



1954 → 2014

aeropers rundschau

Mai 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 SOGAR EIN
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 125

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
Was uns beschäftigt	5
Biographische Notizen	9
XX. IFALPA-Konferenz in Rio de Janeiro, 16. bis 23. März 1965	13
Why I want to be a pilot	17
Wie steht es mit Ihrem Gedächtnis	18

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





Liebe Rundschauler

An der IFALPA-Konferenz in Rio wurden die Mitglieder wieder einmal auf das «IFALPA CHILDREN'S VACATION SCHEME» aufmerksam gemacht. Untenstehend finden Sie das Nötige über das Wie, Was und Wo.

Für jene, die nicht wissen, was das IFALPA Children's Vacation Scheme bedeutet, sei erinnert, dass es vor ungefähr 6 Jahren in Istanbul ins Leben gerufen wurde mit dem Gedanken, die billigen Reisemöglichkeiten, die dem Piloten und seinen Angehörigen geboten sind, auszunützen. Die Idee geht davon aus, dass ein Kind sehr günstig von einem Land ins andere reisen kann, um dort Ferien bei einer Piloten-Familie zu verbringen. Als Gegenleistung sollten Sie dann ein Kind dieser Familie einladen. Seit einigen Jahren läuft dieser Austausch mit grossem Erfolg und gewinnt zusehends an Popularität. Mehr und mehr Länder schliessen sich diesem «Kinder-austausch» von Jahr zu Jahr an; die sich daran beteiligenden Kinder finden daran selber grössten Spass.

Gleich von Beginn an waren die Vereinigten Staaten von dieser Idee sehr eingenommen, und sie erhielten denn auch viele Anfragen, welchen leider nicht immer entsprochen werden konnte. Die meisten Amerikaner legen sehr viel Wert darauf, ihre Kinder nach Europa entsenden zu können, aber bis jetzt waren nicht genügend Angebote vorhanden, um die Nachfrage zu decken.

Wünschen Sie mehr über diesen Kinder-Ferien-Austausch zu erfahren oder Ihr Kind gar dafür anzumelden, bitte wenden Sie sich an

Mrs. A. Spooner
CRANSTAL, The Friary,
Old Windsor, Berks.
England

Das Aeropers-Sekretariat gibt Ihnen ebenfalls bereitwillig Auskunft. Entsprechende Formulare stehen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

K. Strickler



Der elegante
Kombi
für Sonntag
und Werktag!



Taunus 12M
8175.-

Th. Willy A.G.
Seefeldstrasse 7, Zürich

Was uns beschäftigt

Seniority

Im Informationsblatt Nr. 2 (Februar 1965) hat Ihnen Herr Sooder den damaligen Stand der Seniority-Angelegenheit geschildert. In diese Zeit fiel auch die Uebergabe einer neuen Variante 6, die im Laufe des Monats März an zwei Orientierungsabenden durch die Herren Staubli und Stierli ausführlich kommentiert und besprochen wurden. Die Firma sei gewillt, so hiess es, diese Liste bei beiden Pilotenvereinigungen durchzusetzen. Gleichzeitig wurde von der Direktion auch die Erklärung abgegeben, dass Swissair und FPAS übereingekommen seien, die Kündigungsmöglichkeit des FPAS-Vertrages bis zum 30. März 1965 hinauszuschieben.

Die Vertragskündigung ist im Anschluss an eine lebhafte Diskussion, an der Direktion und System der Swissair sowie Vertreter der beteiligten Pilotenvereinigungen anwesend waren, denn auch tatsächlich erfolgt, obwohl uns dies nie offiziell bekanntgegeben worden ist. Allerdings teilte uns die Swissair in der Folge mit, dass sie einen Vermittler aus den USA zur Schlichtung der bestehenden Differenzen angefordert habe. Die Besprechungen mit diesem Sachverständigen sind gegenwärtig im Gange. Bei allem guten Willen, den wir zur Schlichtung dieser Divergenzen aufbringen, fragen wir uns, wie der Knoten, an dem wir

nun schon seit Jahren herumlaborieren, in wenigen Tagen gelöst werden soll. Wir werden Sie laufend über das weitere Geschehen orientieren.

Flight Duty Regulations

Bekanntlich hat die Aeropers im Laufe des Monats März ihre Vorschläge für eine generelle Revision der FDR's an die Swissair weitergeleitet. Unsere Vorschläge haben bei unserem Vertragspartner scheinbar nicht eitel Freude ausgelöst, heisst es doch in der Antwort von Herrn von Tschärner vom 23. 4. 65 u. a.: «Um Ihre Vorschläge, die sich nicht leicht auf ihre volle Tragweite beurteilen lassen, in ihrer Bedeutung abzuschätzen, haben wir versucht, die Auswirkungen auf die SE-210 und CV-440 Rotationen des Sommerflugplanes 1965 zu ermitteln. Das Resultat unserer Untersuchung ist für die Swissair derart bedrohlich, dass wir nicht glauben wollen, Sie hätten das beabsichtigt. Wir können uns nämlich nicht vorstellen, dass Sie neben den zu erwartenden Vertragsausfällen für die Swissair auch noch eine Bestandeserhöhung von ca. 100 Piloten oder 59 % des heutigen Bedarfes im Ernst in Vorschlag bringen wollten.»

Dieses Statement erfolgte auf Grund einer ersten internen Prüfung seitens der Swissair. Es zeigt aber doch, dass das

Problem der FDR's von einer ganz anderen Warte aus betrachtet wird, als dies die Aeropers tut, und wir glauben, dass in gemeinsamen Besprechungen, wie sie nun aufgenommen werden, die Standpunkte ganz wesentlich revidiert werden können. Im übrigen hat die Swissair einen Gegenvorschlag zur Revision der FDR's bis Anfang Juni in Aussicht gestellt.

Neuregelung der Deplacementansätze

Am 23. 3. 1965 haben wir der Swissair die Anpassung des Deplacement New York sowie verschiedener Ansätze in Europa vorgeschlagen. In ihrer Antwort vom 20. 4. 1965 stellt die Swissair dazu fest, dass zwischen der Hauptabteilung Flugdienst, der Personalabteilung Dept. III und dem Zentralen Personaldienst Besprechungen aufgenommen wurden, «die auf eine all-fällige grundsätzliche Neukonzeption unseres Deplacementswesens beim fliegenden Personal hinzielen». «Unter diesen Umständen liegt es nahe» — so heisst es weiter in der Antwort Swissair — «auf wesentliche, unseres Erachtens nicht sehr dringliche Aenderungen von einzelnen Ansätzen im Augenblick zu verzichten». Wir begrüßen es, dass die Swissair die Notwendigkeit einer Neukonzipierung der Deplacementsansätze erkannt hat. Dies bedingt aber die Ausarbeitung eines völlig neuen Entschädigungssystems, was geraume Zeit in Anspruch nehmen dürfte. Eine Zeit also, während der unsere Besatzungen weiterhin auf höhere Entschädigungen verzichten müssen, obwohl überall die Lebenskosten steigen. Bei allem Verständnis für eine grundsätzliche Neuregelung der Deplacement-Ansätze erachten wir es als unsere Pflicht, die sich aufdrängenden Anpassungen auf verschiedenen Sektoren sofort zu verlangen.

Loss of Licence-Versicherung

Ich möchte alle Aeropers-Mitglieder daran erinnern, dass sie bei Eintritt eines Schadenfalles gehalten sind, dies dem Aeropers-Sekretariat unverzüglich zu melden. Ohne Ihre Schadenanzeige (sowohl bei Krankheit wie bei Unfall) laufen Sie Gefahr, der Leistungen des Versicherers verlustig zu gehen.

Heizöl-Aktion 1965

Für all jene, die sich an der diesjährigen Heizöl-Aktion beteiligen möchten und dies mittels des gelben Anmeldeformulars noch nicht getan haben, heisst es «letzte Eisenbahn». Die diesjährigen Sommerpreise für Heizöl sind noch nicht festgelegt worden, doch dürften sie unter der 12-Franken-Grenze pro 100 kg liegen. Wer jetzt schon dringend Heizöl benötigt (zum Beispiel für Warmwasseraufheizung), möge dies mir mitteilen, damit durch die letztjährigen Lieferanten eine entsprechende Lieferung erfolgen kann. Der Preis dafür wird erst später fixiert. Ferner bitte ich diejenigen, die eine Tankreinigung wünschen, mir dies unverzüglich mitzuteilen, damit das Nötige veranlasst werden kann.

Rekonstitutionsanzeige VDSH

Die Vereinigung der Swissair-Hostessen hat uns folgende Neuzusammensetzung des Vorstandes für 1965 bekanntgegeben.

Präsidentin:	Frl. E. Masciadri
Vizepräsidentin:	Frl. G. Dieffenbacher
	Frl. H. Brunner
	Frl. R. Businger
	Frl. E. Epplé
	Frl. L. Kaufmann
	Frl. R. Schweizer
Kassierin:	Frau Y. Hofmann-Bollinger

Fluglehrer in FVS-Kursen

Mein letzter Appell hat erfreulich viele Anmeldungen eingebracht. Es fehlen mir aber leider immer noch zwei Fluglehrer (eventuell verbunden mit Kursleiter-Funktion) für den FVS-Kurs in Grenchen vom 25. Juli bis 7. August 1965. Interessenten wenden sich bitte unverzüglich an mich. Hierzu möchte ich allen Mitgliedern, die eine fliegerische Tätigkeit ausserhalb der Swissair ausüben, den mit Herrn A. Gehrig am 18. März 1965 gefassten Beschluss mitteilen:

1. Die Fluglehrertätigkeit der Aeropersloten im Rahmen des AeCS wird nur zu 50 % an die Ferien angerechnet. Die anderen 50 % gehen zulasten der Swissair. In Einzelfällen, insbesondere bei wiederholtem Einsatz als FVS-Fluglehrer, wird eine für den Piloten günstigere Regelung Platz greifen.

2. Für die von Aeropers-Mitgliedern in FVS-Kursen gehaltenen Werbevorträge entrichtet die Swissair pro Mal einen festen Betrag von Fr. 50.—. In diesem Betrag sind sämtliche Auslagen, wie Transport, Essen, Konsumation inbegriffen. Dieser Ansatz von Fr. 50.— gilt auch für Werbevorträge in Techniken, Berufsschulen, Offiziersschulen, Jugendvereinigungen usw.

Ueber die Vereinheitlichung der Entschädigungsskalen an Fluglehrer werde ich Sie nach Rücksprache mit dem Zentralsekretariat des AeCS noch orientieren.

Ordentliche Generalversammlung 1965

Denken Sie daran, dass allfällige Anträge für die Generalversammlung 1965 6 Wochen vor Abhaltung derselben im Sekretariat eingereicht sein müssen. Da die GV in der ersten Juli-Woche stattfindet, erwarte ich Ihre Anträge bis spätestens 22. Mai.

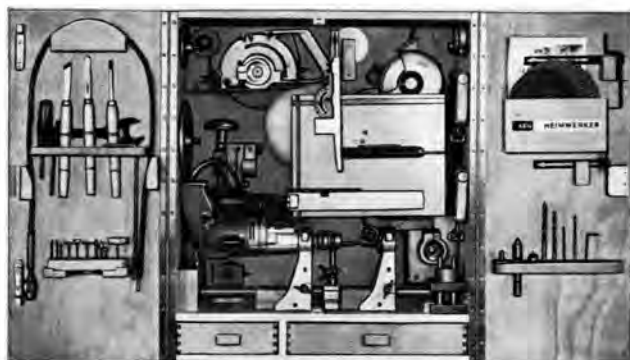
Aeropers-Ball

Dank unserer vorsichtigen Prognose sind noch einige Aeropers-Weissweingläser mit Signet zu Fr. 2.— pro Stück im Sekretariat erhältlich.

Ferner sind im Sekretariat noch einige der neuesten Swissair-Plakate abzugeben. Wer eine Hausbar einrichtet, hat hier ein günstiges Dekorationsmittel.

Mit freundlichen Grüssen

Dr. R. Schmid



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

Biographische Notizen (Fortsetzung)

zusammengestellt von Dr. W. Dollfus

gleich Fluglehrer, Taxi-Pilot, Segelfluglehrer und Experte des AeCS.

C. Linienspilote und Bordfunke der Pionierzeit des schweizerischen Luftverkehrs 1922–1939

Otto Berchtold

Militärbrevet Nr. 114 von 1918. 1924/26 Linienspilote der Ad Astra, gehört zu den wenigen unter den lebenden Piloten, die noch den Junkers F 13, das erste moderne Ganzmetall-Flugzeug der Welt, flogen. 1927/30 Linienspilote der Balair und 1931 der Swissair.

Ulrich Keller

Militärbrevet Nr. 182 von 1922. 1926/28 Linienspilote der Balair. Flugleiter in Basel, Cherbourg und Genf. Prokurist und Vize-Direktor der Swissair. Direktor der Swissair für die Westschweiz in Genf. Heute Generalinspektor der Swissair.

Alphonse Kammacher

Militärbrevet Nr. 214 von 1925. Linienspilote auf Junkers F 13 auf internen Linien der Ad Astra. Ab 1930 während 31 Jahren Direktor des Flugplatzes Lausanne, zu-

Francis Chardon

Pionier des motorlosen Fluges in der Schweiz. Erfolgreichster Pilote von Hängegleitern à la Lillienthal. Sieger in den ersten Meetings für motorlosen Flug in Frankreich (Clermont-Ferrand) und in der Schweiz (Gstaad). Militärbrevet Nr. 219 von 1924. 1928 Linienspilote auf Junkers F 13 der Ad Astra.

Rudolf Herzig

Militärbrevet Nr. 224 von 1924. 1926 bis 1932 Adjunkte des Flugplatzes Basel-Birsfelden. Fluglehrer. 1933 bis 1951 Direktor und technischer Leiter der Ostschweizerischen Aerogesellschaft und des Flugplatzes Altenrhein. Kursflüge auf den Strecken Basel–La Chaux-de-Fonds, Bern–Zürich–Altenrhein–Innsbruck, Taxi-flüge und Winterflugdienst in Davos und Arosa, Sonderpostflüge. Passagierflüge und Akrobatikvorführungen an Flugtagen, Zivil- und Militärfluglehrer. 1951 nach 28jähriger Fliegertätigkeit als Militär- und Zivilpilote Uebertritt in die Maschinenindustrie.

Alfred Künzle

Brevet als Militärpilot Nr. 212 von 1926. 1929/30 Linienpilot der Ad Astra Aero und 1931–1937 Copilot von Mittelholzer auf dessen Kilimandjaro-Flug. Als Werkpilot der DMP fliegt A. Künzle heute noch, 63jährig, sämtliche Militärtypen mit Kolbenmotoren.

Ernst Nyffenegger

Militärbrevet Nr. 344 von 1926. 1926–1930 Pilot der Balair, ab 1931 der Swissair. 1932 Express-Pilot auf Lockheed-Orion. 1938 erster Sonderpostflug der Swissair London–Kairo. Pilotierte 1946 Sir Winston Churchill als Chefpilot der Swissair auf dessen Rückflug von der Schweiz nach England. 4 Millionen Flugkilometer und 15 000 Flugstunden. War früher auch als Fluglehrer beim Aero-Club und Testpilot bei Comte tätig.

Franz Zimmermann

Militärbrevet Nr. 226 von 1926. 1929/30 Linienpilot der Balair, ab 1931 der Swissair. 1930/31 Copilot von Mittelholzer auf dessen Tschaadsee-Flug. 1932 Expresspilot auf Lockheed-Orion. Chef Dept. III und Generalinspektor der Swissair. Brachte 1946 Sir Winston Churchill mit DC-3 nach der Schweiz. 1945 erster Präsident der Aeropers. Total 10 700 Flugstunden und 2,5 Millionen Flugkilometer. Heute Gemeindepräsident seiner Heimatgemeinde Mitlödi.

Fritz Gerber

Militärbrevet Nr. 265 von 1927. Stellte sich Ende der zwanziger Jahre als Fluglehrer den ersten Motorfluggruppen des

AeCS zur Verfügung. Als Chef der DMP erwarb er sich mit der Betreuung und Instandhaltung historischer Flugzeuge und Motoren für die Luftfahrtsabteilung des Verkehrshauses in Luzern grösste Verdienste.

Emil Hug

Militärbrevet Nr. 283 von 1927. Technischer Experte des Eidg. Luftamtes. 1927–1930 technischer Chef der Ad Astra Aero. Reserve-Linienpilot.

Walter E. Borner

Militärbrevet Nr. 243 von 1927. Pilot und Direktor des Genève-Air-Express. Ab 1933 Linienpilot der Swissair, Steuerte mit A. von Tscherner am 2. 5. 1947 das erste offizielle Swissair-Flugzeug von Genf nach den USA. Total 20 406 Flugstunden und 6 Millionen Flugkilometer.

Robert Fretz

Militärbrevet Nr. 344 von 1930. Erfolgreichster Sportpilot der Schweiz während der Zwischenkriegszeit. In der Spitzengruppe der «Europa-Rundflüge» und Sieger im Rallye von Budapest. 1931–1936 Linienpilot der Ostschweizerischen Aerogesellschaft. Winter-Taxi-Flüge von zugefrorenen See von Arosa aus. Erste Traversierung der Alpen im Sportflugzeug bei Nacht. Doppelte Alpen-Traversierung als Schlepp-Pilot des Segelfliegers Willy Färner. Ab 1937 Linienpilot der Swissair. Heute Chef des Dept. III der Swissair. Widmet sich in seiner Freizeit dem Flugmodell-Bau. Total 10 300 Flugstunden und ca. 3 Millionen Flugkilometer im Linienbetrieb.

Hans Ernst

Militärbrevet Nr. 434 von 1931. 1934–1936 Linienspieler der Ostschweizerischen Aero-Gesellschaft, ab 1937 der Swissair. Gehörte zu den wenigen Piloten der «alten Garde», die noch auf Jets umgeschult wurden. Heute Chef Cockpitbesatzungen der Swissair. Total 12 700 Flugstunden und über 3 Millionen Flugkilometer.

Bruno Stucky

Pilot der Aero St. Gallen. Führte 1932 mit Hans Wirth Nachtpostflüge auf der Strecke St. Gallen/Altenrhein-Basel durch.

Hans Kuhn

Militärbrevet Nr. 562 von 1934. Seit 1936 Linienspieler der Swissair. Pilotierte 1941 den 1913 gebauten und für Filmaufnahmen wieder instand gestellten Blériot-Eindecker von Oscar Bider von Dübendorf nach Spreitenbach. Führt noch heute im Dienste der Balair Charterflüge auf DC-6B durch. Während des Zweiten Weltkrieges als Hobby Segelflieger. Total 17 400 Flugstunden und über 3 Millionen Flugkilometer.

Anton von Tscherner

Brevet Nr. 670 von 1936. Seit 1936 bei der Swissair als Linienspieler. Heute Chef Hauptabteilung Flugdienst bei der Swissair. Total 12 000 Flugstunden und über 3 Millionen Flugkilometer.

Werner Wegmann

Bordmechaniker der Ad Astra, Bordfunker der Swissair. Begleiter von Mittelholzer auf dessen Kilimandjaro- und

Tschaadsee-Flug. Bis Ende 1957 im Flugdienst. Total 20 424 Flugstunden, das heisst 1 Jahr und 4 Monate in der Luft, und über 6 Millionen Flugkilometer.

Jules Gloor

Seit 1927 bei der Balair, ab 1931 bei der Swissair als Bordfunker. Total 18 000 Flugstunden.

Jost Guyer

Von 1929 bei Balair, ab 1931 bei der Swissair, 16 900 Stunden als Funker und 1850 Stunden als Bordmechaniker, total 18 750 Flugstunden.

Othmar Breitenstein

Seit 1931 Bordfunker bei der Swissair. Total 15 900 Flugstunden. Von seinen beruflichen Obliegenheiten erholt sich O. Breitenstein beim Segelflug.

Markus Burkhard

Militärbrevet Nr. 225 von 1926. Streckenpilot der Alpar 1930 und der Swissair 1931. Heute Direktor des Eidg. Luftamtes.

Walo Hörning

Militärbrevet Nr. 466 von 1932. Linienspieler der Alpar 1938. Präsident der Sportkommission des Aero-Clubs der Schweiz. Während des Krieges Kommandant einer Jagdstaffel. Initiant des Helikopter-Dienstes in der Schweiz und Präsident der Heliswiss AG.

Heinrich Kauert

Militärbrevet von 1926. Vertreter der früheren Balair in Brüssel, Stationsleiter der Swissair in Dübendorf und Kloten. Heute Chef des Swissair-Spezialdienstes VIP in Kloten.

Otto Schübach

1925 Militärpiloten-Schule in Dübendorf. 1930 Saisonstelle als Linienspilot bei der Balair. 1930–1946 Linienspilot bei der Alpar in Bern. 1946 bis 1959 Linienspilot bei der Swissair. 1960 bis 1963 Rundflugpilot, total 34 Jahre Verkehrsflieger. Als

aktiver Pilot während 39 Jahren (1925–1964) tätig. Zivile Flugstunden: 16 500; Militärflugstunden 1500; total Flugstunden 18 000.

Albert Wegelin

Brevet Nr. 631 von 1930. Erster Verkehrs-Kontrollleur in Dübendorf. Bei Swissair 1936/37.

Pierre Saugé

Ehemaliger Alpar-Pilot. Seit 1946 bei Swissair. Total 7021 Flugstunden.



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



XX. IFALPA-Konferenz Rio de Janeiro, 16. — 23. März 1965

Aeropers-Delegation: F. Stadelmann
K. Strickler

138 Piloten aus 39 Staaten nahmen an der diesjährigen IFALPA-Konferenz teil. Die 20. IFALPA-Konferenz wurde im Beisein von verschiedenen Vertretern der Regierung, der Presse, des Radios und des Fernsehens vom brasilianischen Luftwaffen-General eröffnet.

Anschliessend konnten sich die Delegierten für das sie entsprechend interessierende Sub-Committee einschreiben. Für uns kam natürlich in erster Linie das Operations-Committee (B) in Frage, wo das **Crew Complement** und unser diesbezüglicher neuer Vorschlag zur Sprache stand. Tatsächlich war das Thermometer während der Diskussionen teilweise recht hoch gestiegen, obwohl uns die Air France-Piloten nicht mehr angriffen, wie um Beispiel in Manila. Trotzdem mussten wir unseren Standpunkt in teilweise scharfen Wortgefechten klarlegen. Dabei ging es in erster Linie um die Beibehaltung der alten Policy bezüglich des Crew Complements. Hier kam uns allerdings das «wording» der alten Policy etwas zur Hilfe. Es heisst dort nämlich durchwegs «should» und nicht «must», so dass sich daraus ein gewisser Spielraum ergab und die Anwendung dieser

Resolution mehr oder weniger dem freien Ermessen der betreffenden Pilotenvereinigung überlassen werden konnte.

Da in absehbarer Zeit auch die Amerikaner Jets (DC-9) mit einer neuen, die Gesellschaft stark restriktierenden Policy fliegen werden, wurde den absoluten Verfechtern der 3-Mann crew für 2-engine Jets etwas der Wind aus den Segeln genommen. Um ehrlich zu sein, sehr wohl war es beiden Partnern nicht bei der ganzen Sache, mussten doch Gegner und Befürworter sich in nicht unwichtigen Punkten recht geben. Folglich war nur der bereits oben erwähnte Kompromiss möglich. — Somit konnten auch wir uns damit wieder einverstanden erklären und unser Vorschlag betreffend Abänderung des Crew Complements fallenlassen.

Der anschliessende Kommentar über diese langen Diskussionen wurde zusammengefasst in «Review of Crew Complement Policy»:

“Long and detailed review and discussion of the above subject took place in the committee and an opportunity for an expression of all points of view was afforded.

The Chairman has been informed that after a full opportunity to express their views and review current policy with

other member Associations, Aeropers has decided to withdraw their proposal for amendment existing policy. The committee desires to direct the attention of all member Associations and the Principal Officers to the need for consultation in the resolution of any problems arising between member Associations on this or any other subjects and, also, to the assistance available through the Principal Officers and procedures of the Federation to find solution to such problems."

Im weiteren wurde einmal mehr der «**Interchange**» diskutiert, wobei folgende Resolution gutgeheissen wurde:

"The word 'Interchange' is intended to cover all arrangements between operators in which the services of pilots from a member Association are used in such a way as to threaten the job security, conditions of service, or safety standards of pilots of another Association. Such arrangements are to include the operations of the services of one company:

- With crews of that company and aircraft of another company (category 1);
- With aircraft of that company and crews of another company (category 2);
- With crews and aircraft of another company (category 3);
- With aircraft of any company and integrated crews (category 4).

In case of any member Association having a grievance under this section, their case should be presented to the Principal Officers for a ruling."

Pilot Seniority System: Advent of all weather and supersonic operations

Zu diesem Thema wurde folgende Resolution gefasst:

Be it resolved,

"that member Associations should oppose any attempt to depart from established seniority rules in choosing pilots to perform so-called all weather operations or to man supersonic aircraft, either in the early stages of their introduction or thereafter.

Where, despite the above, the operator succeeds, for any reason, in departing from established rules of seniority, he must guarantee the pilots past over for conversion to the new type of operation against loss of the increased income to which normal seniority procedures would have entitled them."

All weather operations: Pilot's responsibility during automatic blind landing

Die nachfolgende Resolution wurde von der BALPA nicht ratifiziert, da sie zu wenig restriktiv ist. Die Resolution hat folgenden Wortlaut:

Be it resolved,

"that OPS 9 (XVI) be replaced by the following:

Since the pilot alone is legally responsible for the operation and safety of the aircraft and all the persons on board, he shall not be required to operate a commercial aircraft, nor shall he operate a commercial aircraft under automatic control, in condition of weather and proximity to the ground, in which recovery under manual control may not be executed with the same level of safety as in visual flight."

Ausgiebig wurde über «**Maltreatment of Pilots**» diskutiert, vor allem deswegen, weil vor einiger Zeit ein schwerwiegender Fall Anlass zu besonderen Bedenken gab.

In einer Resolution wurden daraus folgende Konsequenzen gezogen:

"1. All Pilot organizations with pilot members operating into Liberia approach their governments and operators with the request that guarantee of safe conduct and protection from abuse given by the Liberian government to the government to the country concerned. The result of such approach shall be conveyed immediately to IFALPA Headquarters.

2. IFALPA Policy be adopted as follows to ensure that immediate defensive action is available to all member Associations in the event of similar incidents occurring in any country in the future:

a) The IFALPA member organization involved in any similar circumstance, should advise IFALPA Headquarters immediately giving all details of the incident along with the Associations intended action and the type of support requested from IFALPA.

b) If such IFALPA member organization determines it proper to cease operations or take other appropriate actions within this country, then the mutual assistance provisions of IFALPA may be initiated immediately, with the consent of the Principal Officers of IFALPA and all

airline pilot's Associations operating into the country in question shall be requested to cease operations into that country or take other appropriate action.

c) No operations should be resumed after such mutual assistance has been instituted, without the approval of the Principal Officers of IFALPA."

Es würde entschieden zu weit führen, sämtliche zur Diskussion gestellten Probleme der Konferenz hier aufzuzeigen. Einen weiten Raum nahmen auch die technischen Aspekte ein, zum Beispiel Flugplatzeinrichtungen, Verbindungen, Navigation, Cockpit-layout usw. Das entsprechende IFALPA-Manual gibt darüber Aufschluss und kann jederzeit im Aerpers-Sekretariat eingesehen werden.

Zum Schluss liegt dem Berichtersteller die angenehme Pflicht ob, den brasilianischen Piloten für die sehr gute Organisation und die Betreuung der Delegierten aufrichtig zu danken. Unser Dank gebührt auch der Swissair, die uns ein Service-I-Billet freundlicherweise zur Verfügung stellte. Orientierungshalber sei noch mitgeteilt, dass die nächste IFALPA-Konferenz im März 1966 in Neuseeland stattfinden wird.

K. Strickler



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

Why I want to be a pilot

by Tommy Tyler, Fifth-grade, Jefferson School, South Carolina, as told to the MATS Flyer

When I grow up I want to be a pilot because it's a fun job and easy to do. That's why there are so many pilots flying around these days. Pilots don't need much school, they just have to learn to read numbers so they can read their instruments. I guess they should be able to read road maps, too, so they can find their way if they get lost. Pilots should be brave so they won't get scared if it's foggy and they can't see, or if a wing or

a motor falls off they should stay calm so they'll know what to do. Pilots have to have good eyes to see through clouds, and they can't be afraid of thunder or lightning because they are so much closer to them than we are. The salary pilots make is another thing I like. They make more money than they know what to do with. This is because most people think that plane flying is dangerous, except pilots don't because they know how easy it is. I hope I don't get air-sick, because I get car-sick, and if I get air-sick I couldn't be a pilot and then I would have to go to work.



"Hands off, Mr. Finchley. Even if we did have entertainment-in-flight it would be television or films."

Wie steht es mit Ihrem Gedächtnis?

(Übersetzung aus dem Englischen eines Artikels in «The Pilots View», Zeitschrift der Pilots' Association of Central Africa)

Sie, der Mensch, sind das schwache Glied im Flugbetrieb

Wenigstens hören wir das oft sagen. Und mit dieser Feststellung verbinden sich manchmal Mutmassungen und Theorien darüber, wie Sie aussehen würden, wenn Sie einzig daraufhin ausgelegt wären, ein Flugzeug zu steuern. Diese Theorien beflügeln die Phantasie und lassen Sie sich den idealen Flieger als eine menschliche Rechenmaschine mit der Gestalt einer Kugel mit verschiedenen Anhängseln vorstellen.

In einem gewissen Sinne sind Sie wirklich dazu geschaffen worden, ein Flieger zu sein. Aus dem verfügbaren «Rohmaterial» wurden Sie ausgewählt, weil Sie genügend intelligent sind und Koordinationsfähigkeit besitzen – ganz ähnlich wie der Flugzeugkonstrukteur Baustoffe auf Grund ihrer Festigkeit, ihres Gewichts und ihrer Biegsamkeit oder Sprödigkeit ausgewählt hat. Darauf wurde ihre Verhaltensweise je nach Ihrem Erinnerungs- und Anwendungsvermögen durch Uebung und Erfahrung verändert.

Sie hängen nämlich recht weitgehend von Ihrem Gedächtnis ab. Gewöhnliche Procedures lernt man auswendig, um fein und flüssig fliegen zu können. Lebenswichtige Punkte, die im Falle einer Störung sofort erledigt werden müssen, oder Punkte, denen besondere Vorsicht

geschenkt werden muss, sind alle auswendig zu lernen.

Doch das menschliche Gedächtnis ist nicht unfehlbar; das zeigt die Zahl der Unfälle durch menschliches Versagen – Mechaniker vergessen, einen Bestandteil zu befestigen oder mit einem Draht zu sichern, Piloten vergessen, das Fahrwerk auszufahren. Wo es möglich ist, stützen Checklisten das menschliche Gedächtnis; doch selbst diese werden manchmal vergessen. Warum das?

Was ist das Gedächtnis?

Das Gedächtnis in seiner einfachsten Form ist die Fähigkeit, Reaktionen aufzuschreiben. Hunderttausende von Punkten kann ein Mensch im Laufe seines Lebens im Kopf schubladisieren. Aber nur wenige sind aufs Mal verfügbar, und viele kann man nicht willkürlich aktivieren. Das menschliche Gedächtnis hat zwar ein grösseres Fassungsvermögen als ein Computer, aber es gibt nicht auf Abruf die gleiche Menge an gelagerten Informationen heraus. Manche Informationen weigern sich sogar aktiv dagegen, dass man sich ihrer erinnert, obwohl sie durchaus im Gedächtnis festgehalten werden. Den geistigen Vorgang, etwas aus dem unaktiven Gedächtnis ins Bewusstsein zurückzurufen, nennt man «sich erinnern». Beim Fliegen braucht man 3 verschiedene

Arten des Sich-Erinnerns: Zurückrufung (recall), Wiedererkennung (recognition) und Ersparnis (safings).

Zurückrufung

Zurückrufung nennt man die auswendige Wiedergabe von Dingen, die man dem Gedächtnis überantwortet hat. Sie findet beim Fliegen viele Anwendungen — so etwa das Auswendiglernen von Emergency Procedures — **aber die Zurückrufung ist für dermassen wichtige Aufgaben sehr unzuverlässig.**

Eine Untersuchung zahlreicher Flugzeugunfälle ergab, dass in fast 95 % der untersuchten Fälle Emergency Procedures nötig waren. Gewisse Emergency Procedures fanden in 85 % der Fälle Anwendung, aber in mehr als in der Hälfte davon wurden falsche Procedures angewendet. Ferner bestand keine Beziehung zwischen dem Mass der Erfahrung der Piloten und der Richtigkeit ihrer Handlungsweise in dem Notfall. Die Untersuchung stützte die Absicht, dass eine erhöhte Flugzeit in den vorhergehenden Monaten die Unfallrate für jedes Mass an Erfahrung herabsetzt. Für Piloten mit weniger als 500 Stunden Flugerfahrung auf Jets verminderte sich die Unfallrate deutlich, wenn sie länger auf dem bestimmten Flugzeugtyp geflogen waren. Die Unfallrate war für Piloten mit weniger als 50 Stunden Gesamtflugzeit auf einem Typ dreimal so hoch wie für Piloten mit einer solchen mit 100 Stunden.

Wiedererkennung

Die Wiedererkennung ist für gewöhnlich eine empfindlichere Erinnerungsmethode. Im allgemeinen kann man weit mehr Stoff wiedererkennen als zurückrufen. Darauf beruhen die genormten Procedures, wie

etwa das Ausfahren des Fahrwerks beim base leg oder an einem anderen genau umschriebenen Punkt im Anflug. Sie erkennen Ihren Standort im Kreislauf wieder und verbinden ihn mit dem körperlichen Vorgang des Fahrwerksausfahrens. Wer einem genauen Schema folgt, vergisst viel weniger leicht einen Schritt als derjenige, der «für sich denkt» und seine Procedures von Mal zu Mal ändert. Der Flugsimulator stellt einen gewaltigen Fortschritt in diesem Zusammenhang dar: Er ersetzt mit dem Wiedererkennen und seiner jeweiligen Assoziation von ganz bestimmten Tätigkeiten als Gegenmassnahme zu einer Emergency die weniger zuverlässige Zurückrufung den Worten nach auswendig gelernter Procedures, wie sie in einem Flugzeug simuliert werden.

Ersparnis

Die Ersparnismethode kommt beim Wiedererlernen zum Zuge. Ein Beispiel wäre der Flight Simulator Refresher Kurs. Selbst wenn Sie etwas weder zurückrufen noch wiedererkennen können, wird noch ein Teil davon in Ihrem Gedächtnis zurückgehalten. Was man das zweite Mal lernt, lernt man leichter und schneller und behält es auch eher. Dies hat freilich auch nachteilige Auswirkung; doch davon später.

Vergessen

Will man die Faktoren verstehen, welche dazu beitragen, dass man etwas erinnert, so muss man auch das Umgekehrte prüfen — die Faktoren, die einen etwas vergessen lassen. Die vorher erwähnte Untersuchung — die Beziehung der Unfälle zur monatlichen Flugerfahrung — lassen vermuten, dass das Vergessen einen Teil



Man träumt von
Mode —
man geht
zu



Bahnhofstrasse 65 Zürich



des Problems darstellt. Es ist natürlich unsicher, ob die Gruppen mit grosser und kleiner Flugzeit kurz vor einem bestimmten Zeitpunkt zu Beginn gleich routiniert waren.

Laborversuche über das Erlernen und Behalten von Wörtern zeigen, dass die Fähigkeit, wörtlich zurückzurufen, ohne Übung rapid abnimmt.

Sie haben das vielleicht schon selbst erfahren, als Sie auf Abschlussprüfungen schanzten oder Ihre Kenntnis des Flight Manuals auf einen Jet hin auffrischten. Das ergab vielleicht eine gute Qualifikation oder beeindruckte einen Jetpiloten — aber auf lange Sicht gehen Sie auf Treibsand.

Zahlreiche Unfälle infolge menschlichen Versagens sind Besatzungsmitgliedern geschehen, die auf ihrem letzten Check gute Qualifikationen erhalten haben. Was man geschätzt hat, vergisst man nämlich in erstaunlich kurzer Zeit wieder. Mehr als die Hälfte von wörtlich gelerntem Stoff wird innerhalb einer Stunde vergessen; langfristig bleibt nur etwa ein Viertel hängen.

Eine bedeutsame Erscheinung ist die Wirkung der Betätigungen unmittelbar nach dem Lernen. Das nennt der Psychologe «rückläufige Hemmung». Grundsätzlich wirkt jedes Erlebnis nach dem Lernakt störend auf die Erinnerung des gelernten Stoffes ein oder hüllt sie ein. Ueberraschenderweise findet man die grösste Wirkung dann vor, wenn man sich nach dem Lernen mit einem Stoff auseinandersetzt, **der dem eben gelernten ähnelt.** Man neigt dann dazu, sich an den neueren Stoff zu erinnern, der geringfügig, aber doch bedeutsam verschieden ist. Das ist ein Grund, um fliegende Besatzungen nur einen Flugzeugtyp gleichzeitig fliegen zu lassen. Am wenigsten vergisst man im Schlaf — doch das soll keine Rechtfertigung dafür sein, während eines Refreshers zu schlummern!

Im Training bleiben

Zweifellos **glauben** Sie all das zu behalten, was Sie tagtäglich lernen. Die Erklärung dafür liegt in den beiden Hauptfaktoren des Lernens: **dem fortgesetzten Gebrauch und der Verständlichkeit des Stoffes.**

Viele Dinge, die Sie im Zusammenhang mit Ihrem gegenwärtigen Flugzeugtyp lernen, stehen in einem logischen Verhältnis zu Typen, die Sie früher flogen. Auch brauchen Sie diese Kenntnisse jeden Tag, lernen Sie so wieder und wieder, und können sie so leichter zurückrufen. **Die verflixten Punkte, die man selten braucht, sind es aber, die Ihnen entschwinden.**

Die Macht der Gewohnheit

Eine weitere Schranke für Ihr Gedächtnis tritt in Erscheinung, wenn die Instrumentenanzeige dem vertrauten Prinzip zuwiderläuft. Solche Unterschiede können auftreten in der Anordnung der Schalter zwischen dem Flugzeug, das Sie zurzeit fliegen, und früher geflogener Typen. Oder sie können ganz einfach sein, wie etwa die Verschiedenheit der Einheiten auf einem Instrumentenbrett. Dies tritt dann auf, wenn man bei dem einen Instrument der Nadel nachfliegen, beim andern aber von der Nadel wegfliegen muss («fly to» display bzw. «fly from» display). Ein geläufiges Beispiel bieten die Kursanzeigen auf einem N-1-Gerät gegenüber dem magnetischen Kompass, oder die Anzeigen der Lage der Längsachse (pitch) gegenüber derjenigen der Querachse (bank) auf einem attitude indicator. Solche Ungereimtheiten verlangsamen die Ueberwachung und vermindern die Leistungsfähigkeit. Dasselbe gilt für das Panel des Bordengineers, wenn ein Schalter im Uhr-

zeigersinn und der andere im Gegenuhrzeigersinn zu betätigen ist oder wenn die Betätigung auf verschiedenen Typen verschieden ist.

Beeinflussen Sie Ihr Gedächtnis

Verschiedene Faktoren können Sie anwenden, um Ihr Gedächtnis steuern zu helfen:

- **Sie behalten das am besten, was Sie gründlich lernen.** Verwechseln Sie ungenügende Übung nicht mit mangelndem Gedächtnis.
- **Sie behalten, was Sie behalten wollen.** Ihre Haltung und die Art, wie Sie an einen Stoff herangehen, bestimmen, wieviel Sie davon behalten.
- **Sie erinnern sich an lebhafte, ungewöhnliche oder gefühlsbetonte Erlebnisse.** Dies hat zwei Folgen. Es kann ein Procedure fest in Ihr Gedächtnis einprägen oder, wenn es sich um ein schreckliches Erlebnis handelte, Furcht und einen bedingten Reflex erzeugen, der Sie das Gegenteil des richtigen Procedures tun lässt.
- **Sie erinnern sich an sinnvolle Schemen.** Dies hilft dabei, einzelne Punkte in der genauen Reihenfolge ablaufen zu lassen, **aber Sie können einen**

Schritt vergessen, wenn Sie mitten in der Reihe abgelenkt werden. Ein three-sixty über dem Flughafen hat schon oft eine Landung mit eingezogenem Fahrwerk zur Folge gehabt.

- **Sie können sich nur an wenige Dinge aufs Mal erinnern.** Wiedererkennung und Assoziation können dazu gebraucht werden, eine Gedächtnisfolge auszulösen, aber eine Zurückrufung wird eher eine Reihe als eine Flut von Erinnerungen bringen.
- **Sie erinnern sich gewöhnlich am besten an kürzlich gelernten Stoff.**
- **Was Sie nach dem Lernen tun, beeinflusst die Menge des Stoffes, den Sie behalten.** Körperliche Betätigung hilft beim Einprägen. Diese Tatsache kann man auf die Länge von Instruktionstunden anwenden. Verwenden Sie nicht zu viel Zeit auf ein einzelnes Fach oder einen einzelnen Gesichtspunkt, sonst behalten Sie nicht, was Sie zu Beginn des Lernaktes gelernt haben.
- **Sie behalten am besten, was Sie oft brauchen.** Sie müssen die meisten Emergency Procedures auswendig wissen und brauchen Sie dabei am seltensten. Studieren Sie sie also oft. Sie, der Mensch, brauchen nicht das schwache Glied zu sein. Lassen Sie Ihr Gedächtnis für Sie arbeiten.

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!



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

Hilfsskassier

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. Friolet	P. Müller
E. Heiz	A. Muser (Vorsitz)

«Rundschau»-Redaktion

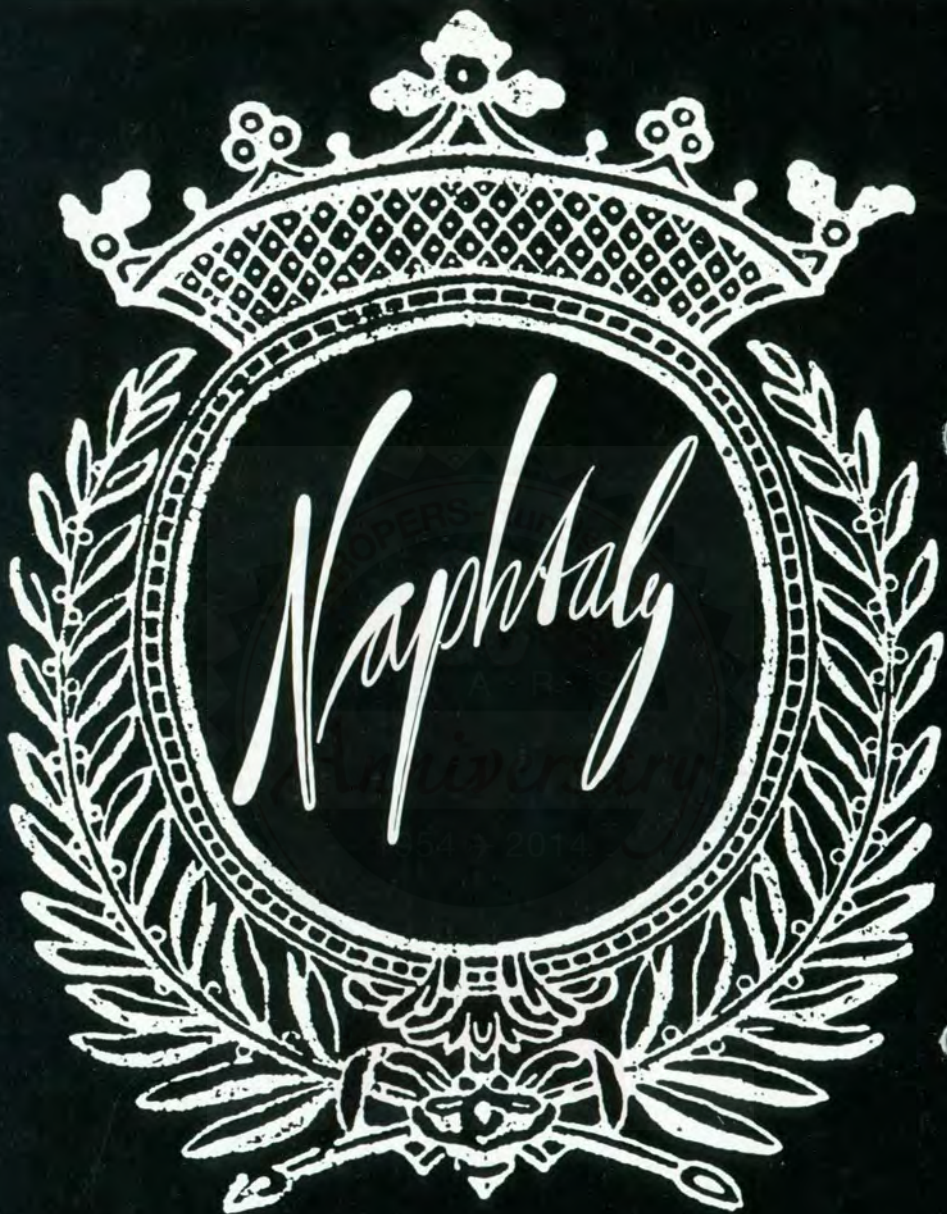
K. Strickler (Vorsitz)
Dr. R. Schmid



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 Ginitem Shop: Strehlgasse 18