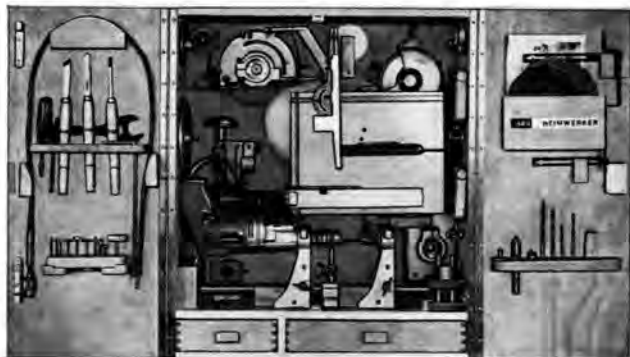




1954 → 2014

aeropers rundschau

April 1966



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

aeropers rundschau 136

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	5
Max Briner zum Gedenken	7
Was uns beschäftigt	8
Wir gratulieren	11
Le Coin des Romands	12
21. IFALPA-Konferenz, Auckland, New-Zealand	13
Pilotenfehler	19
Der grässlichste Beruf der Welt	21
Vorstand und Kommissionen	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 53 53 70

BALLY Loafers

und Chelsea Boots
die international
modisch-
korrekten
Herrenschuhe



Doelker

Bahnhofstrasse 32 Zürich

FIAT
850



Genau der Richtige

Das 850 Coupé — ein wahres Bijou
Zum erstaunlich niedrigen Preis von

Fr. 7690.—*

* Mitarbeiter der Swissair erfragen den für sie
gültigen Spezialpreis

FIAT Automobil-Handels-AG. 8048 Zürich

Freihofstrasse 25, Telefon 051 / 52 77 52 (intern Nummer 66, Herr B. Huber)



Liebe Rundschauler

«Er hat doch einen unverdienten Erfolg! Es geht doch ungerecht zu in dieser Welt.»

Haben Sie diesen Ausspruch nicht auch schon gehört? Oder haben Sie diese Worte nicht auch schon ausgesprochen? Bestimmt, manchmal nicht zu Unrecht. Normalerweise nimmt man an, dass Erfolg eine notwendige Folge anhaltender Arbeit auf stets demselben Gebiete bedeutet. Mehr oder weniger begünstigt durch Nebenumstände. Oder vielleicht hatte man das Glück, das «richtige Gesangbuch» im Sack zu haben, wie es heute in der Politik so schön heisst.

Eines ist jedoch sicher: Zur Arbeit gehört Erfolg, wenn sie befriedigen soll. Wird dieser durch irgendwelche ungünstige Nebenumstände verhindert, so wirkt das niederdrückend für den Betroffenen, das sich bis zur Verbitterung steigern kann. Wir alle können untereinander viel dazu beitragen, dass solche Verbitterungen nicht entstehen.

Es gibt Leute, die stehen allem recht skeptisch gegenüber, was nicht die eige-

ne Person und den eigenen, oft engen Ideenkreis betrifft. Der unbefangene, gut denkende Mitkollege freut sich jeden Erfolges, der die Allgemeinheit fördert, und es fällt ihm nicht ein, «neidisch» zu sein. Trotzdem bin ich der Ansicht, dass man objektive Kritik nicht mit «Neid» verwechseln darf. Unschön wird es erst, wenn man andere Leute vorschiebt, um seinem Unwillen, ob zu Recht oder Unrecht, Ausdruck zu geben. Das hat vielleicht weniger mit Neid, dafür aber umso mehr mit mangelnder Zivilcourage etwas zu tun. Wirkliche Werte werden auch wirklich gewertet, vor allem die nicht kleinlichen Denkens sind.

Mit freundlichen Grüßen
K. Strickler

Wir mögen die Welt kennen lernen, wie wir wollen, sie wird immer eine Tagseite und eine Nachtseite haben.

Goethe

Kenner kennen KENT

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



Liebe Mitglieder

Neuaufnahmen

Der Vorstand hat anlässlich seiner Sitzung vom 15. März die folgenden Piloten in die Aeropers aufgenommen:

Straumann Kurt
Müller Paul Maximilian
Binz Hans-Ulrich
Lächler Rolf
Kessler Robert
Gamma Hans-Rudolf
Isler Jürg

Wir heissen diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

Generalversammlung

Der Vorstand hat beschlossen, die Generalversammlung im Monat Mai durchzuführen. Die Unterlagen werden Ihnen noch fristgemäss zugestellt.

Wahlen

Unser Sekretär, Herr Dr. R. Schmid, wurde in den Grossen Gemeinderat Winterthur gewählt. Wir gratulieren ihm zu dieser Wahl.

Mit freundlichen Grüssen
A. Soeder

Telephongespräche



mit Untergebenen



mit Gleichgestellten



mit Vorgesetzten



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



1954 → 2014

Max Briner, Pilot

9. Juli 1935 – 9. April 1966



Die Welt vergisst oft ihre Berühmtheiten, noch ehe die Trauerglocken verhallt und die Blumen auf den Grabhügeln verwelkt sind. Vermissst wird auf die Dauer nur, wer nicht für sich selbst, sondern für andere gelebt hat. Max Briner war einer dieser Menschen. Seine ganze Kraft setzte er für den Nächsten ein. Jeder war ihm der Nächste.

Und plötzlich wurde diesem Wirken am Nächsten ein jähes Ende gesetzt. Mitten aus seiner Familie, mitten aus seinem Beruf, aber auch mitten aus seinen Freunden und Kameraden wurde er herausgerissen. Ein tragischer Flugunfall hat dem hoffnungsvollen Leben Max Briners ein Ende gemacht.

Man macht sich viel zu wenig Gedanken – solange man beisammen ist – über den Wert dessen, was man an einem Freund, Kameraden und Kollegen besitzt. 6 Jahre lang haben wir zusammen gelebt und gewirkt, in heiteren und besinnlichen Stunden, und all das schien selbstverständlich und gegeben. Jetzt, da Max Briner von uns gegangen ist und wir eine grosse Lücke in unserem Kreise finden, empfinden wir schmerzlich den Verlust und die Bedeutung der vornehmsten Gabe, die er seinen Nächsten so reichlich geschenkt hat: seine Freundschaft. Diese so weiterzupflegen, wie sie Max Briner verstanden hat, soll uns Verpflichtung sein. Wir werden unserem Kameraden ein ehrendes Andenken bewahren.

Was uns beschäftigt

1. Neue FDR's / Sommer-Rotationen 1966

Mit Beginn des Sommerflugplanes 1966 sind am 1. April ebenfalls die neuen FDR's in Kraft getreten. Vereinbarungsgemäss wurden uns von der Swissair die Sommer-Rotationen 1966 rechtzeitig zur Stellungnahme unterbreitet. Die Mitglieder unserer Einsatzkommission haben diese geprüft und mit Bezug auf die Sektoren NAT, FA, ME, SA und AF deren uneingeschränkte Zustimmung gegeben. Einzig hinsichtlich des Europa-Sektors ergaben sich gewisse Divergenzen, die aber auf unsere Intervention hin grösstenteils bereinigt werden konnten. Es betreffen dies die Flüge 600/601, 870, 410, 419, wobei in erster Linie die ersterwähnte Rotation eindeutig ausserhalb der neuen Einsatzrichtlinien lag.

Damit die neuen FDR's auch wirklich so gehandhabt werden, wie es die Verhandlungsdelegationen festgelegt haben, und damit Ausnahmebestimmungen nicht dafür verwendet werden, extreme Einsätze aufzustellen, mit anderen Worten zu verhindern, dass die Ausnahme zur Regel wird, haben wir uns an Herrn Gehriger gewendet und ihn gebeten, dahin zu wirken, dass jenen Leuten des Planungsdienstes und evtl. anderer Dienststellen der Swissair, die mit den neuen Regulations noch zu wenig vertraut sind und denen wesentliche Aspekte abgehen, die sich in den Verhandlungen herausgeschält ha-

ben, insbesondere Interpretations-Fragen, eine umfassende Orientierung zuteil werde.

Es ist uns klar, dass nicht überall von einem Tag auf den andern fehlerlos auf die neuen FDR's umgestellt werden konnte. Wir haben denn auch Herrn Tröhler mitgeteilt, dass wir den diesjährigen Sommerflugplan als eine Art Uebergangslösung von den alten zu den neuen FDR's betrachten und somit auch volles Verständnis dafür aufbringen, dass nicht alle requirements auf einmal erfüllt werden können. Wir erwarten aber, dass die vollständige Uebereinstimmung mit den neuen FDR's spätestens mit Beginn des Winterflugplanes 1966/67 hergestellt wird.

Sollten Ihre Einsätze in den nächsten Monaten erheblich über das in den neuen FDR's zugelassene Mass hinausgehen, bitte ich Sie, mir diese Fälle zuhanden unserer Einsatz-Kommission zu melden. Ich möchte aber auch den Appell an Sie richten, nicht nur die neuen FDR's gründlich zu studieren (was an und für sich selbstverständlich ist), sondern auch eine gewisse Nachsicht in bezug auf bestehende Fehler üben zu wollen, *errare humanum est*.

2. Cockpit Crew Meeting

Wie Sie aus dem Chefpilotenbulletin Nr. 128 entnehmen konnten, nimmt die Flight

Ops eine alte Tradition wieder auf, indem sie alle Piloten, Bordmechaniker und Navigatoren zu einem Cockpit Crew Meeting einladet. Bei Erscheinen dieser Rundschau-Nummer wird der erste dieser Ausspracheabenden, an dem die Herren H. Scherrer und E. Koch über Fragen des Verkaufs und der Finanzen referierten, schon stattgefunden haben.

Ich glaube, dass dieser Abend erfolgreich und nutzbringend war und möchte hoffen, dass die Gelegenheit, sich mit Management-Fragen vertraut zu machen, verfehrt benützt wird. Das nächste derartige Meeting ist im Laufe des Monats Mai vorgesehen und wird in Ihrem Einsatzplan mit der Abkürzung «meet» gekennzeichnet.

3. Fluglehrer gesucht

Ich komme mir wie der Rufer in der Wüste vor. Auf mein Zirkular vom 22. Februar und auf den Aufruf unseres Präsidenten in der Märzausgabe unserer Rundschau hat sich bis jetzt sage und schreibe ein einziger Fluglehrer für die Uebernahme eines FVS-Kurses gemeldet. Wir reden recht viel von Förderung des schweizerischen Pilotennachwuchses, tun dafür aber eigentlich recht wenig. Und was nützt es, wenn wir zunehmend Piloten zu Fluglehrern ausbilden lassen und diese sich dann für die Uebernahme eines FVS-Kurses nicht zur Verfügung stellen?

Nachstehend gebe ich Ihnen nochmals die zu vergebenden Kurse bekannt, in der Hoffnung, dass sich diesmal etwas regen wird.

Fliegerschule Bern

13. 6. — 25. 6.	FVS	Stufe III
17. 7. — 30. 7.	FVS	Stufe III
30. 5. — 12. 6.	FVS	Stufe I/II
3. 7. — 16. 7.	FVS	Stufe I/II
31. 7. — 13. 8.	FVS	Stufe I/II
14. 8. — 27. 8.	FVS	Stufe I/II
28. 8. — 10. 9.	FVS	Stufe I/II
26. 9. — 8. 10.	FVS	Stufe I/II

25. 4. — 28. 5.	Kurse für Flugverk.Leiter-Asp., Radio-Schweiz
8. 10. — 12. 11.	Kurse für Flugverk.Leiter-Asp., Radio-Schweiz
11. 9. — 26. 9.	Privatkurs

Fliegerschule Birrfeld

9. 5. — 21. 5.	wahrscheinlich Stufe II; es ist nicht ganz sicher, ob dieser Kurs durchgeführt werden kann, da er ausserhalb der Schulferien stattfindet.
8. 8. — 20. 8.	Stufe I/II

4. Heizöl-Aktion 66

Dies ist der letzte Aufruf zur Einreichung des Anmeldeformulars zur Teilnahme an der diesjährigen Heizölkaktion. **Letzte Eingabefrist: 30. 4. 1966.**

Wie sich die Preise entwickeln werden, steht noch nicht fest. Es ist allerdings damit zu rechnen, dass sie über dem letztjährigen Aktionspreis liegen werden.

5. Besuch bei der Stadtpolizei Zürich

Am 22. März durfte eine Anzahl Vorstandsmitglieder sowie unsere pensionierten Pilotenkameraden F. Zimmermann, E. Nyffenegger und H. Kuhn, zusammen mit einigen höheren Swissairfunktionären der Flight Ops einer Einladung von Herrn Dr. R. Bertschi, Kommandant der Stadtpolizei Zürich, Folge leisten. Die Eindrücke, die wir an diesem lehrreichen Nachmittag bei der Besichtigung der stadtpolizeilichen Anlagen gewonnen haben, sollen in einem späteren Bericht festgehalten werden. Wir möchten aber nicht verfehlen, Herrn Dr. Bertschi und seinen Mitarbeitern für den freundlichen Empfang zu danken, und wir hoffen, in absehbarer Zeit uns eine Revanche leisten zu können.

6. Kommentar Einsatzliste März 1966

1. PILOTEN

1.1. Bestand

Am 1. 3. 1966 beträgt der Bestand:

298 Schweizer	=	68,51 %
137 Ausländer	=	31,49 %
435 Total	=	100,00 %
Budgetierter Bestand		428
Effektiver Bestand		435
Ueberbestand	+ 7	

1.2. Bestandesveränderungen
Keine.

1.3. Umschulungen

DC-8: 3 PiC- und 15 Copi-Anwärter im Kurs.

CV-990: 2 PiC- und 4 Copi-Anwärter im UP resp. T Einsatz.

2 PiC- und 9 Copi-Anwärter im UK
I/66.

SE-210: 2 PiC- und 6 Copi-Anwärter im UP resp. S. Einsatz.

CV-440: 2 Teilnehmer im Kapt.Kurs.

20 Copiloten-Anwärter als SC.

4 Copiloten-Anwärter im UK.

Am 1.3.1966 befinden sich gesamthaft 69 Piloten in Ausbildung.

Die effektiven Funktionen der selbständigen Piloten sind die folgenden:

CD-8: PiC 34 inkl. OPS-Funktionäre
Copi 31.

CV-990: PiC 53 inkl. OPS-Funktionäre
Copi 46.

SE-210: PiC 59 inkl. DC-9 Anwärter
Copi 37.

CV-440: PiC 53 inkl. DC-9 Anwärter
Copi 52.

2. NAVIGATOREN

Unveränderter Bestand von 40 Positionen.

Mit freundlichen Grüßen
Dr. R. Schmid

AEROPERS-GENERALVERSAMMLUNG

Freitag, den 20. Mai 1966

20 Uhr, Restaurant «Glatthof», Glattbrugg

Wir gratulieren

Männiglich hat in der Presse lesen können und hat sich darüber gefreut, dass der Bundesrat

Herrn Dr. Werner Guldemann



als Nachfolger von Herrn Dr. Markus Burkhard zum neuen Direktor des Eidg. Luftamtes in Bern ernannt hat.

Diese Wahl erfüllt die Aeropers nicht nur mit Freude und Genugtuung, auch ein bisschen Stolz verbindet sich damit. Stolz deshalb, weil Herr Dr. Guldemann vor Jahren das Amt des ersten (nebenamtlichen) Aeropers-Sekretärs versah und auch im Redaktorenstab unserer Rundschau tätig war. Er hat sich um die Aeropers grosse Verdienste erworben, wofür wir ihm stets dankbar sein werden.

Das gute Einvernehmen und die engen freundschaftlichen Beziehungen, die bis heute Herrn Dr. Guldemann und die Aeropers verbunden haben, bieten Gewähr dafür, dass auch in Zukunft eine aufrichtige Zusammenarbeit bestehen bleibt.

Wir gratulieren Herrn Dr. W. Guldemann herzlich zu dieser ehrenvollen Wahl und wünschen ihm in Bern eine fruchtbare Tätigkeit.

Le Coin des Romands

Pour éviter les embouteillages sur les aérodromes

Une Formule ingénieuse

La piste d'atterrissage circulaire

Dans quelques années, lorsque le trafic aérien s'intensifiera, il risque fort d'y avoir des embouteillages dans les aérodromes où tout devra être minuté au quart de tour. Il faut donc dès maintenant trouver des moyens de gagner du temps et de l'espace.

La marine américaine — qui rivalise en matière d'aviation avec l'armée de l'air américaine — a peut-être trouvé la solution: l'aire de décollage (et d'atterrissage) circulaire. Au lieu de prendre son essor après avoir pris son élan sur une piste rectiligne, l'avion de demain prendra peut-être de la vitesse sur une piste en forme de cercle et aux bords évidemment relevés.

La chose est fort possible. Les pilotes de la marine américaine ont déjà réussi à se poser et à décoller dans ces conditions. Ils ont utilisé un circuit automobile de la General Motors, près de la base aérienne de Williams, dans l'Arizona, et les essais ont prouvé que des appareils aussi différents que le Skyraier à hélices, le Skyhawk à réaction ou le C-54,

version militaire du DC-4, s'y prêtaient parfaitement.

En revanche il faudra enseigner aux pilotes la nouvelle technique, en particulier pour l'atterrissage qui exigera d'eux qu'ils abordent l'aire circulaire avec une aile plus basse que l'autre.

Les partisans de cette formule révolutionnaire y voient de nombreux avantages. Pour eux, une fois bien assimilées les techniques nouvelles, les risques d'accident seront diminués, les pilotes ne risquant plus de faire un atterrissage trop court ou au contraire trop long. D'autre part, le principe de la piste circulaire permettra de réduire la dimension des aérodromes, la tour de contrôle et les bâtiments des voyageurs étant installés au milieu du cercle. Enfin, si le temps le permet, il pourra fort bien y avoir des décollages simultanés.

L'idée d'une aire circulaire avait été lancée en 1960 par un pilote de la marine américaine, le commandant James Conrey, qui est mort depuis. Il avait eu toutes les peines du monde à se poser à Lincoln, dans le Nebraska, un jour où le vent faisait rage. Il avait le premier avancé qu'une piste circulaire pourrait permettre à un avion de se poser quelle que soit la direction du vent.

(TdL, 13. 3. 66)

Die gute Kapitalanlage

eigener Besitz in Florida

General Development Corporation Miami FLA

ist ein altbekanntes, führendes Grundstück- und Bauunternehmen in den USA. Mit 15 000 Aktionären verfügt die Gesellschaft über ein Kapital von US \$ 175 000 000 und Grundbesitz im Werte von US \$ 550 000 000. Sie wird von bestbekanntesten Persönlichkeiten Amerikas geleitet. Die GDC genießt den Ruf, das zu leisten, was sie verspricht.

GDC baut Städte, welche bis ins letzte Detail vorgeplant sind. So beträgt die gegenwärtige Erschließungsfläche in den drei Städten Port Charlotte, Port St. Lucie und Port Malabar über 800 Quadratkilometer. In den von der GDC gebauten Städten finden Sie alles, was zu einem angenehmen und ausgefüllten Leben notwendig ist.

Der Zuzug nach Florida von 30 000 Personen pro Monat bringt diesem Staat eine stetig steigende Prosperität. Diese rapide Entwicklung hat naturgemäss ein rasches Ansteigen der Grundstückspreise zur Folge.

Noch haben Sie die Möglichkeit, zum Preis ab US \$ 1.70 pro m² und zu monatlichen Raten ab US \$ 20.- baufertiges Land (inbegriffen Erschließung und alle Abgaben) im entwicklungsreichsten Staat der USA zu erwerben,

vertrauenswürdig — solide — erfolgreich



◀ Verwenden Sie beiliegende Antwortkarte



Generalvertretung für Europa

UTO-RING AG

Abt. Florida Dreikönigstrasse 21 8002 Zürich Telephone 051 25 42 90

Diese Anzeige ist genehmigt von der staatlichen Landerschließungs-Kommission in Florida (Florida Real Estate Commission) unter Nr. A-D, 59056 (K-105)

21. IFALPA-Konferenz, Auckland, New Zealand

(8.—15. 3. 66)

Bericht von F. Stadelmann

1. Teil

Warum so weit?

Schon seit einigen Jahren hat die N.Z.A.L.P.A. (Neuseeländische Piloten-Vereinigung) ihre Einladung aufrecht erhalten mit der Begründung, in diesem abgelegenen Flecken Erde hätten ihre Airline und sie Publizität und Rückenstärkung besonders nötig und zudem würde es dem gegenseitigen Verständnis nur förderlich sein, wenn zur Abwechslung einmal die andern und nicht sie, die mit solch langen Reisen zum Konferenzort verbundenen Schwierigkeiten auf sich nehmen müssten.

Seit einem halben Jahr besitzt die «Air-New Zealand» DC-8, fliegt damit nach Los Angeles und eröffnete 2 Tage vor Konferenzbeginn die Strecken nach Singapur und Hongkong. Die Konferenz fiel so mit einem wichtigen Schritt dieser Airline zusammen, die sich dann auch sehr grosszügig zeigte, die Delegationen als VIP's behandelte und Freipassagen mit fester Buchung zur Verfügung stellte. Meine Reiseroute war somit gegeben; via Los Angeles und dorthin mit SAS über den Pol, ermöglicht durch zuvorkommende Mithilfe der Swissair, der wir dafür bestens danken.

Ein Tip für Kalifornien-Reiselustige: Ver-

meiden Sie wenn immer möglich die SAS-Polarroute; jeder free II-Koffer bleibt fast ausnahmslos in Kopenhagen, da die Gepäckräume der DC-8 mit zahlender Fracht überfüllt sind. Wenn Sie dennoch diese Route wählen: SAS erlaubt Handgepäck und Kleidersäcke soviel Sie in die Kabine tragen und dort vorschriftsgemäss verstauen können.

Organisation und Beteiligung

Die N.Z.A.L.P.A. hat alles daran gesetzt, um der Konferenz vollen Erfolg zu sichern. Einsatz und Aufwand einer Gastgebervereinigung sind enorm und immer wieder erneut beeindruckend. Eine solche Konferenz wäre kaum durchführbar und könnte der angestrebten Publizität nie gerecht werden ohne Mithilfe der Airline, Stadtbehörden und Touristenorganisationen.

Die Neuseeländer Piloten konnten sich in dieser Beziehung glücklich schätzen. Der Minister of Civil Aviation ist ein begeisterter Sportflieger und der Deputy Maire von Auckland sogar ein ehemaliger Fliegergeneral. Diese beiden Persönlichkeiten eröffneten denn auch offiziell die Konferenz, an der 104 Delegierte teilnahmen. Aus der Schweiz waren deren zwei. John Sterndale für die FPAS und ich für die Aeropers, welche aus Sparsamkeitsgründen diesmal zur one-man-show (miss-)griff. Glücklicherweise deck-

ten sich die Ansichten der FPAS weitgehend mit den unsern, so dass wir gemeinsam am gleichen Strick zogen. (Wer J. Sterndale kennt, kann sich vorstellen, wie willkommen sein Gewicht ist.)

NB.: Keith Amies, der manche Jahre Swissair-Navigator war und jetzt bei der «Air New-Zealand» die neueröffneten Strecken befliegt, nahm sich mit seiner Frau unser ganz speziell an. Kein Wunder, dass es ihnen und den beiden Knaben im schönen Neuseeland und in ihrem reizenden Haus in Auckland sehr gefällt. Sie erinnern sich gerne an ihre Zeit in der Schweiz, an Freunde und Bekannte, die sie alle herzlich grüssen.

Die IFALPA umfasst jetzt 48 Pilotenvereinigungen, mit einem Total von rund 27 000 Piloten. Neu aufgenommen wurden: Bahamas, Libanon und die Spanier, deren Einladung für die 1967er Konferenz nach Madrid angenommen wurde.

Bestätigt wurden wiederum als

Präsident: Capt. J. J. Foy
(Canada)

Deputy President: Capt. J. Bartelski
(Holland)

Aus den Reihen der Officers möchte ich nur **John Sterndale** (Schweiz/FPAS) erwähnen, der zum Regional Vice President für die Aera Europe/Mediterranean gewählt wurde. Wir gratulieren!

Agenda und Beschlüsse

Wie üblich wurde die Hauptarbeit in den sechs Subcommittees geleistet, welche schliesslich ihre Resultate, Recommendations und Resolutions zur endgültigen Begutachtung und Abstimmung dem Plenary vorlegen müssen.

Subcommittee

A: Industrial

B: Licencing, Medical, Operational,
Legal

C: Airworthiness

D: Communications, Meteo, Regional

E: Aerodromes, Aerodrome Ground

Aids

F: Nominations, Administration

Um Sie nicht zu langweilen, verzichte ich auf die Wiedergabe der ganzen, sehr umfangreichen Agenda und gestatte mir, die meines Erachtens für uns interessantesten Probleme herauszupicken und auch nur deren wichtigste Beschlüsse.

Legende:

RES = Resolution (muss befolgt werden)

REC = Recommendation (sollte befolgt werden)

CR = Chairmans Report (der Vorsitzende eines Subcommittees bringt damit dessen mehrheitliche Auffassung zur Geltung)

Ich werde ausdrücklich erwähnen, wenn eine von mir aufgeführte RES an der Konferenz nicht von allen vertretenen Vereinigungen ratifiziert wurde. Die Ratifizierungsfrist erstreckt sich bis 90 Tage nach Konferenzende.

All Weather Operation (AWO)

Ein sehr umfangreiches Gebiet. Eingehende Studien wurden diskutiert und zur Untermauerung und Veranschaulichung ein äusserst eindrücklicher Film vorgeführt, aufgenommen von der Blind Landing Experimental Unit (BLEU) at Bedford-Airport, England, der Anflüge und Landungen, teils automatisch, bei verschiedenen schlechten Sichtbedingungen (Minimal war RVR- 120 ft, vertical Vis. = 40 ft) zeigte.

Man hat sich mit der gegenwärtigen Cat. I-operation 200 ft / 800 m im allgemeinen mehr oder weniger abgefunden, jedoch bemängelt man sehr das Fehlen von Informationen über Vertical wind shear im short final und ist beunruhigt über die nicht standardisierten Bodeninstallationen. Man kann sich davor sicherlich nicht verschliessen, es ist ei-

gentlich unerhört, welche Verschiedenheiten, speziell in Sachen Beleuchtung und Markierungen, in der kritischsten Phase eines Anfluges dem Menschen präsentiert und welche Interpretationskunststücke in bezug auf Zeit dadurch von seinen Sinnesorganen verlangt werden.

Mit Recht wird befürchtet, dass, bevor in dieser Hinsicht akzeptable Voraussetzungen geschaffen sind, die Cat. II-operation (100 ft / 400 m) «durchgestiert» wird.

Ground Facilities for Cat. II Operations (100 ft / 400 m)

CR

ICAO AWOP II has developed a guideline of minimum ground facilities necessary to support Cat. II Operations, with the cautionary qualifications:

- a) Terrain profile before threshold be examined to ensure adequate obstacle clearance, and necessary profile information for radio altimeter usage.
- b) Provision of a high standard of ground facility implementation and performance, airborne equipment, maintenance standards, and training requirements.

REC

Member Associations should require the following minimum ground facilities for any operations in Cat. II conditions:

1. An ILS meeting the Cat. II facility requirements of Annex 10
2. An approach light system
3. Runway edge lights
4. Runway threshold lights
5. Runway touchdown zone lights
6. Runway centre line lights
7. Runway markings
8. Means to determine the runway visibility of Cat. II runways
9. Means for the measurement and dissemination of necessary meteorological data including wind.

10. Means to ensure that aerodrome emergency ground vehicles can properly operate in the prevailing conditions during Cat. II operations.

11. Suitable equipment and procedures for determining that the various facilities are operating properly.

REC

The IFALPA AWOP Study Group should prepare policy to ensure that all Cat. II and III operations are conducted in conditions of standardised regulation, and that strong representation be made to ICAO AWOP III to achieve this.

REC

The IFALPA Secretariat is requested to circulate all Member Associations to obtain data, reports and information about significant wind shear.

CR All-weather operations — General In summing up the present position of the operating industry in its progress towards lower landing minima, the Committee was conscious of a growing apprehension amongst pilots about the hasty methods prevalent in developing lowered minima operations.

A cautionary and more conservative approach would seem appropriate at this time, to allow manufacturers, operators, and agencies to review areas of concern.

IFALPA Air Safety and Accident Investigation Structure (AIG)

CR The IFALPA AIG Assistance during 1965/66 was reviewed. The system has proved to be functioning satisfactorily in those cases for which assistance was called, as, for example, the assistance given by RVP Captain Blomberg in the Pakistan Airways crash at Cairo. This is one of the cases where a direct request for assistance was sent to IFALPA HQ. Another example appeared during this Conference from Japan over CPAL Crash.

The report from the TWA crash at FIUMICINO, where the Italian Association rendered a service and assistance that has set an example for all times on this matter within IFALPA, is unfortunately not yet available.

The review showed that great strides forward are being made in implementation of the IFALPA AIG assistance policy and in getting pilot members trained in the art.

The review further gave a clear indication of the value and necessity of the local Associations to be prepared to step in when assistance was needed.

As a whole progress is encouraging and should stimulate all Associations to make extra efforts in completing the AIG-programme, as it seems now more and more possible to obtain governmental recognition for participation in accident investigation in an increasing number of countries.

It was noted that many aircraft are still flying without crash recorders which would make the work of the investigation more difficult until those dates when the REC 3/1 of 4th AN Conference is implemented.

REC

Be it recommended that member Associations be asked to inform IFALPA on any of their members who are qualified in accident investigation either through experience or by an approved course, who can be called upon by IFALPA when its assistance is requested by member organisations.

CR

It was evident that there is a lack of international uniformity of qualifications and consideration should be given to the practicability of achieving a satisfactory minimum standard in this field, if necessary by representation to ICAO.

Proposal

1. IFALPA should organise periodic courses for Accident Investigators.
2. IFALPA should invite from existing schools qualified instructors to teach and to qualify potential investigators.
3. IFALPA should invite the following organisations of every nation concerned, to send an adequate number of representatives to acquire qualifications either as investigators or as observers:
 - a) Pilot groups
 - b) Civil Aviation Departments
 - c) Certification Organisations
 - d) Judicial Departments

Auch wir, vor allem unsere Flusiko, haben hier noch einen langen Weg zu gehen, bis das Ziel einigermaßen erreicht ist. Beziehen wir das Ganze nur auf uns, unsere Instanzen und die Abwicklung einer Unfalluntersuchung in unserem Lande und nur unsere Flugzeuge betreffend, so mögen die Gründe und das Angestrebte vielleicht reichlich gesucht und überspitzt erscheinen. Die Flugzeuge machen aber vor den Landesgrenzen nicht halt, und so dürfen auch wir nicht. Man zählt auf uns und in diesem Gebiete auf unsere Solidarität. Es wäre bedenklich und wir schnitten uns ins eigene Fleisch, würden wir uns ihr entziehen. Andere Länder, andere Sitten. Wie würden wir aufheulen, wenn Capt. Abderhalden von der Innerschweiz nach einem crash auf einem «unterentwickelten» Flugplatz kurzerhand von der Polizei aus dem Cockpit ins Gefängnis geführt würde, wie dies so ähnlich beim erwähnten TWA-Unfall in Rom geschah.

Wer anders als ein Spezialist (im Falle des Cairo-Unfalls ein Pilot) kann daraufkommen, dass das der aus Laien zusammengesetzte Untersuchungs-Instanz vorgelegte Voice-recording-tape gefälscht war?

Man sollte glauben, dass bei jedem Un-

fall, der seriös und verantwortungsbewusst abgeklärt werden sollte, Spezialisten willkommen und nicht nur zugelassen, sondern zugezogen würden. Der Schluss liegt nahe: Wo man sich gegen sie verwehrt, ist etwas faul.

Konsultationen von Fachleuten können noch andere Erfolge zeitigen, wie dies aus dem Besuch von Regional Vice President Capt. Blomberg (Holland) in Cairo anlässlich des Pakistan Airways crash hervorgeht.

IFALPA hat ja vor nicht allzulanger Zeit eine Aktion gegen die Nachtlandungen Cairo RW 34 eingeleitet und gleichzeitig ein Programm zur Hebung der Sicherheit für Cairo-Operationen im allgemeinen aufgestellt, das in Auckland nochmals überarbeitet wurde. Capt. Blomberg drückte in Cairo erneut auf Sofortmassnahmen.

Der nachfolgende Brief zeigt einigen Erfolg.

The following letter from the Director General of the Civil Aviation Department in Cairo has been received during the course of the IFALPA Conference by the IFALPA Executive Secretary:

Captain C. C. Jackson
Executive Secretary,
IFALPA,
1, Hyde Park Place,
Marble Arch,
London, W. 2.

March 1st

Dear Sir,

With reference to your letter 3/36 CCJ/AW dated the 5th Feb. 1966, concerning IFALPA suggestions for Air Navigation Facilities at Cairo Airport, I have the honour to inform you about the actions being taken or planned to be taken as follows.

Concerning group 1 improvements:

On R/W 05, a complete system of Precision Approach Lights Cat. II will

be installed on both ends of the R/W by the end of 1966.

— Wing bars on R/W 05 have been already installed.

Concerning group 2 improvements:

All ATC personnel are being trained at the Regional Centre at Embaba according to the international standards and regulations. The elimination of VMC climbs and descents specially at night is now under consideration with the airline operators concerned, and you will be informed in due course. Meanwhile, this procedure is only applied on request.

Concerning Meteorology, comments of the Met. Dep. are invited and you will be advised soon.

As for the Navigation Aids.

- a) Unable to move the L. U. locator to the suggested position because of some siting difficulties, this may be executed later.
- b) Radio Range will be withdrawn and replaced by the CR-NDB before 30/6/66.
- c) CAD is taking procedures for installation of a Radio Beacon on top of the Mokkatum hills at the T.V. site station there, which will be aligned with R/W 05 as practicable as possible by the end of June, 1966.

After the installation of this beacon, Almaza beacon will be cancelled.

Concerning group 5 improvements:

On R/W 05 VASIS will be installed by the end of 1966. A new ILS Cat. II will be in operation by the end of 1966 on R/W 23.

Thanking you for your co-operation, I remain Sir,

Yours truly,

Act. Director General
Civil Aviation Department
(Fortsetzung folgt)

Pilotenfehler

Piloten haben keine selbstmörderischen Neigungen. Wenn man den Kommentar einiger Individuen gehört hat, die von der BBC herbeigerufen worden waren, um mögliche Ursachen für den kürzlichen Unfall einer B-707 der Air India zu erläutern, dann scheint es, dass dieser Punkt wieder einmal eines nachdrücklichen Hinweises bedarf.

Etwa eine Stunde nach jedem grösseren Flugunfall taucht immer irgendein Sachverständiger auf, der die Ursache als Pilotenfehler klassifiziert – mit gewissen Einschränkungen freilich, um sich vor Anklagen eines voreiligen Urteils zu schützen.

Weshalb ist das so weitverbreitet? Ist es, weil man so leicht verallgemeinern kann, oder weil solche Sachverständige praktisch keine Erfahrung im modernen Betrieb von schnellen Flugzeugen bei Luftverkehrsgesellschaften haben? Ich bin über diesen Vorgang tief besorgt und wage zu behaupten, dass solche Kommentare auf eine spontane negative Reaktion stiessen, wenn sie auf andere Geschehnisse in der Fliegerei ausgedehnt würden.

Wir sollten die Definition von «Pilotenfehlern» neu durchdenken, denn der Ausdruck wird weitherum missbraucht, und dies führt zu vielen falschen Annahmen von Leuten, die ausserhalb der Fliege-

rei stehen und Schwierigkeiten haben, die wahren Tatsachen von den Kommentaren zu trennen. Als Pilot gebe ich zu, dass es so etwas wie Pilotenfehler gibt. Für mich ist dieser definiert als immer dann vorhanden, wenn ich – trotz richtigem Training, grosser Erfahrung, geeigneter Ausrüstung und einer Umgebung, die diesseits des menschlich Möglichen liegt – etwas tue, was der Sicherheit abträglich ist.

Dies kommt nur in allzuvielen Fällen vor, aber bei weitem nicht in dem Ausmass, wie die meisten Leute sich dies denken. Der Verkehrspilot ist sehr sorgfältig ausgebildet, sein Leben steht immer auf dem Spiel, und er ist im allgemeinen sehr vorsichtig, was einigen ständig drängenden Geschäftsstellen nicht immer in den Kram passt. Schnelle Strahlflugzeuge im Sinkflug in der Nähe von Bergen zu fliegen, mit vorherrschend schlechtem Wetter und hohen Windgeschwindigkeiten, ist kein beneidenswerter Posten.

Viele Versuche sind in den letzten Jahren unternommen worden, um die Zeit- und Bewegungsbeziehungen zu erfassen, wie sie unter solchen Umständen auftritt. Aufnahmen der Augenbewegungen von Piloten haben sich als sehr wertvoll erwiesen, indem sie einen Grad der Aktivität beim Ueberwachen der Instrumente zeigten, der nur mit andauernd und blitz-

schnell beschrieben werden kann. Was aber über die Gehirntätigkeit in der gleichen Zeitspanne? Vielleicht würden elektroencephalographische Informationen den Punkt gefährlicher Sättigung zeigen, die manchmal durch die Anforderungen des ständigen Ueberblickens der Lage entsteht.

Wir nennen sie Ueberlast, und ähnlich wie jedes elektrische System hat auch der Mensch seinen Grenzwert, bei dem er entweder Belastung abgibt oder gar für einen Moment ausschaltet. Genau zu diesem Zeitpunkt ist die grösste Gefahr zu erwarten, da irgendeinem navigatorischen Problem in der vertikalen oder horizontalen Ebene nicht die Aufmerksamkeit geschenkt wird, die es verlangt.

Es gibt Leute, die das Pilotenfehler nennen. Ich nenne es vermeidbar.

Die Verwendung sehr hoher IAS-Geschwindigkeiten in Verbindung mit sehr hohen Sinkgeschwindigkeiten sollte erforscht werden. Gewöhnliche ATC-Procedures sollten niemals beschleunigte Sinkmanöver mit hoher Geschwindigkeit verlangen, zumal man bei den meisten Jets (ausser der Trident) Spoilers und Fahrwerk ausfahren muss, um viel rascher als mit 3000 ft/min zu sinken und die Vibrationen und der Lärm von diesen Einrichtungen her unerwünscht sind (ausser bei der Comet).

Wir müssen nicht nur die Trägheit unserer Flugzeuge überwinden.

(«The Aeroplane», 17. 2. 66)



Der grässlichste Beruf der Welt

Von Flugkapitän Rudolf Braunburg

«Ein Beruf ist das Rückgrat des Lebens», meint Friedrich Nietzsche. Viele Kapitäne halten ihren Beruf nicht für einen Beruf, sondern für eine unzumutbare Unterbrechung ihrer Freizeit. Und das erklärt den gekrümmten Rücken und die schlechte Haltung.

Es gibt drei Dinge, die Verkehrspiloten hassen wie die Pest oder einen Gewitterdurchflug; 1. das Lob von Passagieren, die ihre simple Routinearbeit heroisieren; 2. das Ausbleiben des Lobes von Passagieren, die ihre heroische Arbeit offenbar zu simpel sehen; 3. das Fliegen schlechthin.

Nichts ist einem guten Piloten so verhasst wie sein Beruf! Wer daran zweifelt, höre sich die Begrüßungs-, Begegnungs- oder Abschiedsworte an, die sich verschiedene Besatzungen auf den beruflichen Treffpunkten wie Wetterwarte, Besatzungsräumen, Toiletten zurufen.

«Wohin des Weges?»

«Nach Nürnberg! Scheussliche Sache!»

«Uns geht's auch nicht besser! Wieder mal diese grässliche Tour nach Madrid!»

«Haben sie dort noch immer diese vollklimatisierten Hotelzimmer?»

«Ja, entsetzlich. Abends wird man zu einem kostenlosen Drink an der exklusiven Bar eingeladen! Man kommt nie zur

Ruhe! Hallo, Leute, dort kommt Peters aus Dakar zurück. Wie war der Flug?»

«Unangenehm, unangenehm! Wir hatten Unmengen von Kaviar an Bord; da blieb uns nichts übrig, als pausenlos das Zeug runterzuwürgen! Und dann Dakar! Drei Kilometer Badestrand vor der Hoteltür; wenn man da nicht den ganzen Tag faul am Wasser liegt, ist die Direktion beleidigt! Und ihr?»

«Madrid! Da schleppt man sich auf dem Rückweg wieder mit Sherry zu Tode. Und dann diese widerliche Route! Immer am Alpennordrand entlang; Eigernordwand, Genfer See, Montblanc. Ode, öde!»

«Dort kommt Hammerstein! Der muss nach Rio, das arme Schwein! 'n Abend, Hammerstein!»

«Hallo, Peters! Noch einen solchen Trip und ich streike! Dreimal im Monat nach Rio ist eine Zumutung! Und den ganzen Südatlantik nichts zu essen als Forelle blau und Schwalbennestersuppe! Zum Kotzen! Und dann diese ewige Sonne, ich kann sie nicht mehr sehen! Hier gibt's wenigstens ab und zu mal ein bisschen Schneematch, da weiss man, was man hat! Und dann diese schauerhafte Copacabana; sie hängt mir zum Hals heraus!»

«Tröste dich mit Wolters! Dem geht's noch dreckiger! Der muss eine ganze Woche nach Kalifornien! 'n Abend Wolters!»

«'n Abend! Also Kinder, wie findet ihr das?! Hören Sie mal, habe ich zu meinem Einsatzleiter gesagt, also, habe ich gesagt, einmal im Vierteljahr nach San Franzisko ist ja noch zu überstehen, wenn man gleich wieder umkehrt, ich lasse mich auch gern mal nach Tokio strafversetzen für zwei Tage, aber ewig diese miesen Touren nach Kalifornien, Florida, Madeira, das mach' ich nicht lange mehr mit, habe ich gesagt. Und dieser verdammte Madeirawein ist dort so billig, dass man das Zeug tonnenweise mitschleppt, und hier liegt's dann 'rum! Mir ist das alles ein Greuel!»

An dieser Stelle des tonbandgetreu aufgezeichneten Gesprächs betrat Weckerle den Besatzungsraum und setzte dem Ganzen die Krone auf.

«Also hört mal, ist das nicht eine abgeschmackte Infamie? Man schickt mich auf einen Flug um die Welt! Ist das nicht das Letzte? Und nicht etwa auf dem kürzesten Weg, nein! Irgend so ein komisches Symphonieorchester macht eine Tournee, da gibt es in allen möglichen obskuren Nestern drei Tage Aufenthalt! Beirut. Hongkong. Honolulu. Hollywood. Miami. Wie findet ihr das?»

«Ekelhaft! Schaurig! Widerlich! Disgusting!» fanden alle.

«Der Witz ist: Ich spare seit Monaten auf eine Fahrt in die Lüneburger Heide. Meint ihr, es wäre möglich, auch nur drei Tage dafür frei zu kriegen. Welch ein Wunder, bei diesem lahmen Betrieb!»

«Man sollte wirklich mal streiken!» schlug einer vor, da klingelte das Telefon, und Weckerle wurde an den Apparat gerufen. Sein Gesicht verfärbte sich langsam, aber stetig von Hochrot auf Flaschengrün, dann wurde es leichengrau.

«Wie bitte? Gestrichen?..... Wieso streicht man einfach meinen Weltflug?... Wie? Ich soll mal ausspannen?...!!... Sind Sie noch zu retten? Ich?... Zuviel geflogen im letzten Monat? Mann! Ich hocke tagelag zu Hause und öde mich selber an!... Na also! Das will ich Ihnen auch geraten haben! Also ich fliege, ist das klar?»

Und Weckerle kehrte vom Telefon zurück und erklärte: «Man sollte wirklich mal mit der Faust auf den Tisch schlagen! So geht's nicht mehr weiter! Wirklich nicht!» Merke: «Es ist nicht alles erstrebenswert, was erreichbar ist!» sagte der Weltraumaffe und sprang mit dem Fallschirm ab.

Vorstandszusammensetzung und Kommissionen

Vorstand

Präsident: A. Sooder
Vizepräsident: F. Stadelmann
Kassier: O. Grunder
Beisitzer: H. Büchi, P. Frei, P. Habegger,
H. U. Mäder, W. Meyer, R. Leutwyler, H.
Weidmann, M. Bethge, E. Schadegg

Sekretariat:

Dr. R. Schmid (privat 052 / 7 39 55)
Frl. R. Klocker
Bürotrakt B, Nr. 215, Flughafen
Telefon 84 76 61, intern 2337
Postfach 150, 8058 Zürich-Flughafen

Kontrollstelle

W. Schatzmann, H. Dietschi

Zollfragen

K. Schmidli

Seniority-Kommission

Vorstand

Nachwuchs-Kommission

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

Fltfahrt-Kommission

A. Sooder F. Schreiber

IANC-Vertreter

K. Schmidli

Hilfsskassier

P. Gass

Stimmzähler

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

«Rundschau»-Redaktion

K. Strickler
Dr. R. Schmid

Einsatz-Kommission

F. Stadelmann: Vorsitz
H. R. Christen, P. Habegger: DC-8
H. Büchi: CV-990 (EU/ME)
W. Meyer: CV-990 (AF/SA)
DC-9 vakant
E. Kaiser, R. Anliker: SE-210
W. Walser: CV-440
A. Strehler: Copi-Fragen
M. Bethge: Navigatoren-Fragen

VE-Stiftungsratsmitglieder

E. Bill E. Scheller

VE-Kommission

E. Bill	F. Schreiber
E. Scheller	H. Weidmann
C. Miazza	P. Vuille
K. Rutishauser	E. Schadegg

APK-Beobachter: M. Bethge

Deplacements-, Unterkunfts- und Salär-Fragen

P. Habegger, NA (Vorsitz)
F. Stadelmann, FA
W. Meyer, AF/SA
H. Büchi, ME
K. Kuratli, EU
P. Frei, EU
F. Schreiber
A. Kunz
Dr. R. Schmid

IFALPA-Kommission


A, F, P	Sekretär
B	F. Stadelmann
C	P. Habegger
D	L. Ritzi
E	W. Busenhart

Flugsicherheits-Kommission

E. Heiz (Vorsitz)
A. Muser G. Schaefer
A. Bezzola H. P. Suter
D. Friolet R. Suter
R. Leutwyler U. Reifler

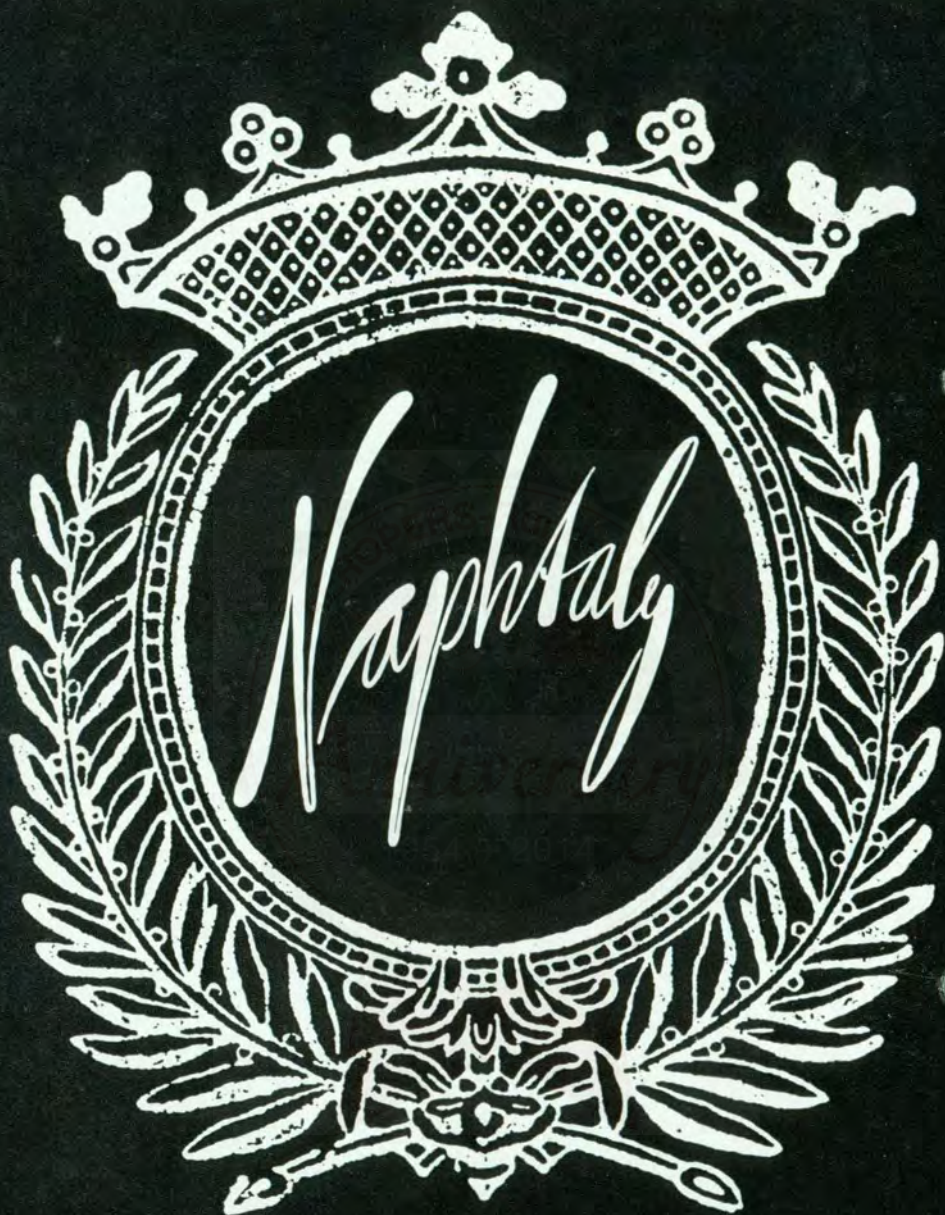


Ein Knoten...



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