



1954 → 2014

aeropers rundschau

März/April 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 122 S
VOLVO COMBI
VOLVO 1800 S

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 EBENSOWICHTIG WIE VERKAUFEN!

aeropers rundschau 124

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
Liebe Mitglieder	8
Was uns beschäftigt...	16
Warum segelfliege ich?	19
Hauptfragen der Flugmedizin	23



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 32 94 22



Man träumt von
Mode —
man geht
zu



Bahnhofstrasse 65 Zürich





Liebe Rundschauler

All jene Mitglieder, welche den Aeropers-Ball verpassten oder verpassen mussten, möchte ich mit einem kurzen «Ballrückblick» so gut wie möglich entschädigen. Denn es war, um es vorwegzunehmen, «sZäni».

Nach der eindrucklichen Veteranenehrung begann der Ball mit dem Count Down und Raketenstart pünktlich um 21.00 Uhr. (Nasa hat bereits ihr Interesse für diese neue Rakete angemeldet.) Nach dem spektakulären Aufstieg dieses Monstrums werden die Anwesenden

durch den Vorsitzenden des Ballkomitees, Capt. R. Schillinger, begrüsst; anschliessend durch den Präsidenten der Aeropers, Capt. A. Sooder, welcher den zündenden Funken (lies Erfinder) für diesen Jubiläumsball 1965 gab. Es lebe der Aeropers-Ball im Jahre 1970. —

Danach kam ein Toast auf das nun volljährig gewordene Geburtstagskind mit einem «Schluck» des auf jedem Tisch bereitgestellten Ehrenweins. Darauf begab sich die Ballgesellschaft auf die «Polonaise», um sich schon frühzeitig



Die Aeropers ist 20 heut',
ein Prosit drum der Mündigkeit.

kennenzulernen und anschliessend das Tanzbein zu schwingen.

Herr U. Keller dankt im Namen der Swissair-Gäste für die Einladung und übermittelt uns nochmals den herzlichsten Dank der anwesenden Veteranen. Dann wartet alles gespannt auf die Dinge, die da kommen werden, nämlich das Mitternachts- bzw. Vormitternachts-cabaret.

Eröffnet wird das Programm durch zwei als Raumfahrer verkleidete Herolde, die mit Fanfarenklängen und mehrsprachigen Aufrufen die folgende Aeropers-Show ankündigen.



Auftakt

Die erste Nummer des Programms ist eine Music-Show, in der zunächst die Mitwirkenden ihre Solonummern vortragen, um sich zum Schluss in einem Quartett zusammenzufinden. Dann folgten Schlag auf Schlag die weiteren Num-

mern. Ich zähle sie der Einfachheit halber der Reihe nach auf und kann nur mit Bedauern sagen, dass es für dieses Cabaret keine Wiederholung gibt. Leider! Also:

- Klaviersolo unseres Sekretärs
- Der weltberühmte Negersänger Boddy Boy mit seinem Song «Lonely Street» (eine Weltnummer)



«Boddy Boy» Sterchi

- Los Caballeros, das Trio Don Juan minus one aus Spanien mit seinem feurigen Flamenco.
- Jazz-Solo von Wikne (Gene Krupa wäre vor Neid blass geworden).
- Louis Armstrong mit Trompete übertrifft sich selbst an diesem Abend.
- Die Original Südamerikanische Band hilft glänzend zur Unterstützung der Ballstimmung.

Nach dieser international (aeroperpersonal) besetzten Music-Show wird ein gerade eingetroffenes Telegramm von Herrn A. Gehriger, Stv. Chef Dept. III, mit folgendem Inhalt verlesen:

— Informationsbüro EMD war eine weitere Nummer, welche die Ballgäste ausgezeichnet unterhielt. Da ich mich hier nicht zu weit auslasse, werde ich zur Strafe 57 mal Mirage schreiben!



Los Aeropersianos

Commander A. Sooder
Prime Perser

Apologize cancellation stop Pneumatic system part and heat exchanger trouble stop Reason lack of luck stop. Wish you more and glories future.

Pirat

Zugleich werden uns jetzt vom Ball-Leader die Oertlichkeiten der kulinarischen Genuss-Stätten bekanntgegeben. Doch zurück zur Bühne.

- Echtes Berner Heimatschutz-Theater oder Mord bei Butterfliege (Madame Butterfly verberndeutscht).
- Von der Scala Milano mit SR 315 nach Zürich geflogen: Giuseppe Lazzarini, der Heldentenor, singt uns die Arie des Figaro, und wie!

Leider konnte sich trotz grossem Applaus Lazzarini nicht bereitfinden, eine Zugabe zu bringen, da das Band gerissen war (laut Aussage!)



Mr. Len-yin-Tschau



Zwischendurch werden die Nerven der Damen wieder belastet, ist doch die holde Weiblichkeit äusserst gespannt auf den Ausgang der BMW-Verlosung, die in Kürze stattfinden wird.

Auch an dieser Stelle sei der Firma BMW und unserem ehemaligen Capt. Ferdy Länzlinger für diese tolle Ueberraschung bestens gedankt.

- Asiatischer Magier «Len yin Tschau» aus Peking mit seinen Loch-Kerzen-Teller-Vasen-Tricks, aber leider waren Tricks auch nix – tschau-tschau. Die Lacher hatte er auf seiner Seite.

- Die Künstlerin aus New York, Lady Laura, mit Badewannenstriptease und Steinschleuderhose liess die Männer- und Frauenwimpern höher schlagen.
- Des Flugkapitäns Sohn im Zwiegespräch mit einer Krähe (Vogel), wobei man einige pikante Details aus dem Alltagsleben einer Fliegerfamilie hört. Sogar die Lösung des Seniority-Problems aus der Warte einer Krähe wird erörtert. Wer weiss?!



Le Ballet de la Seine



Die Qual der Wahl

In einer kurzen Pause richtet unser Flugpionier François Durafour, Inhaber der Pilotenlizenz Nr. 3, einige bewegte Worte des Dankes an die Aeropers.

— Zum Abschluss des Unterhaltungsprogramms sehen wir nun noch einen

temperamentvollen French Can-Can vom Ballet de la Seine, für welchen die Tänzerinnen! den verdienten Applaus — vor allem auch von den Damen erhalten.

Ich verrate Ihnen warum: Es war ein Copiloten-Ballett, das diesen Tanz nach einer Choreographie (jawohl!) einstudierte.

Nun begab man sich zu den verschiedenen «Verpflegungsstellen, um sich eine Stärkung zu Gemüte zu führen. Ich kann Ihnen nur verraten: Es war ausgezeichnet.

Ungefähr um 2.00 Uhr morgens fand die Verlosung des bereits erwähnten BMWs statt. Die glückliche Gewinnerin: Frau R. Leutwyler, die dann hupenderweise ihren frischgewonnenen Wagen übernahm.

Von nun an kann ich mich kurz fassen. Ich kann nur sagen, dass dem Aeropers-Ball ein voller Erfolg beschieden war. Ich glaube, dass ich im Namen aller Teilnehmer den Organisatoren bestens für ihre glänzende Arbeit danken darf und wir uns alle bereits auf den 25jährigen Jubiläums-Ball freuen werden.

Mit freundlichen Grüßen
K. Strickler



Die glückliche Gewinnerin

Liebe Mitglieder

20 Jahre Aeropers

Unser Jubiläumsball gehört der Vergangenheit an, aber wir wollen hoffen, dass dies nicht der erste und letzte Ball der Aeropers sein wird. Die vielen Dankeschreiben der eingeladenen Gäste sowie die positiven Aussagen unserer Mitglieder beweisen, dass es ein gediegener und gelungener Anlass war. Ich möchte an dieser Stelle allen Mitgliedern, die sich aktiv beteiligten, den besten Dank der Aeropers aussprechen. Ich freue mich über den guten Willen und Einsatz, welchen die folgenden Mitglieder für die Aeropers an den Tag legten.

Mitwirkende am Aeropers-Jubiläums-Anlass:

R. Schilliger
P. Sterchi
W. Knecht
Dr. R. Schmid
H. Borner
H. Dietschi
H. Frey
P. Frei
R. Gretler
O. Haab
A. Hess
R. Heimann

A. Kofel
K. Linggi
H. U. Mäder
J. P. Marclay
G. Mazzoni
H. Müller
U. Reifler
K. Rutishauser
H. Weidmann
H. Weisskopf
Frau I. Winkler

Auf den vorangegangenen Seiten schildert Ihnen Herr Strickler den Ablauf des 2. Teils unseres Jubiläumsanlasses. Am Nachmittag begann um 16.00 Uhr eine Cocktailparty mit Veteranen-Ehrung für die geladenen Gäste. Um 17.00 Uhr wur-



Cocktail-Party im Foyer
des «Zürichhorn»

den die folgenden zwei Ansprachen gehalten und anschliessend erfolgte die Ehrung der Pioniere und Veteranen.

Ansprache Herr Schilliger

Sehr verehrte Damen und Herren, im Namen des Ballkomitees «20 Jahre Aeropers» heisse ich Sie hier im Zürichhorn recht herzlich willkommen. Es freut uns sehr – und für die Aeropers bedeutet es eine grosse Ehre – dass Sie unserer Einladung so zahlreich und spontan Folge geleistet haben.

Bevor Sie unser Aeropers-Präsident, Herr Sooder, begrüsst und ehrt, möchte ich Ihnen kurz mitteilen, was uns dazu bewog, Sie – meine sehr verehrten Damen und Herren – zu dieser Cocktailparty und zum Ball einzuladen.

In den Statuten der Aeropers, der Vereinigung des fliegenden Personals der Swissair, steht u. a. im Artikel 3: «Der Verein bezweckt als Berufsverband die Förderung der allgemeinen Interessen des schweizerischen Luftverkehrs.»

Seit der Gründung vor 20 Jahren ist unsere Vereinigung praktisch noch nie im Sinne dieses Artikels im öffentlichen Rampenlicht gestanden. In letzter Zeit hat zwar die Aeropers hauptsächlich auf Grund der Initiative unseres jetzigen Präsidenten bei der Nachwuchsförderung für Schweizer Piloten mitgeholfen. Dies ist aber eher im Hintergrund geschehen. Dass man vor lauter Nachwuchssorgen die Leute nicht vergessen soll, die vor Jahren einmal mitgeholfen haben, den schweizerischen Luftverkehr aufzubauen, liegt sicher auch im Sinne unserer Statuten. Das ist einer der Hauptgründe, wenn wir Sie und einige Herren von Presse, Radio und Fernsehen zum heutigen Jubiläum und zugleich ersten gesellschaftlichen Aeropers-Anlass eingeladen haben.

Als Berufsverband dachten wir natürlich in erster Linie an die Pioniere unter den Verkehrspiloten und Bordfunkern. Das ist beinahe etwas unfair gegenüber den Männern, die sich als Behördemitglieder, Finanzleute oder Mitarbeiter am Boden ebenfalls grosse Verdienste für den Aufbau des schweizerischen Luftverkehrs zuschreiben dürfen. Doch der heutige Anlass soll ja nur ein Anfang sein. Wenn auch unser Ball nicht so rasch eine Wiederholung finden wird, so hoffen wir trotzdem, dass wir uns in absehbarer Zeit, zum Beispiel bei der Eröffnung der geplanten Halle «Luft- und Raumfahrt» im Verkehrshaus Luzern, in etwas grösserem Rahmen wieder treffen können.

Herr Direktor Waldis vom Verkehrshaus Luzern ist selber hier anwesend und wird Sie und besonders die Herren der Presse gerne über den derzeitigen Planungsstand dieser neuen Halle orientieren.

Auch die Aeropers hilft im Rahmen der Nachwuchsförderung mit bei der Verwirklichung der Idee eines schweizerischen Luftfahrtmuseums. Herr Direktor Waldis hat uns in verdankenswerter Weise die Modellsammlung «Anton Huber» vom Junkers F-13 bis zur «grand old lady» – der DC-3 – ins Zürichhorn mitgebracht. Leider ist diese Typenreihe nicht ganz vollständig, aber ich darf Ihnen verraten, dass diese Kollektion dank finanzieller Mithilfe unserer Swissair auf die Expo hin bereits mit den neueren Typen ergänzt werden konnte und dass sich die noch fehlenden «Curtis-Condor», «Ju 86» und «De Havilland-Dragon» im Bau befinden.

Ein Pilot fühlt sich ja immer mit den Flugzeugen verbunden, die er einmal geflogen hat, und hier können unsere Pioniere ihre ehemaligen «Kähne» wenigstens im Modell wieder sehen.

Bei der Einladung unserer Veteranen mussten wir eine bestimmte Grenze ziehen. Wir betrachten alle Piloten und

Bordfunker, die vor Beginn des Zweiten Weltkrieges über längere oder kürzere Zeit aktiv im schweizerischen Luftverkehr tätig waren, als Pioniere. Diese Grenze ist sicher nicht schlecht, denn erst durch die Entwicklung der Fliegerei im Zweiten Weltkrieg wurde die Verkehrsluftfahrt zu dem, was sie heute repräsentiert. Einige dieser Pioniere sind heute noch im Cockpit – sogar von Jets – tätig. Sie sind ebenfalls hier anwesend, aber mit ihrer Ehrung warten wir noch etwas zu. Ferner haben wir die Passivmitglieder der Aeropers eingeladen, die aus gesundheitlichen Gründen vorzeitig von der Strecke Abschied nehmen mussten.

Sollte jemand vergessen worden sein, so wäre das nur der Tatsache zuzuschreiben, dass ich selber noch gar nicht auf der Welt war, als Sie – meine verehrten Veteranen – bereits versuchten, diese Welt durch den Luftverkehr zu erschliessen. Die Anfänge des schweizerischen Luftverkehrs kennt unsere heutige Piloten-Generation ja nur noch aus Büchern und Zeitschriften.

Bei der Vorbereitung dieses Anlasses fand ich glücklicherweise eine grosse Hilfe bei Herrn Dr. Walter Dollfus. Er ist

selber ein Luftfahrtpionier, der die ganze Entwicklung des Flugwesens von Anfang an immer in engster Tuchfühlung miterlebte und heute noch mit Vorlesungen an der ETH dafür sorgt, dass die Geschichte der Fliegerei nicht ganz unter das Eis gerät. Als bester schweizerischer Flughistoriker, mit einer beneidenswerten privaten Sammlung von Büchern und Dokumenten aus der Luftfahrt, hat sich Herr Dr. Dollfus sofort bereit erklärt, uns mitzuhelfen, und besonders den Herren der Presse über die Pionierleistungen unserer Veteranen Auskunft zu geben. Leider können wir ihm keine Ehrenurkunde als Pilot oder Bordfunker überreichen, aber ich glaube, mit einem kleinen Applaus würden wir ihm unsere Dankbarkeit beweisen.

Bei der Suche nach einem Ball-Lokal sind wir auf das neue Kasino Zürichhorn gestossen. Dieser Ort darf mit einem gewissen Recht als eine der Wiegen der schweizerischen Verkehrsluftfahrt betrachtet werden. Hier eröffnete im Jahre 1920 die «Ad Astra» ihre Wasserflugzeugstation Zürichhorn. Es freut uns ganz besonders, dass der damalige Direktor der Ad Astra und spätere Chef der Flieger- und Flab-Truppen, Herr Oberstdivisionär



Prominente Pioniere
v. l. n. r.: H. Kramer, F. Rihner,
H. Pillichody, A. Comte

Rihner und seine Piloten, die Herren Comte, Pillichody und Kramer hier unter uns weilen.

Zwei weitere Piloten aus der Gründungszeit dieser Gesellschaft konnten leider nicht erscheinen: Herr Koepke aus Gesundheitsgründen und Herr Marcel Weber wegen Auslandsaufenthaltes. Sie lassen aber alle ihre Kameraden herzlich grüssen.

Ich übergebe nun das Wort unserem Präsidenten, Captain Sooder. Er hat in den letzten Jahren für die Sache der Aeropers sehr viel Freizeit geopfert. Wenn er ab und zu als Wortführer unseres Berufsverbandes gegenüber der Firma einen bestimmten Ton angeschlagen hat, so können doch wir gewöhnliche Mitglieder immer wieder feststellen, wie gerade bei ihm das Wohlergehen des schweizerischen Luftverkehrs im allgemeinen und der Swissair im besonderen als Ziel im Vordergrund steht. Auch die Idee des heutigen Anlasses ist seinem Berner Oberländer Kopf entsprungen. — Alfred, darf ich Dich bitten!

Ansprache Herr Sooder

Sehr geehrte Damen und Herren, wir freuen uns, Sie als Gäste der Aero-

pers, Vereinigung des fliegenden Personals der Swissair, willkommen zu heissen. Unsere Vereinigung feiert dieses Jahr ihr 20jähriges Bestehen, und es war uns ein Bedürfnis, die Pioniere der schweizerischen Zivilluftfahrt einzuladen.

Ferner begrüsse ich als Gäste:

Herrn Schmidheiny, Verwaltungsratspräsident der Swissair

Herrn Professor Amstutz, Vizepräsident des Verwaltungsrates der Swissair

Herrn Baltensweiler, Stellvertretender Direktionspräsident der Swissair

Herrn Groh, alt Direktor der Swissair

Herrn Wyler, Direktor Swissair Genf

Herrn Dr. Eichenberger vom Luftamt in Bern

Herrn Waldis, Direktor des Verkehrshauses in Luzern

Herrn Dr. W. Dollfus

sowie die Presse und das Schweizer Fernsehen

Vor ca. 45 Jahren begannen u. a. auch an dieser Stelle des Zürichhorns die Anfänge der schweizerischen Zivilluftfahrt. In diesen Anfangsjahren haftete der Fliegerei noch der Geruch des Abenteuerlichen an und es brauchte Mut und Weit-



Begrüssung
und Veteranenehrung

blick, um sich durchzusetzen. Es gab viele Enttäuschungen und finanzielle Opfer, aber der Idealismus für die Fliegerei siegte immer wieder.

Wir, die heutigen Aktiven, wollen Ihnen bei dieser Gelegenheit einmal danken;



Übergabe der Ehrenurkunde an F. Durafour

denn das Fundament, welches Sie, verehrte Pioniere, geschaffen haben, hat sich tausendfach gelohnt. Wir wollen dabei auch unseren Kameraden danken, welche nicht mehr unter uns sein können. Aus Dankbarkeit überreichen wir nun den nicht mehr aktiven Piloten und Funkern, die vor 1939 im Zivilluftverkehr tätig waren, eine Urkunde mit folgendem Inhalt:

«Mit dieser Ehrenurkunde würdigt und anerkennt die Aeropers die hohen Verdienste ihres Kameraden und Veteranen, Herrn X, als Flugpionier und unentwegten Förderer des schweizerischen Luftverkehrs.

In Dankbarkeit am Tag des Jubiläumsaktes übergeben:

Zürichhorn, den 27. Februar 1965.»

An die nachfolgend genannten 29 Herren wurde eine Urkunde persönlich abgegeben:

François Durafour	Hans Ernst
Henry Kramer	Bruno Stucky
Alfred Comte	Hans Kuhn
Henry Pillichody	Werner Wegmann
Fritz Rihner	Jules Gloor
Otto Berchtold	Paul Auberson
Ulrich Keller	Jost Guyer



F. Zimmermann, 1. Präsident der Aeropers, nimmt seine Ehrenurkunde entgegen.

Francis Chardon	Othmar Breitenstein
Rudolf Herzig	Otto Schüpbach
Alfred Künzle	Pierre Robert
Ernst Nyffenegger	Markus Burkhard
Franz Zimmermann	Walo Hörning
Fritz Gerber	Heinrich Kauert
E. Walter Borner	Hans Huggler
Robert Fretz	

Den nachfolgenden Herren, die nicht anwesend sein konnten, wurde die Urkunde zugestellt:

Alphonse Kammacher	Emil Hug
Pierre Sauge	Marcel N. Weber
Albert Wegelin	Charles Koepke
Anton v. Tscharnher	

Um 19.00 Uhr fand ein gemeinsames Nachtessen mit den geladenen Gästen statt und um 21.00 Uhr wurden Pioniere und Veteranen mit Musik in den Ballsaal begleitet.

ersten Meetings in der Schweiz 1911. Erster Ueberlandflug von über 100 km in der Schweiz (Avenches—Genf) und erster schweizerischer Höhenrekord auf 1300 m. 1912: erster Flugzeugpilot in Zentralamerika (Guatemala und San Salvador); einer der ersten Piloten, die New York überflogen. August 1914; gehörte zu den ersten zehn schweizerischen Militärpiloten. 1915/18: nimmt für die französische Armee mehr als 1000 Flugzeuge verschiedener Typen ab. 1919: Pilot der S.A. Avion-Tourisme in Genf. 1920: führt 12 Flüge auf der von ihm gegründeten Linie Paris—Genf durch. Erster Gletscherpilot der Schweiz; landet und startet am 29. Juli 1921 auf dem 4300 m hohen Dôme du Gouter am Montblanc. Nimmt bis 1951 an zahlreichen Meetings und Rallies in der Schweiz und im Ausland auf seiner Privatmaschine teil. Total 3319 Flugstunden.



Eine Gruppe Geehrter:
 obere Reihe, v. l. n. r.:
 W. Wegmann, J. Gloor,
 F. Zimmermann
 untere Reihe, v. l. n. r.:
 O. Breitenstein, E. Nyffenegger,
 U. Keller, J. Guyer

Biographische Notizen

(zusammengestellt von Dr. W. Dollfus)

A. Piloten der Pionierzeit der «Aviatic»
 (vor dem Ersten Weltkrieg):

François Durafour. AeCS-Brevet Nr. 3
 vom 8. Oktober 1910. Teilnehmer an den

Henri Kramer. AeCS-Brevet Nr. 31 vom
 13. Oktober 1912; erworben innert 5 Tagen
 Schulung. 1913/14: führt mit Farman-
 und Sommer-Wasserflugzeugen zahl-
 reiche Flüge mit Passagier über das
 ganze Gebiet des Genfersees durch.
 1914: Fluglehrer der Ecole Supérieure

Aero in Lausanne. 1914/16 Dienst als Militärpilot bei der schweizerischen Fliegertruppe. Dann bis Kriegsende Instruktor und Abnahmepilot der italienischen Regierung: 157 Piloten ausgebildet und 300 Flugzeuge abgenommen. 1919/20: Pilot für Wasserflugzeuge der S. A. Avion-Tourisme und der Ad Astra-Aero in Genf, im Tessin und in Zürich. 1922/24: Chefpilot der Ecole Aéro in Lausanne und Direktor des dortigen Flugplatzes La Blécherette.

Alfred Comte. AeCS-Brevet Nr. 43 vom 4. Dezember 1913. Wenige Tage nach Brevet in Paris umfliegt er den Eiffelturm und steigt auf 4000 m Höhe. Fliegt 1914 in Deutschland den Morane-Eindecker vor. 2. August 1914: rückt als Neunzehnjähriger ohne Rekrutenschule als jüngster Militärpilot in Bern ein. Vielbewundener Akrobatikpilot. Bildet bis Ende Erster Weltkrieg 63 Militärpiloten in ca. 6000 Doppelsteuerflügen aus. 1917/18 grosse Alpenflüge mit Mittelholzer. Gründet 1919 (7. Mai) die erste zivile Fluggesellschaft der Schweiz: Comte, Mittelholzer & Co., Lufttouristik und Luftphotographie in Zürich-Schwamendingen. Januar 1920: Chefpilot der Ad Astra-Aero für Landflugzeuge. Erster Flug ins Ausland: St. Moritz—Zürich—London—Paris—Zürich. 1925—1935: Gründer und Inhaber der ersten privaten Flugzeugfabrik in der Schweiz in Horgen. Erfolgreiche Comte-Typen: Jagdflugzeug AC-1, mit welchem Hptm. Bartsch 1928 mit 9890 m einen schweizerischen Höhenrekord aufstellte. Sportflugzeug AC-4, erste Kabinenmaschine für Sport und Touristik «Gentleman» und AC-12 «Moskito»; davon drei heute noch immatrikuliert. Klein-Verkehrsflugzeug AC-8 für interne schweizerische Linien. 1932/34 Fluglehrer der Sektion Zürich. Während der Aktivdienstzeit 1939/45 Hauptmann bei der Fliegertruppe und einziger aktiver Pilot, der schon

1914/18 dabei war. Nach dem Kriege Privatfliegerschule in Spreitenbach.

B. Piloten der Aktivdienstzeit 1914/18:

Henri Pillchody. AeCS-Brevet Nr. 53 vom 25. Mai 1915. Letzter Lebender der fünf ersten Schüler der ersten Militärpilotenschule Dübendorf 1915 (Pillchody, Vollenweider, Lüthi, Reynold und Probst). 1917 Militärfluglehrer. 1912/21: Chefpilot der Ad Astra-Aero für Wasserflugzeuge. 1922 erster Linienspilot der Schweiz und Direktor der Ad Astra-Aero. 1924/28 Mitglied der schweizerischen Militärmission in Columbien und Kommandant der dortigen Luftwaffe. 1929/37 Direktor der Alpar und des Flugplatzes Bern. 1938/41 technischer Direktor der Swissair. Ab 1944 Studienmission in den USA und ab 1948 Direktor der Agentur New York der Schweizerischen Verkehrszentrale. Ca. 3600 Flugstunden, 10 500 Flüge am Steuer von rund 100 verschiedenen Flugzeugtypen.

Fritz Rihner. Brevet Nr. 88 vom 20. Juni 1917. Militärpilot und Instruktor. 1919: Mitinitiant Biders für die Gründung einer Schweizerischen Gesellschaft für Flugtouristik. Erster Direktor der Ad Astra-Aero. Ab 1921 wieder Instruktionsoffizier. Initiant und technischer Chef der vier grossen Internationalen Flugmeetings von Dübendorf 1922, 1927, 1932 und 1937, der eigentlichen Vorläufer der heutigen grossen Flugschau von Farnborough. Initiant und Organisator 1931 der «Jungfraustafette»: Grossdemonstration von 6 Sportdisziplinen: Flieger, Läufer, Skifahrer, Velo-, Motorrad- und Autofahrer. 1943/52 Oberstdivisionär und Waffenchef der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen.

Entschuldigt:

Charles Koepke. Brevet Nr. 128 vom 17. Mai 1918. Militärpilot. 1919 Pilot der militärischen Postlinie Dübendorf—Bern—

Lausanne–Genf. 1920 Pilot der Ad Astra. Bis 1924 technischer Beamter des Eidg. Luftamtes, Ab 1924 Direktor des Flugplatzes Basel-Birsfelden und der Aviatik beider Basel. Fluglehrer, Taxipilot. Nach 1948: Direktor des internationalen Flughafens Basel-Mulhouse.

Marcel N. Weber. Militärpilot 1918. Fluglehrer der Ecole Aéro in Lausanne. 1919: Pilot der S.A. Avion-Tourisme in Genf und 1920 der Ad Astra-Aero. Direktor des Flugplatzes Genf-Cointrin. Vertreter der De Havilland-Flugzeugwerke für die Schweiz.

(Fortsetzung folgt)

Aenderung des Quotensystems

Die Swissair hat Ihnen eine neue Variante 6 zur Lösung des Seniority-Problems verteilen lassen. Diese Variante soll im Prinzip ein definitiver Vorschlag für beide Vereinigungen darstellen. Anhand von Orientierungsabenden hatten Sie Gelegenheit, sich von Herrn Staubli über die Planung und die Entstehung der Variante 6 aufklären zu lassen.

In unserem Kündigungsschreiben an die Swissair erwähnten wir, dass wir zu Ver-

handlungen im Rahmen der Variante 4 weiterhin bereit sind. Aus diesem Grunde haben wir uns nun darüber klar zu sein, ob die Variante 6 im grossen und ganzen der Variante 4 entspricht. Dabei sind nur die reinen Seniority-Probleme zu berücksichtigen, und die sogenannte Uebergangslösung hat mit der eigentlichen Seniorität nichts zu tun. Diese stellt ein Entgegenkommen dar, welches auf das auszurichtende Ziel einer einmal geregelten Seniorität von verschwindender Bedeutung ist.

Aeropers-Generalversammlung 1965

Die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Aeropers wird voraussichtlich in der Woche vom 5. bis 10. Juli stattfinden. In diesem Zusammenhang möchte ich Sie heute schon einladen, Ihre Anträge zu stellen. Gemäss Artikel 24 der Statuten kann über Anträge von Mitgliedern nur dann abgestimmt werden, wenn sie mindestens 6 Wochen vor der Generalversammlung dem Aeropers-Sekretariat eingereicht wurden.

Mit freundlichen Grüssen

A. Sooder

Was uns beschäftigt

20 Jahre Aeropers

Der Jubiläums-Anlass der Aeropers darf wohl als durchschlagender Erfolg bezeichnet werden. Er wird als einmaliger gesellschaftlicher Anlass in die Geschichte unserer Vereinigung eingehen. Heute bleiben leider nur noch die Erinnerungen, die, wie ich glaube, möglichst lange sollten erhalten bleiben. Bekanntlich nimmt das Erinnerungsvermögen mit der Zeit ab. Wollen wir dem begegnen, so brauchen wir Gedächtnisstützen und als solche dienen uns die zahlreichen am Aeropers-Ball aufgenommenen **Fotos**. Wer es noch nicht gemerkt hat, sie sind im Lokal der Flugsicherung vis-à-vis Meteo ausgestellt und können dort auch bestellt werden (Preis pro Foto Fr. 2.—). Es ist wohl überflüssig zu betonen, dass die ausgestellten Fotos eben nur zum Anschauen und nicht zum Mitnehmen da sind!

Im übrigen ist im Aeropers-Sekretariat noch ein Posten **Weingläser mit Aeropers-Signet** zu verkaufen. Sicher möchte jeder von Ihnen ausser den zwei Souvenir-Gläsern (oder sind es mehr?) mindestens ein halbes Dutzend besitzen. Diese Gläser wurden eigens für unseren Anlass hergestellt, und es wäre schade, wenn sie bei uns im Sekretariat in einem Schrank in Vergessenheit geraten würden. Beeilen Sie sich also, Ihre Bestellung aufzugeben. Preis pro Glas Fr. 2.—.

Crew Complement

Das Crew Complement-Problem steht bald seit Jahr und Tag auf unserer Pen-denzenliste. Es hat auch schon zu ernsthaften Auseinandersetzungen geführt, zuletzt im Anschluss an die letzte IFALPA-Konferenz in Manila, wo uns die französische Pilotenvereinigung in bezug auf die Frage «2- oder 3-Mann-Operation auf SE-210?» heftig angegriffen hat. Obwohl mehrmals mit der Air France Verbindung aufgenommen wurde, liess sich keine Verbesserung des gespannten Verhältnisses erkennen, so dass sich schliesslich noch die IFALPA als Vermittler einsetzen musste.

Die Aeropers hat auf die Traktandenliste der diesjährigen IFALPA-Konferenz einen Abänderungsantrag zur bestehenden Crew Complement Resolution eingereicht, was natürlich bei einzelnen Associations erneut den Stein ins Rollen gebracht hat. Um allfälligen Disputen in Rio die Spitze zu brechen, ergriff Capt. J. Foy, Präsident der IFALPA, persönlich die Initiative, die beiden Piloten-Vereinigungen SNPL und Aeropers, vorgängig zu einem uninformal chat zusammenzubringen. Diese Aussprache hat am 18. Februar in Zürich stattgefunden, wobei die Air France durch die Herren Buc und Landragin, die Aeropers durch Herrn K. Strickler und Dr. R. Schmid vertreten war. Es ist nicht meine Absicht, die zum Teil

hart geführten Gespräche ausführlich wiederzugeben, sondern mit Genugtuung festzustellen, dass endlich eine Einigung erzielt werden konnte. Diese geht dahin, dass uns die Air-France-Piloten nicht mehr weiterhin bekämpfen werden und einen Schlusstrich unter die ganze Misere gezogen haben. Die Aeropers wird ihren Antrag, die Caravelles bzw. die DC-9 mit zwei Mann zu operieren, in Rio vertreten, die Air France wird keinen aktiven Widerstand leisten, sondern lediglich gegen unseren Antrag stimmen.

Wir freuen uns, dass damit eine leidige Geschichte ihren Abschluss gefunden hat, was nicht zuletzt das Verdienst von Capt. Foy ist, dem wir dafür herzlich danken.

Ausgezeichnete Stimmbeteiligung... bedenkliche Mitarbeit

Die Einsatzkommission Nord-Atlantik bitet mich, folgendes bekanntzugeben:

Auf die «Umfrage an alle NA-Piloten» vom Januar 1965 betreffend Revision der Flight Duty Regulations sind erfreulicherweise alle Antworten eingegangen, nämlich 60. Das grosse Interesse verdanken wir bestens. Wir erhielten durch diese Umfrage wertvolle Aufschlüsse und hoffen sehr, dass die eindeutigen Resultate in den neuen FDR's ihren Niederschlag finden werden.

Während des Monates Februar wurden die Piloten des Europa-Sektors von der Einsatzkommission zu zwei Nachmittags-sitzungen betreffs der Revision der Flight Duty Regulations eingeladen. Dieser Einladung haben leider nur total 18 Piloten Folge geleistet! Von der Möglichkeit, Anträge schriftlich einzureichen, hat abgesehen von der Reklamation einer Klasse, ebenfalls niemand Gebrauch gemacht. Bedenklich, oder nicht!

Flight Duty Regulations- und Lohnverhandlungen

Die FDR-Kommission unter dem Vorsitz von Capt. F. Stadelmann hat ihre Arbeiten am 25. Februar abgeschlossen, so dass der Vorschlag der Aeropers nach dessen textlicher Bereinigung Mitte März der Swissair überreicht werden kann.

Im übrigen setze ich Sie davon in Kenntnis, dass die Lohnvergleiche zwischen der Swissair (Personalabteilung) und der Aeropers-Delegation (Herren Schreiber, Ritter und Dr. Schmid) am 22. März begannen.

IGAP / Gruppenversicherung

Vielen Anfragen zufolge möchte ich präzisieren, dass sämtliche bei der IGAP versicherten Personen auf der im Sekretariat eingetroffenen Sammelpolice figurieren und somit rechtsgültig versichert sind. Ein Doppel dieser Sammelpolice ist zwecks Versicherung unserer Militärpiloten der DMP Dübendorf übergeben worden. In nächster Zeit ist nun auch mit der Aushändigung der Einzelpolice (im Doppel) zu rechnen.

Besprechungen mit dem ärztlichen Dienst der Swissair

Am 8. Februar hat zwischen Herrn Dr. Haas, Generalsekretär der Swissair, Dr. Gartmann und einer Aeropers-Delegation sowie im Beisein eines Vertreters des Kabinenpersonals eine Aussprache stattgefunden, welche im Zusammenhang mit unserer seinerzeitigen Umfrage betreffend den ärztlichen Dienst der Swissair stand. Die Aussprache war der Erörterung verschiedener von den Besatzungsmitgliedern eingebrachten Fällen gewidmet.

Die wenigen konkreten Reklamationen, die eingegangen waren, konnten befriedigend erledigt werden (vorbehalten bleibt noch eine Aussprache zwischen der VDSH und dem ärztlichen Dienst sowie die Klärung eines Falles, der weit über den Rahmen des ärztlichen Dienstes der Swissair hinausgeht).

Kleinere Reibungsflächen zwischen Betrieb und Besatzungen werden sich auch auf dem ärztlichen Sektor, selbst bei bester Zusammenarbeit, nie ganz vermeiden lassen. Wer irgend ein Anliegen hat, soll dieses doch offen und unverzüglich zur Sprache bringen, am besten gleichzeitig mit der Aeropers und dem Chef des ärztlichen Dienstes.

Fluglehrer gesucht

Ich bin weiterhin auf der Suche nach Fluglehrern, und zwar für folgende Kurse: FVS Birrfeld (Motorflug):

je ein Fluglehrer von 5. 4. bis 17. 4. 1965 und 12. 7. bis 24. 7. 1965.

Ferner suche ich je zwei Fluglehrer und Kursleiter für die FVS-Kurse in Grenchen vom 9. bis 22. 5. 1965 und 13. bis 26. 6. 1965.

Vom 25. Juli bis 7. August 1965 findet in Grenchen ein doppelter Kurs (Studentenflugkurs) statt. Für beide Kurse benötige ich ebenfalls je 2 Fluglehrer und Kursleiter. Allfällige Auskunft hierzu erteilt Ihnen Herr Bayer, Grenchen, Telefon 065 / 8 55 07.

Krankenversicherung

All jene, die die Erklärung für die neue Krankenversicherung (Vergünstigungsvertrag) noch nicht eingereicht haben, möchte ich auffordern, dies nachzuholen. Man möge sich die Mühe nehmen und sich selbst überzeugen, dass die Leistungen wesentlich verbessert werden konnten. Und schliesslich gilt auch hier der Grundsatz: Einigkeit macht stark.

Der Sekretär ist ferienhalber vom 27. 3. bis 11. 4. 1965 abwesend. Das Sekretariat bleibt aber zu den normalen Bürostunden (09.00–17.00 Uhr) geöffnet.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. R. Schmid

Warum segelfliege ich? Variationen über ein Thema...

Mein Deutschlehrer würde die Hände über seinem Kopf zusammengeschlagen haben, wenn ich ihn je mit einer solch elementaren Verletzung von Sprachregeln beleidigt hätte! «Dann konjugieren Sie mal dieses Tätigkeitswort!» Und ich hätte auch prompt begonnen, wohl unter dem Gelächter der ganzen kollegialen Korona:

Ich segelfliege,
du segelfliegst,
er segelfliegt ...

Und dabei hätte ich es wahrscheinlich kleinlaut bewenden lassen, unter Hinzufügung vielleicht des Nachsatzes: «Ach, entschuldigen Sie, Herr Professor, das tönt in der Tat höchst ungewöhnlich. Aber Segelfliegen ist eben doch eine Tätigkeit, Herr Professor.» «Nun, wenn Sie einmal nichts Gescheiteres anzufangen wissen, dann stürzen Sie sich meinetwegen in dieses Abenteuer. Aber merken Sie sich: die Aviatiker pflegt man gerade nach den Zirkusleuten und anderem fahrenden Volk zu nennen!» Mein Professor hat schon längst das Zeitliche gesegnet, Er war ein guter Lehrer, auch wenn er in Sachen Fliegerei nicht über ein paar Allgemeinplätze und Halbwahrheiten herumkam. Der innere Drang, das Bedürfnis nach dem lautlosen Schweben kann nicht mit Schulweisheit abgetan werden. Und weil es etliches mehr braucht als Halbwahrheiten und Halbwissen, segelfliege ich!

Wenn man von Zürich nach Bern fährt, dann kommt man einen guten Flintenschuss ausserhalb Langenthal an einer riesigen Linde vorbei. Dass ich sie hier erwähne oder gar erwähnenswert finde, hat seinen Grund nicht in der Grösse oder im Alter, sondern ganz wo anders.

Vor rund 25 Jahren bin ich dort auf meiner Reise nach dem Belpmoos mitten in der Nacht und im strömenden Regen untergestanden. Weil das Velofahren im tropfnassen Zustand schon damals nicht eben angenehm war. Was dies mit dem Segelfliegen zu tun hat? Gerade soviel, dass ich im Belpmoos an einem Kurs der Schweizerischen Segelflieferschule teilnehmen wollte, den mir meine Eltern grosszügigerweise erlaubten und ihr Scherflein dazu beitrugen. Den Rest be-rappte meine Schwester. Die Reise bestritt ich selber, eben per Fahrrad. Damit wäre auch gleich angetönt, dass schon zu jener Zeit, oder ich möchte fast sagen, gerade zu jener Zeit, Distanzen keine Rolle spielten, wenn man einem Ideal zustrebte. Nur wurden solche Distanzen nicht gleich bequem und im Gestank unzähliger Otto-Motoren zurückgelegt, wie dies heute der Fall ist, sondern in der üblichen Art, nämlich per Fahrrad. Es war einer dannzumal kein rechter Segelflieger, wenn er nicht all die Beschwerlichkeiten und Mühsale in Kauf nahm, die sich ihm bis zum Errei-

chen seines Zieles in mannigfacher Art in den Weg stellten.

Ich bin weit davon entfernt, jene Zeit als erstrebenswert wieder heraufzubeschwören. Ich möchte nur nebenbei darauf hinweisen, dass in erster Linie das Ziel, das man zu erreichen trachtet, und nicht die Umstände, die im Gefolge dieses Zieles unumgänglich in Kauf genommen werden müssen, Ansporn oder Abneigung hervorrufen sollte. In der Segelfliegerei darf es nicht so weit kommen, dass der Weg zum Ziel wichtiger genommen wird denn das Ziel selbst! Nicht umsonst ist der Traum, sich vom Boden lösen zu können, fast so alt wie die Menschheit. Und da dürfen uns, die wir nun diesen Traum verwirklicht haben, ein paar Umstände und Beschwerlichkeiten nicht entmutigen. Darum hat denn jene Linde bei Langenthal für mich ein wenig symbolischen Charakter: Sie ist heute noch sichtbarer und bildhafter Markstein auf meinem Weg zu einem Ideal. Sie war Zeuge dafür, dass mich keine Mühsal von meinem Weg abbringen konnte, das Ziel zu erreichen, das Ziel: Fliegen zu können.

Mein Fliegerarzt hat vor langer Zeit einmal die Bemerkung fallen gelassen, dass einer kein Flieger sei, wenn er nicht irgend einen Vogel habe. Oder anders ausgedrückt: Nur wenn einer ein bisschen angeschlagen ist, mag er zum Flieger geboren sein. Sicherlich ist diese Betrachtungsweise oder Qualifikation etwas zu simpel und einseitig. Ein Körnchen Wahrheit ist aber darin enthalten. Es gibt Kenner der Materie, die behaupten, dass es leichter sei, einen Sack voll Flöhe zu hüten, als eine Schar Flieger zu einer einheitlichen Gesellschaft zu formen. Ich habe noch nie versucht, auch noch nie Gelegenheit gehabt, Flöhe zu hüten (bis jetzt machte ich ihnen mit allen verfügbaren Mitteln den Garaus...), wohl aber war mir nicht nur einmal die Aufgabe ge-

stellt, Flieger unter einen Hut zu bringen. Und es war eine Aufgabe!

Was auf dieser Mutter Erde alles in den Schmelztiegel Fliegerei zusammenkommt! Romantiker, Abenteurer, Idealisten, Individualisten in jeder Form, Verstandesmenschen, Forscher, die von Haus aus irgend einen Knacks haben, Spieler, Grosshanse, Leute, die mit einem Minderwertigkeitskomplex versehen sind, usw. ... Einem jeden ist es selbst überlassen, in welche Kategorie er sich einreihen will.

Warum segelfliege ich? Weil Segelfliegen für mich der Inbegriff eines Ideales ist, das man durch persönlichen Einsatz, erarbeitetes Wissen und Können, dosiertes Draufgängertum und anderes mehr erreichen kann, wo Romantik und Sachlichkeit, wo Natur und Technik in vollendeter Symbiose leben. Man trage Sorge dazu, dass die Romantik nicht verloren gehe, die Technik nicht zur Herrscherin wird! Auch den Vogel ruhig behalten!

Worunter leiden wir, worunter leidet ein Grossteil der Menschheit? Bestimmt unter der Versachlichung, unter der Spezialisierung. Wenn es ein Gebiet gibt, wo diese Spezialisierung noch nicht Einzug gehalten hat, dann ist es gewiss die Segelfliegerei. Segelflieger sein, heisst die ganze Materie beherrschen. Leistungsflyer sind Fachleute in allen Sparten, die zum Leistungssegelflug gehören. Es gibt nicht Spezialisten für den Hangaufwind, solche für Thermik, andere für Alpensegelflug; Halbheiten, Halbwissen, Spezialistentum trägt in der Segelfliegerei keine Früchte!

Ist es nicht die Anstrengung wert, sich ernsthaft mit der Substanz des Segelfluges zu befassen, auseinanderzusetzen, sich darin zu vertiefen? Um den Preis der erfüllten Leistung, nie des Rekordes! Einmal nicht Spezialist sein, aber Könner! Darum segelfliege ich.

Romantik? Man kann im Lexikon nachlesen, was darunter zu verstehen ist. Da heisst es etwa: Traumwelt, Traumzustände, Phantasie, Ichwelt, Edelmenschen-tum, Poesie, Schwärmerei, Sentimentalität, Empfinderei, Weltschmerz, Empfindsamkeit, Gefühligkeit, Verträumtheit, Schönheitelei, Berausung usw. . . . Wollen wir leugnen, in einem Gefühl der Hochstimmung zu sein, wenn wenige Meter neben uns die Eismauern des Piz

Palü in die Tiefe stürzen, wenn der Adler vom Piz Rosatsch misstrauisch unter unserem Flügel den grossen Bruder beäugt?

Wollen wir etwa abstreiten, dass es auch diese Gefühlsregung ist, welche uns bei der Fahne hält? Wer in die Armseligkeit der Versachlichung abgleitet, lässt die Hände von der Segelfliegerei.

— kne —



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



für brennstoffe

auch für cheminéeholz!

muraro



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

**Kenner
kennen**

KENT

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



Wir finden es als angezeigt, im Anschluss an unsere Artikelserie über «Müdigkeit bei Jet-Besatzungen» (s. Rundschau Okt., Nov. 64 und Jan. 65) auch einen kurzen Bericht über die anlässlich des Kongresses der Fliegerärzte behandelten Fragen zu veröffentlichen.
Die Redaktion

Hauptfragen der Flugmedizin

Bericht über den Internationalen Kongress über Luft- und Raumfahrtmedizin vom 14. bis 18. September 1964 in Dublin, von Captain G. White, Präsident der Irish Air Line Pilot's Association, zuhanden der IFALPA.

Die Hauptthemen des Kongresses waren folgende:

1. medizinische Probleme des Ueber-schallfluges
2. die Gesundheit der Besatzungen

Im ganzen wurden achtzig Vorträge gehalten, von denen fast jeder für den Piloten von einem gewissen Interesse war. Allerdings müssen wir uns hier darauf beschränken, einige wenige Referate in ihren Grundzügen wiederzugeben.

Pilotenselektion

Die Pilotenauswahl entfernt sich mit dem raschen Fortschritt der Flugmedizin zusehends vom Herauslesen aufs Geratewohl und bedient sich immer weitgehender streng wissenschaftlicher Methoden.

Herr Nolan von der Universität Dublin erläuterte in seinem Vortrag «Persönlichkeitsmerkmale von Pilotenanwärtern unter den Schulentlassenen» eine Selektionsmethode, die sich über einen Zeitraum von drei Jahren hinweg als 80prozentig erfolgreich erwiesen hat. Das heisst, dass 80 Prozent der Kandidaten, welche die Selektion bestanden hatten, auch die Ausbildung und die Eingliederung in den Pilotenstab einer Fluggesellschaft zufriedenstellend hinter sich brachten. Diese Auswahlmethode funktioniert so:

1. Einer von drei Kandidaten wurde nach einer Vorbesprechung mit einem erfahrenen Fluglehrer und einem Beamten des Personaldienstes ausgeschlossen.
2. Drei von fünf übriggebliebenen Kandidaten scheiterten bei schriftlichen Prüfungen und Eignungstests.
3. a) Psychomotorische Tests
b) Interview mit Psychologen
c) Interview mit erfahrenem Fluglehrer und Beamten vom Personaldienst
d) Medizinische Untersuchung

Diese Tests sind aufeinander abgestimmt. 4 von 5 verbleibenden Anwärtern bestehen sie nicht.

Pilotenmangel

Die genannte Selektionsmethode bestehen also nur 8 Prozent der Kandidaten, welche sich ihr unterziehen. Der Referent betonte denn auch, dass es trotz geeigneten Inseraten in der Presse grosse Schwierigkeiten bereite, geeignete Anwärter in genügender Zahl zu finden. Ein holländischer Delegierter bestätigte diesen Missstand unabhängig von Herrn Nolan. Vielleicht, so meinte er, könnten die einzelnen Pilotenvereinigungen

den Beruf des Piloten vermehrt ins Bewusstsein der Bevölkerung einprägen helfen.

Ermüdung

Zwei Referenten – Herr Bruner aus Deutschland und Herr White vom amerikanischen Luftamt – befassten sich mit den Ermüdungserscheinungen nach Langstreckenflügen in west-östlicher Richtung als Folge der gestörten Körperrhythmen. Der Vortrag des Amerikaners behandelte das Problem nicht zuletzt im Hinblick auf das zukünftige amerikanische Ueberschallflugzeug.

Gesundheit

Das Thema der Gesundheit der Piloten oder potentiellen Piloten wurde von verschiedenen Seiten her beleuchtet. Mit der **Verfeinerung der wissenschaftlichen Instrumente und Techniken**, deren er sich bedient, kann der Fliegerarzt den Gesundheitszustand und die Kondition des Piloten immer genauer ermitteln. Diese Entwicklung können wir nur begrüßen. Mehrere Vorträge betonten die Bedeutung des Elektrokardiogramms (EKG) für die frühzeitige Entdeckung von Herzinfarkten und des Elektroencephalogramms, das die Gehirnströme aufzeichnet und so mögliche oder vorhandene Epilepsie an den Tag bringen kann.

Referate aus Belgien, Italien, Grossbritannien und den Vereinigten Staaten berichteten über statistische Studien, die zurzeit laufen und sich über eine ansehnliche Zahl von Jahren erstrecken. Sie sollen die Auswirkungen des Fliegens auf die Gesundheit des einzelnen Piloten ermitteln. Herr Mitchell von der United States Navy las über eine «Fortlaufende Beobachtung von 1056 gesunden jungen Männern über vierundzwanzig Jahre hinweg». Diese Untersuchung ist in mehrfacher Hinsicht wertvoll. So erlaubt sie

etwa, körperliche und seelische Erscheinungen zur Zeit der Selektion als Vorboten späterer Krankheiten oder akuter Störungen im Laufe der beabsichtigten Pilotenlaufbahn zu deuten, zu steuern und die Resultate gewisser Tests richtig bewerten zu lernen.

Herr Mitchells Vortrag enthielt einen Abschnitt, welcher eine neue Tendenz formulierte und veranschaulichte, die sowohl in den Referaten als auch in der Diskussion durchschimmerte. Er sagte: «Es fehlen uns leider noch die Kenntnisse, um beispielsweise zu entscheiden, was gewisse Veränderungen im Elektrokardiogramm bedeuten. Auf Grund dessen, was wir heute wissen, kann ein Defekt einem Piloten die Lizenz kosten; wenn wir aber eine Anzahl Männer mit ähnlichen Defekten genügend lange beobachtet haben, finden wir vielleicht heraus, dass diese Störung ganz unwichtig ist und man den betreffenden Piloten ohne weiteres fliegen lassen kann wie bisher.»

Herr Offerhaus (Niederlande) befasste sich mit der Diagnose der **Zuckerkrankheit** (Diabetes), besonders von Grenzfällen. Er führte aus: «Zurzeit scheint es angebracht, bei diesen Grenzfällen die Lizenz nicht zu entziehen, die Patienten aber häufig und gründlich zu überwachen und ihnen vielleicht ein wenig Diät zu verschreiben, bis wir mehr über die Vorstufe wissen und dann auch entscheiden können, welcher Weg zu beschreiten ist.»

Herr Sundgren (Schweden) berichtete über «Erhöhten Blutdruck bei Verkehrspiloten: **Erhöhter Blutdruck** bei einem erfahrenen und wohlausgebildeten Verkehrspiloten muss nicht unbedingt das Ende seiner Karriere bedeuten, sofern keine Komplikationen ersichtlich sind.» Das SAS hat herausgefunden, dass manche Piloten weiter als Copiloten fliegen können, ohne dass die Sicherheit

eine Einbusse erleidet, wenn sie – unter angemessener ärztlicher Ueberwachung – Thiozid-Drogen einnehmen. In einem Fall wurde ein Pilot während einiger Jahre mit Thiozid behandelt und erhielt seine Lizenz als Kapitän auf Inlandstrecken wieder.

Herr Lederer (USA) sprach über «Einige interessante Beispiele von ärztlicher Behandlung von fliegendem Personal». Er stellte fest: «Es ist überhaupt zu einfach, zu dem Entscheid zu gelangen, dass viele oinische Zustände mit sicherem Fliegen unvereinbar seien», und führte den Fall von vier Fliegern an, die ihre Arbeit wieder aufnehmen konnten, nachdem sie sich auf ewig am Boden gesehen hatten. Die betreffende Fluggesellschaft war sich klar, dass sie viel Geld in diese Leute gesteckt hatte, dass sich diese Investi-

tion aber noch nicht genügend amortisiert hatte. Wirtschaftlich gesunde Ueberlegungen!

Eine Arbeit, die sich mit den Anforderungen an das **Gehör** befasste, behauptete, dass eine Verschlechterung des Gehörs unter einen bestimmten Wert unbedingt ein Flugverbot nach sich ziehen müsse. In der Folge wurde der Referent von verschiedenen Seiten heftig angegriffen; seine Gegner waren der einmütigen Ansicht, dass es einzig darum gehe, ob der betroffene Pilot seine Arbeit noch zufriedenstellend verrichten könne oder nicht.

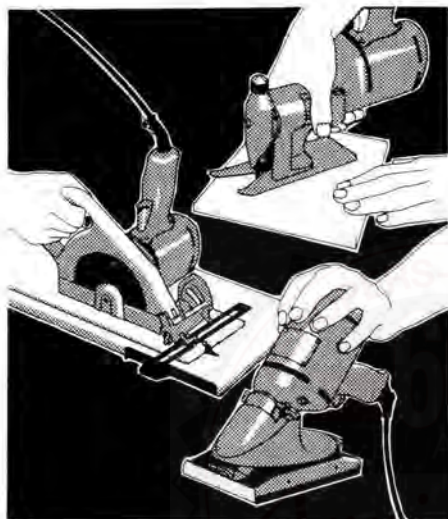
Der Bericht schliesst mit einem Appell zur vermehrten Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Pilotenvereinigungen und dem ärztlichen Dienst der betreffenden Gesellschaft.



Eigene Ideen in die Tat umsetzen mit gutem Werkzeug kein Problem

STANLEY

Bridges



Nur eine Antriebsquelle – die Stanley-Bridges DRCD DELUXE, die einzige Handbohrmaschine mit automatischem Überlastungsschutz – und viele Zubehörteile

Verlangen Sie den neuesten Stanley-Bridges Prospekt mit vielen Anregungen für das Heimwerken

A. Byland & Co

Eisenwaren Rennweg 48 8001 Zürich
Telefon 051 23 88 42 Postcheck 80-5623

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



Der elegante
Kombi
für Sonntag
und Werktag!



Taunus 12M
8175.-

Th. Willy A.G.
Seefeldstrasse 7, Zürich

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 (privat 052 / 7 39 55)
Frau I. Winkler
Bürotrakt B, Nr. 215, Flughafen
Telefon 84 76 61, intern 2337
Postfach 150, Zürich 58-Flughafen oder
Postfach Swissair, Flughafen

Kontrollstelle

W. Schatzmann W. Graber

Zollfragen

K. Schmidli

Seniority-Kommission

Vorstand

Nachwuchs-Kommission

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

Luftfahrt-Kommission

A. Sooder F. Schreiber

IANC-Vertreter

K. Schmidli

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: K. Rutishauser, E. Vuille
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)
K. Kuratli (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

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

«Rundschau»-Redaktion

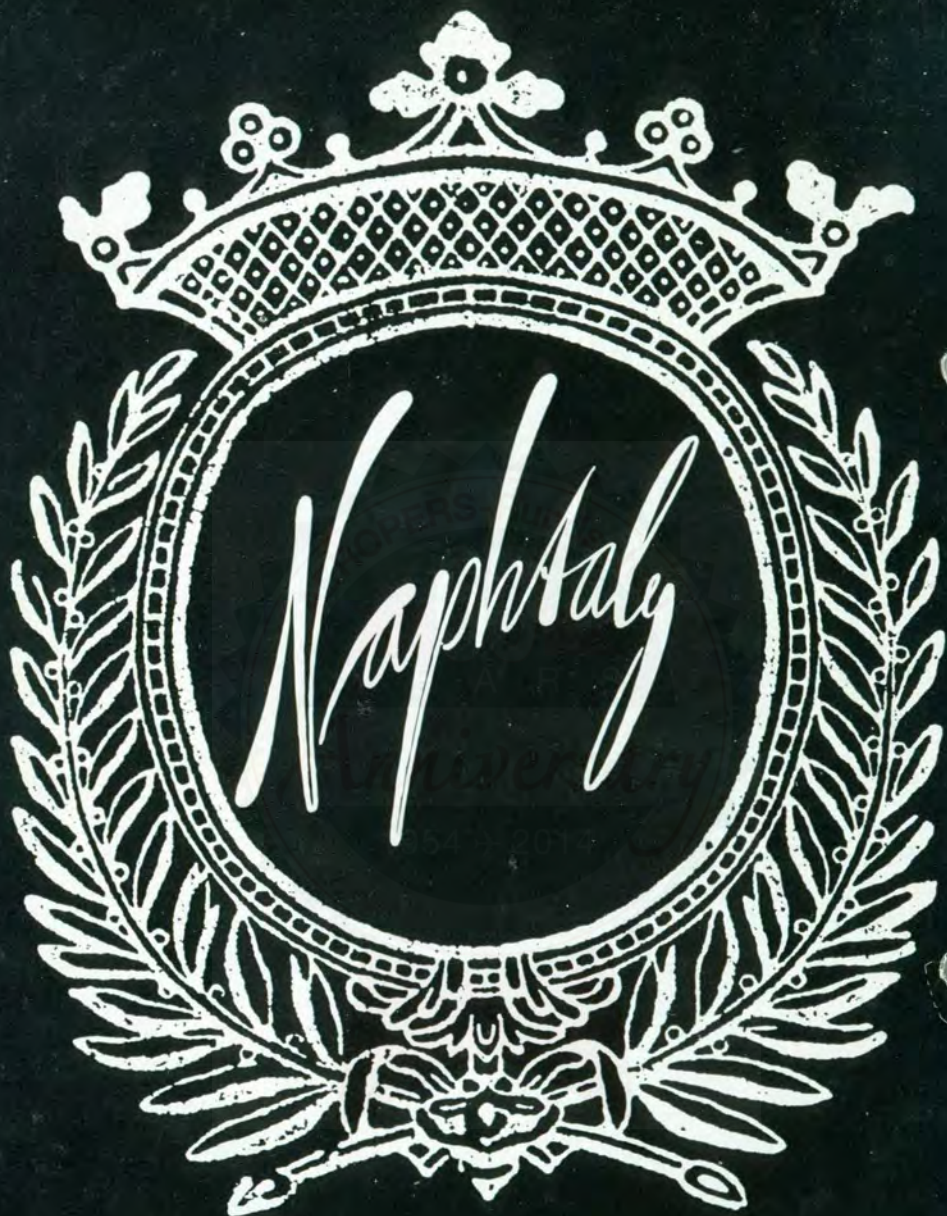
K. Strickler (Vorsitz)
Dr. R. Schmid



**Aha!
der Herr Captain
wird erwartet!**

Schon in der Landekurve entdecken Sie Ihren zweiten Wagen, den kleinen Luxus-BMW (auch Piloten-Gattinnen-BMW genannt). Er passt Ihnen, er passt Ihrer Frau: weil er elegant, sportlich, klein und sparsam ist. Doppelte Freude zu landen, wenn Sie von Ihrer Frau und dem BMW LS Luxus erwartet werden! Generalimport der BMW-Automobile: MOTAG Zürich





Seit 1874 führend in der Herrenmode

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