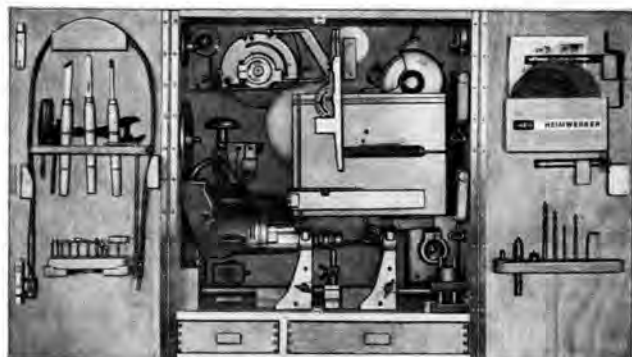




1954 → 2014

aeropers rundschau

Mai 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 137

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
Le coin des Romands	8
Mitteilungen der Flusiko	9
Radio Call Sign Wettbewerb	10
Zum Flugzeugabsturz am Fudjijama	12
Männerjagd bei den Fluggesellschaften	15
Warum denn am Boden bleiben, wenn es 10 000 Meter weiter oben einen Film zu sehen gibt?	18
IFALPA-Konferenz, Auckland (2. Teil)	21
Vorstandszusammensetzung und Kommissionen	24

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

Kenner kennen KENT

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





Liebe Rundschauler

«Klug zu reden ist oft schwer, klug zu schreiben meist noch mehr», sagt ein Sprichwort. Das merkt man erst so richtig, wenn man alle Monate einen sogenannten Leitartikel schreiben muss und sich über das Thema den Kopf zerbricht. Für diesmal habe ich mir die Sache leicht gemacht. Auszugsweise habe ich die nachfolgende Betrachtung aus einem Artikel einer Zeitung entnommen, welcher sich mit der wahren Vornehmheit auseinandersetzt.

Wie gewählt mancher auch seine Sprache sprechen mag, wie elegant er sich auch kleide, wie eifrig er das Benehmen Hochgestellter auch studiere – wahre Vornehmheit vermag er sich trotz aller Bemühungen doch nicht anzueignen. Woher kommt es, dass wir dem einen Menschen auf den ersten Blick alle Achtung entgegenbringen, während ein anderer

uns nicht das geringste Interesse einflösst? Wie kommt es, dass wir zu manchem Menschen uns so stark hingezogen fühlen, wie der Stahl zum Magneten, dass wir manchen gut mögen, ohne dass er uns einen sonderlichen Dienst erwiesen hat? Und welches ist der Grund dafür, dass mancher uns unsympathisch ist, wie sehr er auch bestrebt ist, einen günstigen Eindruck zu machen?

Es ist die sich im äusseren Wesen zeigende Gesinnung, die uns zu jenem hinzieht, von diesem uns zurückhält. Die

grosse, aufrichtige Gesinnung ist es, die unbewusst alle in ihren Bann nimmt.

Wie findet man sie doch so selten, jene grossen Charaktere! Und darum ist auch wahre Vornehmheit so selten unter den Menschen. Die grossen, starken Persönlichkeiten allein erklimmen des Lebens Höhe. Nicht Geburt oder Reichtum stellte sie dahin, sondern ihr erhabener Geist zog sie selbst hinauf zum Licht, um dort zu strahlen und andere zu sich empor zu ziehen.

Ein jeder fühlt es, dass das Unwiderstehliche seines Wesens aus seinem Innern stammt, dass es sein Geist ist, der ihn über andere erhebt.

Nur ein vornehmer Geist schafft einen vornehmen Körper; gutes, reines Denken allein verleiht dem Menschen äussere Schönheit und jene Anziehungskraft, die jeder fühlt, der mit ihm in Berührung kommt.

Aber nicht bloss eine gute, sondern auch eine tüchtige Gesinnung ist zur Entwicklung einer kraftvollen Persönlichkeit notwendig. Gute, wertvolle Gedanken werden sich stets umsetzen in die Tat.

Das Arbeitsfeld von Bedeutenden betrachtend: ihr Leben ist unaufhaltsames Wirken und Schaffen, nicht Träumen. Und ihre Arbeit ist ihnen Freude, inneres Bedürfnis.

Darum ist nicht das Nichtstun die Zauberformel zur Erlangung wahrer Vor-

nehmheit, sondern allein die ernste, zielbewusste Arbeit, die Arbeit um ihrer selbst willen verleiht Genugtuung und hebt den Menschen aus der breiten

Masse der Mittelmässigkeit heraus.

Mit freundlichen Grüßen
K. Strickler



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



Was uns beschäftigt

1. Loss of Licence

Gestützt auf die Allgemeinen Versicherungsbedingungen, Abschnitt I, Ziffer 2, Abs. 3, teile ich Ihnen mit, dass die Loss of Licence-Versicherungsverträge für das Jahr 1966/67 erneuert wurden. Am Stichtag, das heisst am 1. Mai 1966, waren in der Loss of Licence versichert:

300 Piloten

35 Navigatoren

Abermals benütze ich die Gelegenheit, um Ihnen naheulegen, dass sämtliche Unfälle und Krankheitsfälle, die zu einem vorübergehenden oder dauernden Lizenzverlust führen können, dem Aepers-Sekretariat zu melden sind. Bitte lesen Sie wieder einmal Abschnitt V der Versicherungsbedingungen durch, insbesondere Ziffer 11, wo es heisst, der Eintritt eines Schadenfalls müsse von der Aepers innerhalb von 3 Wochen der North-ern mitgeteilt werden.

2. Fluglehrer, Route-Check-Piloten

Unser Präsident hat Ihnen in der März-Rundschau einige Gedanken zu diesem Thema vermittelt und auf die seinerzeitige Aussprache mit Herrn Gehriger hingewiesen. Das Resultat dieser Aussprache war für den Vorstand eigentlich recht erfreulich; er glaubte wenigstens, im Interesse aller gehandelt und den grösstmöglichen Schutz seiner Mitglieder herausgewirtschaftet zu haben.

Zum Thema «Anonymität» hat sich nun ein bewährter PiC zum Wort gemeldet, dessen wohlgelungenen Vers wir Ihnen nicht vorenthalten möchten:

THE CHIEF AND THE INDIANS
oder die anonyme Reklamation

Kleiner Bruder hat vor Chief mit Stern
so weiche Knie,

Kleiner Bruder wagt zu reklamieren
drum gar nie.

Grosser Bruder will den kleinen
hilfreich trösten,

sagt, er lasse sich für ihn
am Pfahle rösten.

Kleiner Bruder braucht den Namen
nicht zu nennen,
anonym kann er im Wigwam
friedlich pennen.

Sieht im Traume selber sich
so stark und gut,

doch am Tage findet er nur anonym
den Mut.

Kleiner Bruder, lass den guten Rat
dir geben:

anonym wirst du nie Chief
in deinem Leben.

KR

3. Rekonstitutionsanzeige

Die Flight Engineers Vereinigung hat uns folgende Vorstandszusammensetzung für das Vereinsjahr 1966/67 bekanntgegeben:

Präsident: H. Sachs
 Vizepräsident: U. Schnurrenberger
 Aktuar: W. Häuptli
 Kassier: E. Schlotterbeck
 Beisitzer: R. Salzmann
 K. Sauer
 E. Vollmar

4. Kinder-Ferienaustausch Schweiz/USA

Ich gebe Ihnen nachstehend Kenntnis vom Schreiben von Herrn S. Nadelmann, New York, und bitte Sie, falls Sie sich für einen derartigen Austausch interessieren, sich unverzüglich mit mir in Verbindung zu setzen:

"Thank you very much for your friendly note of March 18 on a possible **exchange with a Swiss girl** during the summer 1966.

I checked this out again with the Charlop family and would like to inform you that they are still interested in such a project. The idea would be for the summer of 1966 to get a Swiss girl either of the German or French speaking part of Switzerland, to come during her summer vacation to the home of Mr. and Mrs. Charlop in Great Neck, Long Island as their guest. This would permit the two girls to get acquainted and to form some kind of a friendship. For 1967 Meg Charlop would then be able to go over to Switzerland to spend her vacation with the same Swiss family.

Meg Charlop is now 14 years old, a normal healthy and unsophisticated girl. She is active in the Girl's Scout movement, quite musical, good looking, with a good sense of responsibility as she also participates in the household tasks and supervises her two brothers, David 12 years old and Gordon 6 years. She is studying French in High School now. The Charlop family lives in an average home in Great Neck. They are Jewish and par-

ticipate in most of the community affairs of their surrounding area. Mrs. Charlop is 37 years old, Mr. Charlop is 44 and he is a business man in the underwear industry with his own manufacturing organization in New York and Puerto Rico.

If something could be worked out this would really be a great event in the family. Many thanks."

5. Kommentar zur Einsatzliste April 1966

PILOTEN:

Bestand am 1. 4. 1966:

298 Schweizer	= 68,82 %
135 Ausländer	= 31,18 %
433 Total	= 100 %

Budgetierter Bestand	426
Effektiver Bestand	433
Ueberbestand	± 7

BESTANDESVERÄNDERUNGEN

Austritte: HH. Budd und G. Schmitz per 31. 3. 1966.

UMSCHULUNGEN

DC-8: 3 PiC- und 14 Copi-Anwärter im UP resp. S-Einsatz

CV-990: 1 PiC- und 3 Copi-Anwärter im UP resp. T-Einsatz; 2 PiC- und 9 Copi-Anwärter im UK I/1966

SE-210: 2 PiC- und 5 Copi-Anwärter im UP resp. S-Einsatz

CV-440: 1 PiC- und 17 Copi-Anwärter im UP resp. S-Einsatz

Am 1. 4. 1966 befanden sich gesamthaft 57 Piloten in Ausbildung.

Generelles

Die Einführung der DC-9-Flugzeuge wird sich erneut verzögern. Die ursprüngliche Ablieferung war auf den 30. 4. geplant, wurde später auf den 6. 6. verschoben und wird nach letzten Meldungen erst im Juli stattfinden.

Dementsprechend wird der kommerzielle

Einsatz Verspätungen erleiden, und statt am 7. Juli resp. 11. August erst im September stattfinden. Es ergaben sich bereits erhebliche Unzulänglichkeiten im Besetzungseinsatz.

Die Ferienplanung wurde in Berücksichtigung der DC-9-Kurse konzipiert und als Folge mit grossem Nachdruck variable Ferien in den ersten drei Monaten des Jahres zugeteilt. Zahlreiche Wünsche für feste Ferien mussten dagegen umgelegt werden. Als Folge besteht ein Ueberbestand an SE-210-PiC, CV-440-PiC und vor allem CV-440-Copiloten.

Die Dispensations- und Dienstverschiebungsgesuche, die mit dem Kommando der Flugwaffe abgeklärt und organisiert

worden waren, mussten bereits zweimal abgeändert und neu geplant werden. Ueber die neueste Verspätungsinformation haben wir das Kommando der Flugwaffe mit Absicht noch nicht begrüsst.

Mit besonderer Sorge sehen wir der Zeit vom 29. 8. bis 17. 9. entgegen, wenn nach Abzug aller Dispensationen insgesamt **121 Piloten** (28 % des Bestandes) miteinander im Militärdienst stehen.

NAVIGATOREN:

Unveränderter Bestand von 40 Positionen.

Mit freundlichen Grüssen
Dr. R. Schmid



BALLY Loafers
und Chelsea Boots
die international
modisch-
korrekten
Herrenschuhe

Doelker

Bahnhofstrasse 32 Zürich

Le Coin des Romands

1. Le 26 avril dernier, une délégation des navigants romands composée de Messieurs F. Cevey, D. Moreillon, J. Fabesch, J. C. Rotach ainsi que du secrétaire d'Aéropers, a rencontré Monsieur A. Gehriger et ses collaborateurs, Messieurs W. Schaltenbrand et F. Boehme, pour discuter des problèmes qui nous tiennent particulièrement à cœur.
L'entretien qui a porté notamment sur la question des transports, des engagements et des réserves, s'est révélé très utile et a permis d'entrevoir certaines solutions que nous qualifierons d'encourageantes. Nous vous tiendrons au courant au fur et à mesure que la situation évoluera.
2. Nous vous rappelons que l'Assemblée Générale d'Aéropers a lieu vendredi, le 20 mai, à 20.00 h, au restaurant «Glatthof», à Glattbrugg. Tout romand, membre d'Aéropers, qui n'a pas une raison majeure à faire valoir, est tenu d'y assister.
3. Un appel pressant est adressé à tous les navigants romands pour alimenter notre rubrique «Le Coin des Romands» par des articles de quelque nature qu'ils soient. Merci.

Cordialement
R. Schmid

Mitteilungen der Flusiko

Aktion Funkdisziplin

Diese letzte Aktion hat den guten Standard des Funkverkehrs unserer Besatzungen und der Operateure von Radio Schweiz bewiesen. Eine erfreuliche Tatsache ist, dass uns während des ganzen Monats Februar kein einziger Rapport über begangene Fehler zugekommen ist. Herr Stadelmann hat sich an der IFALPA-Konferenz in Auckland für unsere Aktion Funkdisziplin verwendet. Dieselbe wurde vom IFALPA-Vorstand sehr begrüsst. Wir hoffen nun auf eine Verbesserung der Funkdisziplin in verschiedenen Ländern, wo das Problem dringend ist.

Was uns betrifft, werden wir diese Aktion nur wiederaufnehmen, wenn eine Verschlechterung des Funkverkehrs eintritt, und nicht wie bis anhin 1 mal pro Jahr. Vielen Dank für Ihre Mitarbeit.

Action «discipline radio»

Cette dernière action a confirmé la qualité du trafic radio de nos équipages et des opérateurs de Radio Suisse.

Aucun rapport au sujet de fautes commises ne nous est parvenu pendant le mois de février et ceci est un fait très réjouissant.

M. F. Stadelmann s'est fait l'avocat des actions «discipline radio» à l'assemblée IFALPA à Auckland. Ces actions ont été vivement recommandées par le comité IFALPA. Nous espérons ainsi assister à une amélioration de la discipline radio dans certains pays où le problème est particulièrement critique.

En ce qui nous concerne, ces actions ne seront organisées que si une baisse de la qualité du trafic radio est constatée et non pas à intervalles réguliers (1 année) comme cela était le cas jusqu'à présent. Merci de votre collaboration.

Radio Call Sign Wettbewerb

Die Würfel sind gefallen! Die Jury, unter dem Vorsitz von Herrn H. Rutishauser, Chef der Radio Schweiz AG, hat getagt, die wirklich zahlreichen Vorschläge mit grosser Sorgfalt geprüft und zuhänden unserer Flugsicherheitskommission folgendes Communiqué herausgegeben:

9. April 1966

Sehr geehrte Herren,

in Erfüllung Ihres Auftrages hat die aus den Herren R. Staubli, A. Diener und dem Unterzeichneten gebildete Jury am 22. März 1966 die von 118 Teilnehmern eingereichten 188 Vorschläge geprüft und ist zu folgendem Ergebnis gelangt.

Zunächst: Der von diesem Wettbewerb erhoffte «Schlager» ist leider ausgeblieben. Die Jury sieht sich deshalb ausserstande, die vorgesehenen drei Preise zu vergeben, und beantragt Ihnen die Ausrichtung von Anerkennungsprämien für die zwei besten Vorschläge.

Ein grosser Teil der Vorschläge musste aus phonetischen Gründen, das heisst wegen Ausspracheschwierigkeiten entweder im Englischen oder in den romanischen Sprachen ausgeschieden werden, darunter auch fast alle Kunstwörter. Die Zusammensetzungen mit «Cross» (Schweizerkreuz) sowie vereinzelt weitere («Precision») kommen nicht in Frage, weil sie häufig in der ATC-Phraseologie oder öfters allgemein in Rufnamen verwendet werden («Jet»).

Die geforderte Beziehung zur Schweiz, Swissair, Schweizerwappen usw. wurde auf die verschiedenste Weise versucht. Nach Auffassung der Jury waren die meisten dieser Vorschläge zu wenig prägnant (Zusammensetzungen mit «Snow», «Mountain», «Alps»), nicht allgemein verständlich («Time», «Tell»), gewählte Symbole entweder zu wenig seriös («Cowbell», «Alphorn», «Yodeler») oder etwas abwegig («Jackdaw», «Guideline»). Das mehrmals vorkommende Armbrustsignet («Crossbow», «Arbalète») wurde vom propagandistischen Standpunkt aus abgelehnt, da dieses historisierende Symbol nicht recht zur Luftfahrt passt.

Die grosse Gruppe der Zusammensetzungen mit «Swiss» usw. musste nach reiflicher Ueberlegung ausgeschieden werden, da solche Kennwörter geeignet sind, Konfusionen mit der unverändert bleibenden Firmabezeichnung «Swissair» zu verursachen und zudem meist phonetisch nicht besser sind als das bisherige Kennwort «Swissair».

Geographische und Personennamen wurden generell als ungeeignet befunden. Einige mehr allgemeine Vorschläge ohne spezifische Beziehung zur Schweiz wurden einzeln beurteilt; einer davon kam in die engere Wahl.

Die Jury schlägt Ihnen für die Ausrichtung einer Anerkennungsprämie vor: «Helvetic». Die Beziehung zur Schweiz ist hergestellt; für den Sprechfunk ist das

Wort zwar nicht ideal, wäre aber trotz des anlautenden H (das in der Uebersetzung natürlich verlorengeht) und trotz der Dreisilbigkeit durchaus brauchbar.

«Flagship». Keine Beziehung zur Schweiz, aber mindestens völlig neutral. Für den Sprechfunk brauchbar. (Früher Rufzeichen der seit über 10 Jahren nicht mehr bestehenden American Overseas Airlines, heute sonst nicht mehr im Gebrauch.)

«Helvetic» ist von neun Einsendern vorgeschlagen worden, «Flagship» von einem. Die Jury beantragt Ihnen, jedem der zehn Teilnehmer einen Zehntel der verfügbaren Preissumme auszurichten.

Die Namen der Teilnehmer sind:

«Helvetic»:

Capt. Rodolphe Burkhardt,

Box 11, Swissair

Capt. Kurt Rutishauser,

Seestrasse 80, 8712 Stäfa

Paul Rudin, Navigator,

Box 329, Swissair

Pierre Vuille, Navigator,

Box 311, Swissair

Hans Gutknecht, Chefdispatcher,

Swissair ODOD

Walter Blaser, Dispatcher,

Swissair ODOD

Theodore Müller, HF/RT-Operator,

Casa Nella Curva, via Orselina 12,
6600 Muralto TI

Marcel Obrist, Verkehrsleiter ACC,

Sonnhaldenstrasse 31, 8302 Kloten

Walter Renner, Dienstchef UZF,

Radio-Schweiz AG, 8058 Zürich

«Flagship»:

Erich Gasser, Chefverkehrsleiter Kontrollturm,

Radio-Schweiz AG, 8058 Zürich

Mit freundlichen Grüssen

Namens der Jury:
sig. H. Rutishauser

Die Gewinner dieses Call Sign Wettbewerbs werden ihre Anerkennungsprämie in den nächsten Tagen zugestellt erhalten. All jenen, denen das Glück abhold war, möchten wir für die Teilnahme danken und ihnen sagen: Nüd nahla gwünnt!

Im Auftrag der Flusiko:
Dr. S.

Zum Flugzeugabsturz am Fudjijama

Ein Aerodynamiker über Turbulenz und Böen

Die von einem Photo-Amateur zufällig aufgenommenen Bilder vom Absturz der Boeing 707 am 5. März über dem «Heiligen Berg» Japans zeigten es deutlich: die Maschine hatte noch in der Luft einen Flügel verloren. Noch sind die Untersuchungen über das Unglück, das 124 Menschenleben kostete, im Gang, doch gehen die Vermutungen von Fachleuten dahin, dass es die überaus starken Windströmungen (Böen, Wirbel) über dem Fudjijama gewesen sein könnten, die den Flügelbruch verursachten. Wir haben einen Spezialisten gebeten, unsere Leser kurz zu informieren, um welche Probleme es hier möglicherweise geht.

Wie? mochten sich manche Leute angesichts der erschreckenden Serie von Flugunfällen fragen, die in den letzten Monaten die Passagierluftfahrt betrafen – man plant Reisen zum Mond und ist nicht einmal imstande, die Sicherheit gewöhnlicher Flugreisender zu garantieren? Viel liesse sich dazu sagen, mit imposanten Vergleichszahlen über Unfallhäufigkeit pro zurückgelegten Reisekilometer zum Beispiel antworten die Fluggesellschaften.

Immerhin gibt vor allem das dritte in letzter Zeit in Japan passierte schwere Unglück eines Passagierflugzeugs ge-

wisse Rätsel auf. Fest steht, dass es nicht durch einen Zusammenstoss mit einem andern Flugzeug oder etwa mit einer Bodenerhebung verursacht wurde. Es scheint auch von Fachleuten die Möglichkeit abgelehnt zu werden, dass eine in der Maschine angebrachte Bombe den Verlust des Flügels und den Absturz bewirkte. Natürlich darf man den Untersuchungsergebnissen der nach genauen, international festgelegten Formeln vorgehenden Expertenkommission nicht vorgehen, doch scheint es interessant, in diesem Zusammenhang einige – stark vereinfachte – Überlegungen über mögliche Ursachen eines Flügelbruchs unter Ausschluss der oben erwähnten Gründe anzustellen.

Im Zusammenhang mit dem Unglück am Fudjijama nun wurde von «Turbulenz» als möglicher Unfallursache gesprochen. Für den Fachmann ist eine Strömung dann turbulent, wenn darin Wirbel enthalten sind – sichtbares Beispiel: der Rauch einer Zigarette in unruhiger Luft. Er unterscheidet aber zwischen einer turbulenten Strömung als solcher – wie sie etwa vom Wind in der Nähe des Bodens gebildet werden kann – und den sogenannten «Böen», die verschiedene, meist unvorhersehbare Luftbewegungen umfassen. Charakteristisch für Böen, die zum Teil auch grob turbulente Erscheinungen aufweisen, ist ihr in gewissem

Sinn zufälliges und vereinzelt auftreten. Sie üben auf Flugbahn und Stabilität der Flugzeuge unter Umständen beträchtliche Wirkungen aus und stellen im schlimmsten Fall sogar eine Gefahr für die Festigkeit der Flugzeuge dar.

Zu den Böen gehören auch die wohlbekannten, aber falsch benannten «Luftlöcher» – die natürlich nicht «Löcher» im Sinn eines Vakuums, sondern unvorhersehbare, meist vertikale Luftbewegungen sind –, für deren gelegentlich auftretende Folgen die bekannten Papiersäcklein bei den Passagierplätzen vorgesehen sind... Der Aerodynamiker hat sich für seine theoretischen Berechnungen ein Idealbild der Atmosphäre geschaffen, Gleichungen, mathematische Modelle aufgestellt und eine «Standard-Atmosphäre» (CINA) definiert, die der Wirklichkeit bei normalen Bedingungen und weit vom Bodeneinfluss ziemlich gut angepasst ist. Die Böen weichen von dieser Norm ab. Es gibt ihrer verschiedene Arten – sie reichen von kleinen lokalen Luftbewegungen der Schönwetter-Cumuluswolken bis zu den Randgebieten der über Tausende von Kilometern sich erstreckenden «Jetstreams» – der Strahlströme in der Stratosphäre, die übrigens von den grossen Interkontinentalflugzeugen häufig als willkommene «Schubhelfer» benützt werden. Ein geübter Sport- oder Segelflieger wird als Passagier eines Grossflugzeuges sogar fühlen, wenn der Pilot die Maschine durch das Randgebiet in den Strahlstrom führt.

Für den Flugzeugkonstrukteur ist es wesentlich, berechnen zu können, welche Belastungen ein Flugzeug erfährt, wenn es plötzlich in Kontakt mit einer nicht voraussehbaren Bö kommt. Deshalb wird unablässig auf diesem Gebiet weitergeforscht. So hat zum Beispiel in Amerika die zuständige Stelle vor nicht langer Zeit mit den riesigen B-52-Bombern experimentelle Flüge durch Cumuluswolken

ausführen lassen. Zu taktischen Zwecken erschien es wichtig, die B-52 zum Beispiel im Bereich eventueller feindlicher Flugabwehrgeschütze (die bekanntlich auf grossen Höhen heute treffsicherer sind) auf etwa nur 2000 Meter, das heisst im Bereich solcher Cumuluswolken, fliegen zu lassen. Unerwarteterweise verlor eine dieser mächtigen Maschinen beim Durchflug durch eine Cumuluswolke ihr Seitenruder, und es war nur dem bewundernswerten Geschick des in abwechselndem Spiel mit seinen acht Motoren steuernden Piloten zu danken, dass die Maschine landen konnte.

Dem Aerodynamiker stellt sich die Frage: wie kann man die in Wirklichkeit sehr komplizierten Phänomene unvorhergesehener Luftbewegungen rechnerisch erfassen, welche Vereinfachungen sind dabei zulässig? Meist geht es vor allem darum, die zu erwartende Grössenordnung möglicher Böenintensität, ihre Form und Verteilung auf Grund verschiedener Messdaten zu bearbeiten. Solche Messdaten zeigten zum Beispiel, dass unter den Cumuluswolken (die durch Kondensation steigender Luftmassen gebildet werden) Aufwärtsgeschwindigkeiten von 2 bis 4 Metern pro Sekunde zu erwarten sind, im Cumulus selbst bis 10 m/sec, während in Gewitterwolken, den sogenannten Cumulo-Nimben, nebeneinander Auf- und Abwärtsgeschwindigkeiten von 20 m/sec anzutreffen sind.

In den Bergen bilden sich je nach Windrichtung, zum Beispiel bei Föhnlagen, «Rotoren», das heisst grosse Wirbel mit horizontaler Achse, die sich über mehrere Kilometer erstrecken und in denen zum Beispiel Abwinde bis zu 10 m/sec über längere Perioden auftreten können, was dem Piloten die Wahl der Flugbahn unter Umständen gefährlich zu erschweren vermag. So geschah es zum Beispiel dem Piloten jener viermotorigen DC-7, der über mehr als 50 Kilometer entlang der

Sierra Nevada trotz Vollgas keine Höhe gewinnen konnte. Diese Werte lassen deutlich werden, dass Böenerscheinungen keineswegs zu unterschätzen sind. Interessanterweise hat sich das Segelflugzeug als wertvolles Hilfsmittel zur Böenforschung erwiesen. Sein «Motor» ist ja nichts anderes als die Wirkung verschiedener vertikaler Luftbewegungen, und seine kleine Fluggeschwindigkeit erlaubt ihm, selbst im Kern der Böe zu fliegen, ohne dass es grosse zusätzliche Belastungen erfährt. Anhand langjähriger Forschungen hat die Aerodynamik komplizierte Theorien über durch Böen entstehende Flugzeugbelastungen entwickelt und diese in Windkanälen und in freiem Flug nachgeprüft.

Müsste aber der Flugzeugkonstrukteur seine Maschinen auf Grund extremer Böenbelastungsmöglichkeiten anlegen, so würde das Eigengewicht grosser Flugzeuge über alle tragbaren Grenzen steigen. So kam man zu einem Kompromiss: die Konstruktion wird auf Grund des statistisch auf einem normalen Flug maximalen Böenanfalls ausgeführt, und zur Erhöhung der Sicherheit werden Bordradargeräte zur Ermittlung ungünstiger meteorologischer Verhältnisse (Gewitter!) eingesetzt. Zudem wurden gewisse Strecken mit gefährlichen Böenzonen für den Flugverkehr gesperrt.

Es ist eine wahre Generalstabsarbeit, die

vor allem die weltweite Meteorologie unserer Tage hier zu leisten hat: auf Grund ständig erneuerter Wetterkarten, die neuerdings dank den Wetterbeobachtungs-Satelliten und grosser Computerzentren auf dem Weg zu grosser Genauigkeit in Grosswetterprognosen sind, stellen die Flugwetterdienste laufend die böengefährdeten Zonen (Gewitter, Stürme usw.) fest und sperren sie für den Flugverkehr, wo dies nötig erscheint. Den Flugdirektoren in den Flugleitzentren obliegt es dann, im Luftstrassennetz die Umleitungen so anzusetzen, dass zum Beispiel der Flugplan der grossen Passagierlinien trotz der Umwege möglichst wenig gegenseitige Störungen erfährt.

Die sogenannten «kleinen Wettererscheinungen» – etwa, um zum Ausgangspunkt unserer Betrachtungen zurückzukehren, die rein lokalen Böen am Fudjijama – werden von zahlreichen Wetterwarten ebenfalls überwacht, und, sofern sie für die Flugsicherheit wichtig erscheinen, den zuständigen Zentralen gemeldet.

Falls die Unglücksursache auf dem fatalen Sightseeingflug am Fudjijama sich wirklich als Böe herausstellen sollte, so ist hier ein schlagender Beweis dafür, wie nötig dieses auf grösste Zuverlässigkeit geeichte Netz von Böen-Warnungen bleibt.

B. A.

(«Weltwoche», 18. 3. 66)

Männerjagd bei den Fluggesellschaften

Der wachsende Pilotenmangel

von Frank J. Prial

«New York World Telegram», 19. Jan. 1966
«Gesucht: Mann, 50 bis 55, grosse Flug-
erfahrung. Arbeitszeit: etwa vier Stunden
im Tag. Grosszügige Pension mit 60. Be-
zahlung: 35 000 Dollar und mehr.»

Solch ein Inserat wird man nie zu Gesicht bekommen, und doch beschreibt es einen älteren Verkehrspiloten recht genau. Piloten geben hie und da zu, dass sie für eine Arbeit, die vertraglich auf 85 Stunden im Monat begrenzt ist, recht gut bezahlt sind. Doch häufig verdienen sie ihr Geld hart.

Der letzte 4. Dezember brachte solch einen Fall. An diesem Tag stiessen nämlich ein Propellerflugzeug der Eastern und ein Jet der TWA über Westchester zusammen. Der Jet flog ohne weitere Zwischenfälle nach Kennedy Airport. Die Constellation der Eastern kam auf einem Acker in North Salem, N. Y., herunter.

Bis auf vier Personen wurden alle 54 an Bord gerettet, und zwar weitgehend dank der überlegenen und unglaublich geschickten Landung des Eastern-Piloten Charles J. White.

Am Boden hätte White das brennende Flugzeug unversehrt verlassen können. Stattdessen entschied er sich, nach seinen Fluggästen zu sehen. Seine Leiche

wurde am andern Tag in der ausgebrannten Passagierkabine gefunden.

Was für ein Mann war White? Was ist das für ein Mann, der einen Auftrag übernimmt und dafür sein Leben hergibt? Wahrlich ein seltener Typ Mensch, sagen die Fluggesellschaften, und die müssen es ja wissen. Denn zurzeit versuchen sie krampfhaft, Tausende wie ihn zu finden.

Flugfieber

Piloten im Film sehen immer gut aus und fliegen wie der Teufel. Verkehrspiloten lachen über diese Vorstellung. Das einzige, was sie mit jenen gemeinsam haben, ist das Flugfieber.

Chuck White war so. Er war 42, verheiratet und Vater von zwei Teenagern, ehemaliger Bomberpilot und ein alter Hase mit etwa 12 000 Flugstunden für Eastern. Seine Freunde beschrieben ihn als ruhig, gutmütig und religiös.

«Wir haben Zahnärzte, Juristen und Börsenmakler in allen Formen und Grössen. Sie versuchten es auf dem Boden und kamen wieder zum Fliegen zurück», sagte Captain Walter Brady von Eastern.

Nach der Meinung von Capt. Sam P. Saint, einem der alten Hasen der American, ist es ein gewisser Stolz, was einen guten Piloten auszeichnet. «Nicht der törichte Stolz, der einen zum Landen verleitet, wenn man noch eine Runde

fliegen sollte, sondern ein wohlausgewogener Stolz, der daher rührt, dass man eine ungeheuer verantwortungsvolle Arbeit gut ausführt.»

Pilot, Lehrer, Schriftsteller

Sam Saint ist der Typ Mann, mit dem sich die Airlines gerne rühmen. Er ist jetzt 56 und fliegt seit über 30 Jahren.

Während des Zweiten Weltkrieges lehrte er Hunderte fliegen. Er ist ein Fachmann in Flugsicherung, hat viel für technische Zeitschriften geschrieben und sowohl beim Militär als auch beim amerikanischen Luftamt als Berater gearbeitet.

Stösse von Post bezeugen seine Beliebtheit bei seinen Passagieren. Ueber ganze lange Flüge hinweg gibt er einen laufenden Kommentar vom Cockpit aus über das Flugzeug, das Wetter und die Landschaft.

Jede Flugesellschaft hat Sam Saints. Und ist dankbar dafür. Aber die Sam Saints werden in 20 Jahren dünn gesät sein.

1956, kurz vor den Jets, flogen die flugplanmässigen Gesellschaften 44,3 Milliarden Passagierkilometer. Die Zahl für 1965 beläuft sich auf rund 110 Milliarden.

Jets vergrössern Bedarf

Die Fachleute sagten, die Jets würden die Zahl der Piloten verkleinern. Sie übersahen die Kundenwirkung der Jets. Zurzeit stehen über 700 Jets in Betrieb, und weitere 750 sind bestellt. Und die Flugesellschaften machen sich Sorgen darüber, ob sie wohl genug Leute finden können, um sie zu fliegen.

In den Vereinigten Staaten gibt es etwa 15 000 Berufspiloten. United Air Lines, die grösste Flugesellschaft, sucht etwa 1600 neue Piloten. TWA braucht dieses Jahr allein 725. American hat seit 1963 900 angestellt und braucht bis 1969 weitere 1000, und Eastern, die vorerst 400 will, wird später Hunderte mehr brauchen.

Wenn man die Piloten finden kann, wird man sie auch zahlen. Bei einer Airline erhält ein Pilot vom dritten Jahr an «increment pay». Das bedeutet, dass er stundenweise und nach Flugzeugtyp bezahlt wird. Er kann so bis auf 14 000 Dollar kommen und hat Chancen, dieses Salär bis zu seiner Pensionierung mit 60 zu verdreifachen.

Einige ältere Piloten sollen zurzeit bis zu 44 000 Dollar im Jahr verdienen.

Ältere Piloten gehen oft auf Flüge, die ihnen ihr Monatsmaximum von 85 Stunden in drei Wochen ansammeln. So sind manche Flieger in der Lage, ausgedehnte Geschäfte zu machen, wenn sie nicht in der Luft sind. Einige handeln mit Liegenschaften oder Autos, andere besitzen Vieh oder Orangenplantagen.

All das brachte den mürrischen John L. Lewis, als er vor einigen Jahren von einem Pilotenstreik benachrichtigt wurde, zu der Aeusserung: «Das ist keine Auseinandersetzung zwischen Arbeitgeber und Angestellten. Das ist ein Krieg zwischen Kapitalisten.»

Trotzdem ist die Ernte an neuen Piloten so kärglich, dass die Flugesellschaften ihre eigenen zu züchten beginnen. Die meisten verlangen nach wie vor eine Berufspiloten- und Blindfluglizenz; aber mindestens eine nimmt Männer, die nur eine Privatpilotenlizenz besitzen, und andere haben dasselbe im Sinn.

Manche Gesellschaften sprechen mit einem Mann, und wenn er ihnen gefällt, stellen sie ihn an, sobald er auf eigene Kosten ein Berufspilotenbrevet erlangt hat. Dazu braucht er sechs Monate bis ein Jahr, und es kostet ihn etwa 2000 Dollar.

Ausgedehntes Ausbildungsprogramm

Ein moderner Jet kann 8 Millionen Dollar kosten, über 200 Leute aufnehmen und mit fantastischen Geschwindigkeiten fliegen. Bevor eine Flugesellschaft einem

Mann die Verantwortung für solch ein Ding übergibt, investiert sie beträchtliche Summen in seiner Ausbildung, wie ein Besuch bei jeder Fliegerschule beweist. Die Schule der TWA ist ein achtstöckiges früheres Warenhaus in Kansas City. Da gehen bis zu 300 Männer zur gleichen Zeit durch irgend eine Phase des Cockpit-Trainings.

Einige davon sind ältere Piloten, die für Refreshers zurückkommen; einige sind Ausländer, die im Auftrag anderer Gesellschaften ausgebildet werden. Aber die meisten sind junge Pilotenaspiranten, die auf ihren ersten Job bei einer Fluggesellschaft hin arbeiten.

Hinter ihnen liegen verschiedene medizinische und psychologische Tests und Interviews. Vor sich haben sie eine verwirrende Vielfalt von Kursen über jede Phase der Verkehrsfliegerei vom Radar bis zum Aufheuern von Passagieren.

Simulatoren in Gebrauch

Das Herz des Ausbildungszentrums der TWA ist der Flight Simulator, ein Instrument des Weltraumzeitalters, das dem Piloten echte Jeterfahrung vermittelt, bevor er je den Boden verlassen hat.

Die TWA hat drei Simulatoren, und vier weitere sind bestellt. Nach R.W. Dunn, dem Senior Vice-President der Gesellschaft, kostet ein Simulator «mehr als eine unserer ersten Constellations».

Doch Simulatoren können einen Haufen Geld sparen. Eine Stunde in einem richtigen Jet kostet 750 Dollar, eine Stunde im Simulator etwa 200 Dollar.

«Gute Werbung und die besten Verkaufsspezialisten können eine Fluggesellschaft zum Erfolg führen», sagte Vizepräsident Dunn, «aber wenn man nicht erstklassige Männer vorne in den Flugzeugen sitzen hat, nützt alles nichts.»



Warum denn am Boden bleiben, wenn es 10000 Meter weiter oben einen Film zu sehen gibt?

von Basil Boothroyd

Der Start noch immer verzögert. Nach zwei Stunden in der Wartehalle hatten die Passagiere alle Heftchen und Magazine gelesen und lagen geistig auf dem trockenen. — Was ihnen blieb, war einzig der Pass. Nur Herr und Frau Puls hatten Glück: Das eine Bein ihres Tisches war mit einem Prospekt der PanAm, «Theater-in-the-Air», unterlegt.

«Wenn wir also endlich starten», sagte Herr Puls, «kannst du dir's für einen guten Film bequem machen.»

«Für was für einen Film?» Frau Puls war jetzt schwer zu trösten; Verspätungen auf dem Flughafen machten sie immer nervös. Sie hatte stets Angst, die Mechaniker würden mit der Reparatur zu rasch machen und einen Schraubenzieher in den Steuerorganen vergessen.

«Es steht da nicht, was für einen Film. Nur: ‚Erstmals gezeigte Spielfilme, Komödien, Musicals oder Dramen, mit ihnen —‘»

«Solange es nicht eine dieser italienischen Sexbomben ist wie die Wie-heisst-sie-schon . . .»

«Lass mich doch bitte ausreden: Es heisst da —»

«Oh, Jerry Lewis.»

«Ich würde ihn kaum —» Draussen, in der nach Petrol riechenden Nacht, heulte ein

Strahltriebwerk auf und beruhigte sich dann wieder. «Ferner steht hier: ‚. . . mit Ihren Lieblingsschauspielern!‘»

«Woher wollen die wissen, wer meine Lieblingsschauspieler sind? Es könnte ja Veronica Lake sein. Ich will keinen Film mit Flugzeugen sehen. Du weisst doch noch, derjenige, in dem die ganze Besatzung bewusstlos war, weil sie verdorbene Nahrung zu sich genommen hatte.»

«Es wird schon kein Film über Flugzeuge sein.»

«Oder der, in dem ein Mann träumte, dass sie abstürzten, und seinen Traum dem Piloten erzählte; dann kamen sie an eine Stelle, die genau derjenigen glich, die er im Traum gesehen hatte, und der Pilot —»
«Trink deinen Kognak», riet ihr Herr Puls.

«Auch nichts Lärmiges», sagte Frau Puls.
«Nichts was?»

«Kriegsfilme und Wildwester. Wenn der Kapitän eine Durchsage macht, können wir sie nicht einmal hören.»

«Hör mal», sagte Herr Puls und spielte leicht gereizt mit dem Prospekt, «glaubst du, die PanAm lässt sich nicht psychologisch beraten? Es steht hier: ‚Mit unserem Theater-in-the-Air werden Sie Ihre Zeit an Bord geniessen. Und Sie werden sich wohl fühlen, denn Sie wissen, dass Sie am allerbesten fliegen.‘ So oder so, es

sind individuelle Bildschirme; du kannst also den deinen ausschalten und brauchst den Film überhaupt nicht anzusehen.»

«Kann man auch die individuellen Bildschirme der anderen Passagiere ausschalten?»

«Ich nehme nicht an —»

«Weil da Dutzende sein werden, die alle mit Jerry Lewis in einem Fliegerfilm wegbrausen —»

«Nein, da werden nicht Dutzende sein. Erstens kostet es einen Dollar Zuschlag, und viele Leute sind arm. Und zweitens werden die meisten von ihnen Musik hören und dabei einschlafen.»

«Was für Musik?»

«Nun, es heisst da: Bach, Beethoven und andere berühmte Komponisten, in erstaunlich naturgetreuer Stereowiedergabe, und ein Bild von Adrian Boult, wie er dirigiert.»

«Ich dachte, du sagtest, sie hörten Musik. Und nun haben wir Bilder von Adrian Boult.»

«Ich sagte, es ist ein Bild in dem Pamphlet — in dem Pamphlet, meine ich.»

«Du weisst doch, dass ich Bach und Beethoven nicht mag. Wie viele Tonkanäle gibt es?»

«Neun.»

«Was? Ist ja fabelhaft!»

«Du kannst Musik für Teenager hören. Ausser wenn steht, sie sei für junge Hipsters. Oder Show-Melodien — das Beste vom Broadway und andern berühmten Boulevards. Dann gibt es zeitlose Lieblingsmelodien, mit vier jungen Männern in Strohützen und gestreiften Blazern —»

«Ich dachte, du sagtest —»

«Das ist auf dem Bild im Prospekt. Und ein Kinderprogramm: Geschichten, Lieder, Rätsel und Spiele. Oder wenn du lieber sanfte zeitgenössische Weisen willst ...»

«Junger Mann!» Frau Puls ergriff einen

vorbeigehenden Beamten beim Aermel, an dem noch nicht viel Litze war. «Wann starten wir endlich? Was ist los mit unserem Flugzeug? Wissen Sie, dass wir seit zweieinhalb Stunden da sitzen? Ist das Bugrad eingeknickt?» Sie versetzte Herrn Puls einen Tritt. «Warum sagst du nicht etwas, Viktor?»

«Aeh — meine Frau ist etwas beunruhigt über die Verspätung», sagte Herr Puls. Der Beamte sagte, dass er zwar eigentlich nur mit verlorengegangenen Gepäck zu tun habe, aber er sei sicher, dass der Flug jede Minute ausgerufen würde. Sein Lächeln war eine Phrase in Fleisch und Blut. «Dann kann es sich Ihre Frau Gemahlin für eine hübsche Erstaufführung eines Spielfilms, einer Komödie, eines Musicals oder eines Schauspiels mit ihren Lieblingsschauspielern gemütlich machen.»

«Ich habe es ihr eben erklärt», sagte Herr Puls, und der Beamte ging weiter, wobei sein Lächeln von seinem Gesicht herunterfiel, während er aus Sichtweite verschwand.

«Stimmungsmusik nennen sie das», fuhr Herr Puls nach einer kurzen taktischen Pause fort.

«Nennen sie was?»

«Die sanften zeitgenössischen Weisen. Das Bild hier zeigt einen Mann, der Trompete spielt.»

«Oh, schweig», sagte Frau Puls.

Draussen auf dem Tarmac nahmen die Mechaniker in ihren Overalls den letzten Check durch, kippten Schalter und schrien geheimnisvolle Laute hin und her; ihre Gesichter sahen faltig aus im Schein der Bogenlampen. «One okay?» «One okay.» «Two okay?» «Two okay.» «Three okay?» «Three okay.» Bis zehn — und dann waren alle okay, bis auf sieben. «Zum Teufel!» rief der Captain vom Cockpit aus. «Wenn ihr die Geschichten, Lieder, Rätsel und Spiele in drei Stunden

nicht herkriegt, dann starten wir eben ohne, verdammt nochmal! Ihr habt Schlaf dringend nötig.»

Schliesslich strömten die Passagiere doch noch hinaus.

«Oder», sagte Herr Puls und warf einen letzten Blick auf den Prospekt, «du kannst den Film nicht ansehen und den Ton auch

ausschalten. Es steht, man könne ‚in Frieden vollkommene Ruhe geniessen, genau wie man wünscht‘.»

«Ich wünsche», sagte Frau Puls, und ihr Schritt war etwas unsicher.

«Ich wünsche.»

«Punch», 10. 11. 65



IGAP-Generalversammlung

**Donnerstag, den 23. Juni 1966,
im Restaurant «Löwen» in Kloten**

21. IFALPA-Konferenz, Auckland, New Zealand

13.–15. 3. 66)

Bericht von F. Stadelmann

2. Teil

R/T-Discipline

Die glänzende Idee der Call-sign-Aktion, welche unsere FLUSIKO in unseren Reihen startete, war dazu angetan, in die Welt hinausgetragen zu werden. Von uns an der IFALPA-Konferenz vorgebracht, war ihr dann auch Erfolg beschieden:

CR

There appears to be much to be desired in certain aspects of the R/T circuit usage in this region. As a result of the specifics of this problem having been related to the Committee the following recommendations have been developed:

REC

That an «R/T discipline» week be instituted once each year. That it be publicized well in advance and that an attempt be made to publicize a «critique» as a result of the effort.

REC

That pilots be reminded by member Associations to utilize «adequate» call signs when utilizing R/T. By «adequate» it is not meant to imply that the entire call sign be utilized in every contact after the initial one but that enough be used to identify the aircraft without possible ambiguity.

REC

That during «R/T discipline Week» member Associations should endeavour to arrange for their companies to append to the clearance sheet a «reminder chit» setting forth the fact that the «week» is running together with such items as a) «Adequate call signs» and b) «ENGLISH PLEASE» (where English is not the native language).

REC

That call signs of various airlines be re-examined with a view toward determining their suitability. It is believed that identifying airline names may be confusing or may lead to cases of duplicate identification of flights.

Medical Subjects

Neben den Amöben, die komischerweise eine Vorliebe für Schweizergedärme zu haben scheinen, machen zunehmende Rückenschwierigkeiten sowohl unseren Piloten wie auch dem ärztlichen Dienst der Swissair zu schaffen. Nach Ansicht des letzteren sollte das Uebel im Keime angepackt werden, das heisst durch vermehrte Mitarbeit von medizinischen Fachkreisen schon bei der Entwicklung von Cockpits und Sitzen.

Es gelang uns, folgendes zu erwirken:

... Further attention was drawn to the medical aspects of cockpit design as a

whole and in particular with reference to the pilot chairs.

In view of the discussion it is therefore recommended

REC

That the IFALPA / PEL / MED study group through the member associations collect statistics on all the cases of permanent or temporary (for three months or more) loss of licence and in this connection, press for the earliest possible completion of the questionnaire in paper 66 BQ 61. (Wurde von der Aeropers unter Mithilfe von Herrn Dr. Gartmann bereits ausgefüllt).

REC

That member associations point out to operators and manufacturers the inadequacies of the majority of the present types of pilot chairs and press for action to remedy this unsatisfactory condition in the interest of the health of the pilots and aviation safety.

Industrial aspects

CR

Sub-Committee A in consideration of the report concerning the restriction of free movement of pilot labour, whilst taking note of current policy contained in A Manual B6 Conditions of Service—Transfer from one Company to another—feels that firm implementation is required in that there appears to be developing a practice among major operators of attempting to retain pilots by seeking to restrict their free access to alternative employment, usually by mutual and sometimes secretive agreement between operators, and without consultation with the respective pilot Associations.

In an effort to prevent continuance of this practice and to assist those member Associations who may need to stress their objections at this time, Sub-Com-

mittee A proposes the following resolution:

RES

Member Associations should inform their respective employers that IFALPA upholds the right of the individual pilot to seek employment as and where he desires, and will view with the utmost concern any attempt by air employers or by groups of employers (who may enter into agreement between themselves), to restrict or deny the right of the individual pilot to move freely from one employer to another. IFALPA considers any such attempts by employers to place embargos on the free movement of pilots would infringe basic human rights; basic provisions of the UN Charter and those laid down by the ILO.

Beitragserhöhung

Von den allgemein steigenden Kosten wird auch die IFALPA nicht verschont, und so musste eine Beitragserhöhung für dieses Jahr von 5/- Shillings pro Kopf akzeptiert werden.

Flight time and duty time

Es wurde mit Genugtuung registriert, dass in letzter Zeit beachtliche Fortschritte erzielt wurden, die beinahe ausnahmslos auf individuellen Verhandlungen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer beruhen, die zuständigen Behörden hingegen meist mit den Händen im Schoss (und diese noch gebunden) zusehen. Man wirft ihnen vor, dass sie nur dort adequate Vorschriften erlassen, wo sie von breiten Schichten angegriffen werden könnten, so zum Beispiel vom Fussgänger, an dem tagtäglich Lastwagen und Cars knapp vorbeisausen, oder eben, wenn der Chauffeur übermüdet war, ... nicht vorbei. «Zetert nicht, die Behörde schützt Euer Leben!» Und der Dienst am Lenkrad wird auf 9 Stun-

den beschränkt. Man kann sich der Vermutung nicht erwehren, dass, falls die Fussgänger plötzlich «flügge» würden, auch in der Luft dem Dienst am Lenkrad von den Behörden schleunigst eine ähnliche Einschränkung auferlegt würde.

CR

An extensive review of the subjects has taken place and comparison between individual contracts and governmental rules has been done. The Committee is distressed over the highly unsatisfactory governmental standards that exist at present and considers the majority of those standards which are listed in ICAO circular 52-AN/47/3 as not consistent with the high demand in aviation that is reflected in other spheres of the industry. It has been found that the average duty time in the existing industrial contracts runs to about 14 hours as a maximum on a two pilot crew. Both in view of safety requirements and from purely industrial stand points this is not satisfactory. The Committee notes with despair that it seems easier all over the world to get appropriate working time legislation for factory workers and maids than it is for pilots to reach a satisfactory international maximum of allowable duty time for creating a sound basis for aviation safety. A number of proposals to regulate the flight and duty time submitted by member organisations is now at IFALPA's disposal and merits being subjected to intensive studies in the interest of flight safety.

REC

It is therefore recommended that IFALPA undertakes a wide study of these proposals in order to analyse and compare the existing policies and proposed formulae in order to see what each produces, taking a representative crew and a short haul and a long haul route, in such terms as maximum, minimum and average.

CR

The aim of the study should be to prepare a definite standard that can be accepted at the next conference as the target for the future in view of creating an international standard acceptable to the travelling public and the pilots as an appropriate safety criteria.

Special consideration should be given to factors creating fatigue such as change of time zones, number of approaches, type or category of airplane flown etc.

RES

Be it resolved that the Principal Officers prepare a press release from this conference highlighting the dangerous situation which exists in those areas of operation where flight and duty time in insufficiently controlled cycles is an invitation to disaster.

CR

The implication here is that members will obtain best results by firm action at contract negotiating level and the resolution is designed to afford practical help in this area.

(Fortsetzung folgt)

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, Flughof
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	

Luftfahrt-Kommission

A. Sooder F. Schreiber

IANC-Vertreter

K. Schmidli

Hilfskassier

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. Busenhardt

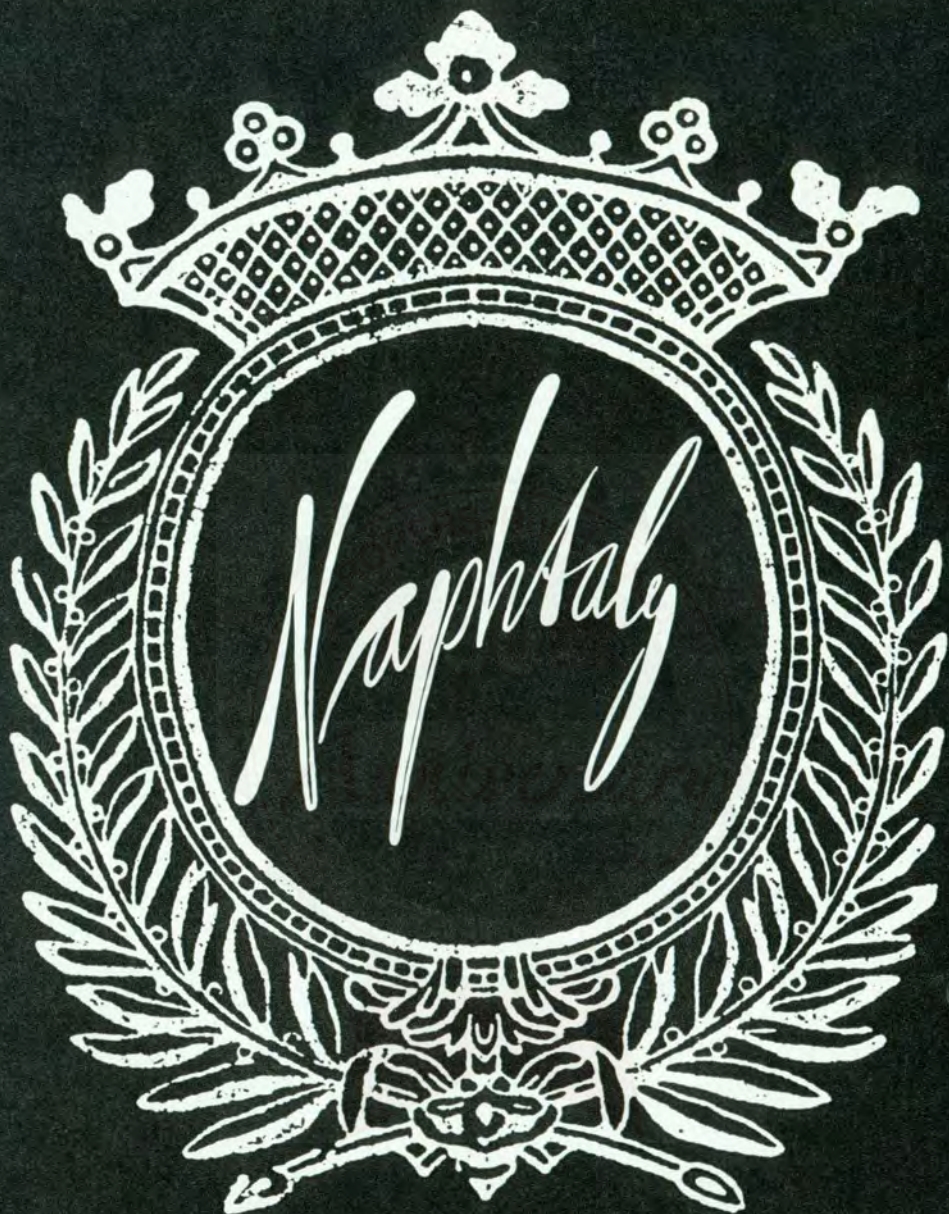
Flugsicherheits-Kommission

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