenen Ueberlegungen dort einsetzte, wo die Amerikaner offenbar heute bereits angelangt sind. Die spezialisierten Institute mögen dabei Kundschaften verlieren: der europäische Mensch aber und seine innere Freiheit würden gewinnen.

Hanns Mayer

Ein Knoten...

Fremde
Währungen und
Noten
Wechselstube
Kloten

SCHWEIZERISCHE **KREDITANSTALT**
Airport Zurich Telefon (051) 84 77 22



Seit 1874 führend in der Herrenmode

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