



1954 → 2014

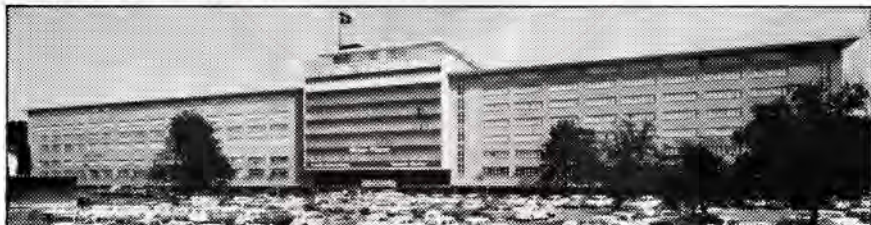
aeropers rundschau

Mai / Juni 1968



Bekanntmachung

Wir danken den vielen Mitgliedern des fliegenden Personals der SWISSAIR für ihre jahrzehntelange Kundentreue und machen alle Möbel- und Teppichinteressenten erneut auf die **Einkaufsvergünstigungen** aufmerksam, die sie bei Möbel-Pfister geniessen.



**Europas grösste und schönste Wohnschau
erfüllt in jeder Stilrichtung und Preislage Ihre Wünsche !**

Unsere Spezialität: Vollständige Heimausstattung mit Möbeln, Teppichen, Vorhängen, Lampen, Dekors usw. Unser fortschrittliches Innenarchitekten-team berät auch Sie zu Ihrer vollen Zufriedenheit.

Jetzt auf der Autobahn
sofort in SUHR! 1000 P



Achtung: Ausfahrt
AARAU benützen!

Gratisbenzin schon bei
Kauf ab Fr. 500.-

aeropers rundschau**154**

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

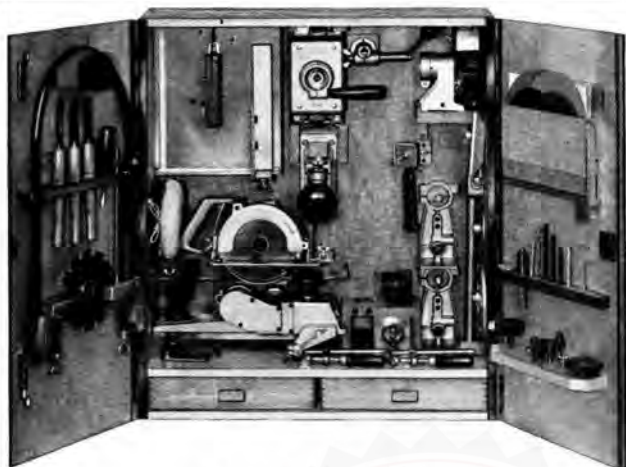
Seite

Liebe Rundschauler	3
Liebe Mitglieder	5
In Memoriam Hans-Ulrich Ammann	7
Was uns beschäftigt	8
Anweisung des Regierungsrates betr. die Anwendung des Bundesgesetzes über die Durchführung der Allgemeinen Steueramnestie auf die Kantonalen Steuern	12
Man sollte. . .	15
Die «One Man Band» lebt wieder auf, 4. Teil und Schluss	16
Versammlung des International Congress of Aviation and Space Medicine, 1. Teil	26

Redaktion:
Dr. R. Schmid

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

Druck und Verlag:
Wettlin & Co. Buchdruck
Rosengartenstrasse 5
8037 Zürich
Telefon 051 / 44 47 44



AEG

Das neue
Do-it-yourself-
Sortiment im
stabilen
Holzkasten.

Wir führen alle
Sortimente und
Ersatzteile.

Eisenwaren

Rennweg 48
8001 Zürich
Tel. 051 23 88 42
Postcheckkonto
80-5623

A. Byland & Co



Gut beschützt mit

FORTUNA  **LEBEN**

Wussten Sie, dass die FORTUNA seinerzeit mithilfe, Ihre IGAP zu gründen?
Fragen Sie doch einmal einen Ihrer Kameraden, warum er der IGAP beigetreten ist. Auskünfte erteilt auch das Sekretariat der Aeropers.

FORTUNA Lebens-Versicherung-Gesellschaft
Postfach 8021 Zürich Telefon 051/27 50 30

Liebe Rundschauleser

Mit diesem Artikel möchte ich mich von Ihnen, liebe Leser, verabschieden. Ich glaube, wenn man eine gewisse Zeit an einem Mitteilungsblatt mitgearbeitet hat, sollte man sich zurückziehen, um neuen Mitarbeitern mit neuen Ideen Platz zu machen. Vor allem darum, damit neue Impulse in unser Vereinsorgan gebracht werden. Bekanntlich wischen neue Besen immer besser, es kommt dann nur noch auf die Dauerhaftigkeit an. Während der Zeit meiner Mitarbeit in der Redaktion hat man in dieser Beziehung seine Erfahrungen gemacht. Einige haben mir ihre Mitarbeit versprochen, leider blieb es dann lediglich beim Versuch. Man muss halt einige Zeit opfern für eine solche Sache. Von der Konstanz nicht zu sprechen. Sonst wird eine Rundschau fade, wie sie kürzlich schmeichelhafterweise im Bericht des Präsidenten genannt worden ist. Interessant wird ein Vereinsorgan erst, wenn möglichst viele Mitglieder, ob nun als feste oder freie Mitarbeiter, zum guten Gelingen ihren Teil beitragen. Aber da happert es eben. Sicher wurde an dieser Stelle schon sehr viel (fast zu viel) für die Mitarbeit aus dem Mitgliederkreis gebeten. Leider ohne Erfolg. Auch die Ausbeute der sich in der Anonymität haltenden Rubrik «Man sollte . . .», war wider Erwarten keiner oder nur ein äusserst kleiner Erfolg beschieden. Leider! Oder dann ist trotz des verschiedenen «Meckerns» alles in bester Ord-

nung, was ja nur als erfreulich bezeichnet werden kann. Die andere Möglichkeit ist vielleicht auch nicht von der Hand zu weisen, dass jeweils beim Niederschreiben des zu Beanstandenden der Elefant zur Mücke wird — man überlegt sich dann alles besser — und es erweist sich nicht mehr als «weltbewegend»! Bestimmt gibt es aber noch viele Möglichkeiten, der Rundschau neuen Auftrieb zu geben, auch wenn nicht nur von mehr Lohn und einer besseren VE die Rede sein soll. Hat doch meiner Ansicht nach die Aepers auch noch andere Ziele, welche unsere Vereinigung zu erreichen bestrebt ist. Es müssen ja nicht immer nur materielle Werte sein! **Wir dürften in dieser Beziehung manchmal etwas mehr zeigen, dass wir am grossen Duft der weiten Welt riechen; denn «Fübü» gibt es immer noch mehr als genug in unserem Land. Mit zunehmender Sozialstellung sollte, wenn möglich, in unserem Beruf nicht nur der «flight level» steigen.** Sie verstehen sicher was ich meine. Dass diese Betrachtungsweise möglicherweise bei manchen nicht gerade auf Verständnis stossen wird, bin ich mir vollauf bewusst, aber ich habe mir an dieser Stelle immer erlaubt, meine persönlichen Ansichten an den Mann zu bringen, unabhängig davon, ob sie populär waren oder nicht. Dies dürfte für die neuen Gestalter der Rundschau bis zu einem gewissen Grade wegleitend sein. Denn offene, sachliche Kritik

darf sicherlich nicht dem «Niederreißen» gleichgestellt werden. Da würde (oder müsste) sonst eine Vereinigung über kurz oder lang zu bestehen aufhören. Nur einem Verein anzugehören, weil es zum guten Ton gehört, ist meiner Ansicht nach grundfalsch. Man muss neben dem «Nehmen» auch in der Lage sein, hin und wieder einmal etwas zu geben. Nicht nur in Form des prompt (?) bezahlten Mitgliederbeitrages. Vielleicht sind wir uns in diesem Punkte einig. Kritisieren «ja», mitmachen «nein», ist sicher eine falsche Einstellung. Es gibt viele, sehr viele unter uns, die uns dies oder jenes zu sagen hätten, aber es einfach, aus mir zum Teil unerfindlichen Gründen, unterlassen. Man will sich — das ist meistens die Entschuldigung — nicht exponieren. Ich möchte diese Aus-

rede eher ein wenig mit Zivilcourage in Zusammenhang bringen.

Zum Schluss möchte ich allen jenen Lesern danken, welche manchmal einige Worte der Anerkennung aussprachen. Meistens kamen diese Freundlichkeiten von Lesern, welche der Aeropors nicht nahestanden. Danken möchte ich auch unserem Sekretär, Herrn Dr. Schmid. Leistet er doch die Hauptarbeit für die Rundschau. Es war praktisch eine Eineinhalb-Mann-Redaktion. Der Halbe war ich. Ich wünsche den neuen Mitarbeitern der Rundschau viele Ideen und ebenso grosse Befriedigung, etwas schreiben zu dürfen, wie ich es in den vergangenen Jahren erlebt habe.

Mit freundlichen Grüßen Kurt Strickler



Liebe Mitglieder

1. Neuaufnahmen

An den Vorstandssitzungen vom 19. 4. und

29. 5. 68 hat der Vorstand folgende Piloten
in die Aeropers aufgenommen:



Bircher Dieter
Copi SE-210



Bischoff Walter
Copi SE-210



Kühner Christoph
Copi DC-9-32



Allgaier Robert
Copi CV-440



Hunziker Adrian
Copi CV-440



Kündig Ralph
Copi CV-440



Messmer Hans-Peter
Copi SE-210



Steffen Walter
Copi SE-210



Tschierer Robert
Copi SE-210

Wir heissen diese Kameraden in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

2. Generalversammlung 1968

Ich danke allen Mitgliedern, welche entweder durch schriftliche Stimmabgabe oder durch ihr Erscheinen ihr Interesse und ihr Pflichtbewusstsein gegenüber unserer Vereinigung bekundet haben. Die Beteiligung war etwas besser als die der letzten Jahre. Leider war der Termin für die Fussball-Fans wie letztes Jahr wieder unglücklich gewählt, was in Zukunft besser koordiniert werden soll. Ich hoffe, dass wir dann einen Tag finden, an dem das TV-Programm nicht so interessant ist.

3. Rundschau

Ich bitte diejenigen Mitglieder, welche sich für die Redaktionskommission zur Verfügung stellen, dem Sekretariat eine Mitteilung zukommen zu lassen. Bis jetzt hat sich zur Mitarbeit Herr H. Hürzeler gemeldet.

4. Pilots Bulletin 21. 9. 1967

Die Vorstände der Aeropers und der FPAS haben einer Anfrage der Swissair zugestimmt, wonach unser Vorstandsmitglied, Herr Paul Frei, früher als vorgesehen zum PiC ausgebildet werden soll. Herr Frei ist ab 1969 für eine Funktion in OC vorgesehen. Diese Massnahme hat keine Auswirkungen, da alle betroffenen Piloten schon abgegolten sind. Zeitlich dagegen trifft es einen der vorgesehenen Kollegen, da er etwas später umgeschult wird. Ich hoffe, dass dieses Vorgehen mit dem nötigen kollegialen Verständnis aufgenommen wird.

Mit freundlichen Grüssen
A. Sooder, Präsident

Hans-Ulrich Ammann †

4. 6. 1940 — 1. 5. 1968



Unbeholfen ratlos stehen wir vor der Tatsache, dass unser Kamerad und Freund nicht mehr ist. Er, der noch vor kurzer Zeit mitten unter uns weilte, fröhlich war und sich mit uns unterhielt, wird nicht mehr zur Türe hereintreten. Alles, was Leben ausmachte, der Beruf, die Pläne für die Zukunft und die Ferien, hat keine Wichtigkeit mehr. Wir können nur ahnen, wie schrecklich der Verlust für die Familie ist, welcher der Mann so plötzlich entrissen wurde.

Hansueli trat im Herbst 1963 in die SLS ein und wurde 1965 Copilot auf CV-440. Im Winter 1966/67 wurde er auf DC-8 umgeschult und fand in der Folge sein Betätigungsfeld auf dem Nordatlantik.

Die Ausbildung zum Fluglehrer auf DC-3 im letzten Jahr, stellte Hansueli vor die neue und dankbare Aufgabe, seine Freude zur Sache und seine Begeisterung an der Fliegerei den Jungen weiterzugeben.

Doch unter all dies ist nun ein Schlussstrich gezogen worden. Und sowie noch nie die Frage nach dem Wozu gelöst wurde, so können auch wir sie nicht lösen. Wir trauern um unsern Freund mit seiner Gattin Elisabeth und seinen Buben Niklaus und Christoph, der ehemals so glücklichen Familie, und allen seinen Angehörigen. Möge die Zeit den Schmerz lindern, die gerissene Lücke wird sie nicht schliessen können.

Was uns beschäftigt

I. Kommentar zur Einsatzliste April 1968

1. Piloten

1.1. Bestand

Am 1. 4. 68 betrug der Bestand:

Schweizer	368	72,3%
Ausländer	141	27,7%
Total	509	100 %
Budgetierter Bestand		509
Unter-/Überbestand		—

1. 2. Bestandesveränderungen

Eintritte: NIL

Austritte: HH. De Lange (-990 Copi, Übertritt als PiC zu Balair), Buitink (-210 Copi) und Vandalfsen (-9 Copi).

1. 3. Ausbildung

Am 1. April befanden sich insgesamt 102 Piloten in Ausbildung, wobei sich auf den einzelnen Flugzeug-Typen folgende Verteilung ergab:

DC-8	15 PiC- und 25 Copi-Anwärter im UP resp. SC
SE-210	1 PiC- und 12 Copi-Anwärter im UP resp. SC
DC-9	16 PiC- und 33 Copi-Anwärter im UP resp. SC

1. 4. Flugprogramm

Beginn des Sommerflugplanes mit Aufnahme der neuen Strecke nach Nairobi — Dar-es-Salam — Johannesburg.

Spezialeinsatz von SWR RCP und F/E für Einsatz der Balair Coronado.

2. Navigatoren

Unveränderter Bestand von z. Z. 46 Selbständigen und 8 Aspiranten, wovon Herr Balchandani (Asp) per 13. 4. und Herr Tschannen (Loss of Licence) per 31. 5. austreten wird.

I. Kommentar zur Einsatzliste Mai 1968

1. Piloten

1. 1. Bestand

Am 1. 5. betrug der Bestand:

Schweizer	387	73,43%
Ausländer	140	26,57%
Total	527	100 %
Budgetierter Bestand		528
Unterbestand		1

1. 2. Bestandesveränderungen

Eintritte: 19 Piloten aus SLS-Klasse I/67
Austritt: Pil. Marques, CV-990 Copilot

1. 3. Ausbildung

Am 1. Mai befanden sich insgesamt 91 Piloten (17,3%) in Ausbildung, wobei sich auf den einzelnen Flugzeug-Typen folgende Verteilung ergab:

DC-8 7 PiC- und 14 Copi-Anwärter im UP resp. SC
 SE-210 9 Copi-Anwärter im Einsatz als SC
 DC-9 15 PiC-Anwärter der UK VII und VIII sind im UP, wobei die ehemaligen CV-440 PiC gefördert werden und einen dichten Einsatz aufweisen. Die übrigen Piloten benötigen 150 Stunden UP, für diese Gruppe sind nicht genügend Strecken vorhanden, ihr Einsatz ist entsprechend gering. 12 Copi-Anwärter als SC auf DC-9-15
 15 Copi-Anwärter als SC auf DC-9-32
 19 SLS-Absolventen 1/67 als SP auf DC-9-32

SE-210	46	53
DC-9-15	30	27
DC-9-32	18	15
CV-440	19	26

2. Navigatoren

Neuer Bestand von 47 Selbständigen und 6 Aspiranten

II. Erneuerung des Loss of Licence Vertrages per 1. 5. 1968

Es freut mich, Ihnen mitzuteilen, dass der mit der Northern Assurance Comp. Ltd. abgeschlossene Vertrag wiederum für 1 Jahr erneuert werden konnte und zwar für den Zeitraum vom 1. 5. 1968 - 30. 4. 1969. Trotz des stets ansteigenden Prämientrends und der damit zusammenhängenden Placierungsschwierigkeiten bei den Rückversicherern, konnten die im letzten Jahr leicht erhöhten Ansätze erfreulicherweise beibehalten werden. Sollten allerdings vermehrt Versicherungsfälle eintreten oder eine erhebliche Erhöhung der Versicherungsleistung verlangt werden, müsste im kommenden Jahr mit einem ganz bedeutenden Anstieg der Prämien gerechnet werden.

Allerdings wollen wir in diesem Zusammenhang dankbar zur Kenntnis nehmen, dass die Swissair in der soeben durchgeführten Arbeitsvertragsrevision ihren Anteil auf 40% der Jahresprämie, max. Fr. 300.— pro Kalenderjahr, erhöht hat.

III. Zur Frage der Home return flights für unsere ausländischen Kollegen in der Aeropers

Wir sind froh, dass wir im Einvernehmen mit der Swissair und der FPAS den jungen ausländischen Kollegen in der Aeropers zu jenem bisher vorenthaltenen Recht ver-

1. 4. Flugprogramm

Ab 10. Mai wird SR 280/1 NBO — JNB — NBO durch SAS-Cockpitcrew geflogen. Bis zum 6. Mai dauern die Sonderflüge zur Hannover Messe.

1. 4. 1. Zusatzleistungen

1 Flug SE-210
 1 Flug DC-9-32
 14 Flüge CV-440

1. 4. 2. Umstellungen

1 Flug mit DC-8 statt CV-990
 1 Flug CV-990 statt DC-9-15
 4 Flüge DC-9-15 statt DC-9-32
 1 Flug DC-9-15 statt CV-440

1. 4. 3. Minderleistungen

1 Flug CV-990
 4 Flüge DC-9-32
 1 Flug DC-9-15
 2 Flüge DC-8 Charters NA

1. 5. Piloten in selbständiger Funktion am

1. Mai	PiC	Copi
DC-8	54	46
CV-990	53	49

helfen konnten, das sie — hätte ihnen bei der Anstellung der FPAS-Vertrag zur Verfügung gestanden — automatisch erworben hätten, nämlich die jährlich wiederkehrenden 12 Home return flights für sich und die Familie.

Dieser Beschluss wurde allen Berechtigten gemäss Schreiben der Swissair vom 17. 5. 1968 wie folgt bestätigt:

Anlässlich einer Besprechung mit den beiden Besatzungsverbänden Aeropers und FPAS vom 16. Mai 1968 wurde im allseitigen Einvernehmen beschlossen, dass auch die dem Vertrag Swissair/Aeropers unterstellten ausländischen Besatzungsmitglieder in den Genuss von sogenannten «Heimat-Flügen» (Home return flights) gelangen sollen.

Es freut uns daher, Ihnen heute mitteilen zu können, dass Sie für sich und Ihre Familie total zwölf solcher Passagen pro Jahr erhalten. Für das Jahr 1968 stehen Ihnen noch acht Flüge zur Verfügung.

Die Ticketing Autorisation können Sie jeweils beim Personaldienst Cockpitpersonal, Büro 663, UTG, Verwaltungsgebäude Balsberg, beziehen.

Im übrigen gelten für solche Flüge die beiliegenden «Regulations Governing Special Transport Concessions for Foreign Crew Members», Edition A, vom 1. Juli 1965 sinngemäss.

Mit freundlichen Grüssen
SWISSAIR
Chef Personalabteilung Dept. Operation
sig. F. Boehme

IV. Tips für Amerika-Reisende

The Industry-Government Special Task Force on Travel has announced a broad range of voluntary rate reductions by the U. S. travel industry aimed at inducing foreigners to travel to the U.S. The task force said reductions already in effect for foreign visitors are: 25% on sightseeing bus tours of one day or less during 1968-1969;

up to 40% below regular rates at many hotels and motels; and a 10% discount on car rentals by three companies. Awaiting approval of regulatory agencies are: a 50% discount in domestic air fares for visitors residing outside the Western Hemisphere, and a 25% cut in roundtrip air fares to the U. S. on tickets purchased in Europe. Other actions recommended by the task force include: 25% and 10% lower rail and bus fares (respectively); unspecified steamship fare reductions to the U. S., waiver of visa requirements in many cases; streamlining of customs procedures; and the establishment of a U. S. national tourist office which would eventually incorporate the U. S. Travel Service. On another front, the U. S. travel industry mounted an attack against the Administration's travel-tax proposals. Irvin M. Frankel, past president of the American Society of Travel Agents, charged that the Administration's package would effectively prevent most Americans from traveling outside the Hemisphere. Frankel termed the expenditure tax «obnoxious» and said that 15% to 30% levy would impose the heaviest burden on the middle-income traveler who, he said, actually spend about \$ 10 a day more than the Administration estimated. If the travel tax is enacted, Frankel predicted that travel agents, already hurting from the tax plan, would lose 75% of their foreign business with many agencies being forced into bankruptcy. A travel tax plan critic, Thomas B. Curtis (R-Mo.), a member of the powerful House Ways and Means Committee, has presented to the House a previously unpublished interim report of one of the subcommittees of the President's Special Task Force on Travel. The report stated that major decisions of national policy are being made on statistics that have a high degree of error. As an example, the report noted that the Administration's objective of cutting the so-called travel gap by

\$ 500 million is unrealistic as there is only an estimated \$ 414 million deficit in non-essential or pleasure travel.

V. Soll das Fliegen für einen Piloten mit 60 tatsächlich aufhören?

The American Air Line Pilots Assn. suggests the FAA drop mandatory retirement at age 60 for airline pilots. It claims the 1959 regulation is outdated. ALPA argues there is no longer a large group of older pilots transitioning from piston to jet aircraft. Most planes now are manned by three qualified pilots and, since 1959, a uniform basis for the constant scrutiny of the ability and proficiency of all airlines pilots has been assured. By 1972, ALPA says, nearly 6 000 pilots will be in the 50-59 age group compared with 2 200 last year and 315 in 1959. Eastern Air Lines reportedly supports ALPA's efforts and is said to be willing to grant year-a-time extensions to over-60 pilots to age 65.

Was halten Sie davon?

In diesem Zusammenhang möchte ich daran erinnern, dass sich die Aeropers schon seit einiger Zeit darum bemüht, ein generelles Abkommen über die Weiterbeschäftigung eines Besatzungsmitgliedes nach dem Alter 55 zustande zu bringen.

Über die Ausgestaltung dieses Abkommens, wie z. B. über Fragen eines reduzierten Einsatzes, evtl. verbunden mit einer zu kompensierenden Bodentätigkeit, Lohn- und VEF-Prämienzahlungen usw., werde ich Sie im gegebenen Zeitpunkt orientieren.

VI. Dank an den scheidenden Redaktor

Wie Sie dem Leitartikel entnommen haben, scheidet **Herr Kurt Strickler** nach langjähriger Tätigkeit als verantwortlicher Redaktor unseres Vereinsorgans aus. Ich möchte ihm an dieser Stelle den Dank aller Rundschauleser für seine regelmässig erscheinenden, recht persönlichen und oft kritisch-ironischen Beiträge abstatten. Ganz besonderen Dank gebührt ihm dafür, dass er das Unwahrscheinliche fertigbrachte, nämlich ab Januar 1964 die Rundschau in der uns heute bekannten schmucken Form zu präsentieren und zu erhalten. Damit hat er sich ein bleibendes Denkmal gesetzt. Persönlich möchte ich Herrn Strickler für die Mitarbeit und das gute Einvernehmen danken und hoffen, dass er nichtsdestotrotz ab und zu wieder zur Feder greift, selbst als anonymer Einsender in der Rubrik «man sollte ...».

VII. Ferien Sekretär

Wollen Sie bitte davon Kenntnis nehmen, dass der Sekretär vom

28. Juli — 11. August 1968

ferienhalber abwesend sein wird.

Das Sekretariat bleibt aber nach wie vor zu den üblichen Bürostunden geöffnet.

Dringende persönliche Anliegen wollen Sie bitte in dieser Zeit an ein Vorstandsmitglied richten.

Mit freundlichen Grüßen Dr. R. Schmid

Anweisung des Regierungsrates betreffend die Anwendung des Bundesgesetzes über die Durchführung der allgemeinen Steueramnestie auf die kantonalen Steuern

Am 11. April 1968 hat der Regierungsrat des Kantons Zürich Richtlinien über die Durchführung der allgemeinen Steueramnestie erlassen, die ich Ihnen auszugsweise wiedergebe:

I. Die Voraussetzungen der Amnestie

1. Unter der Voraussetzung, dass das Bundesgesetz vom 15. März 1968 nach unbenütztem Ablauf der Referendumsfrist oder nach Bestätigung in der Volksabstimmung wie vorgesehen auf 1. Januar 1969 in Kraft tritt, geniesst Amnestie, wer in seiner Wehrsteuererklärung für die Jahre 1969 und 1970, die zugleich Steuererklärung für die Staatssteuer und die allgemeinen Gemeindesteuern 1969 ist (Amnestieerklärung), die Bestandteile des Einkommens oder Ertrages in den Jahren 1967 und 1968, einschliesslich der steuerbaren Kapitalgewinne auf beweglichem Vermögen und der Grundstückgewinne auf unbeweglichem Vermögen der Jahre 1967 und 1968 angibt. Überdies hat er sein gesamtes bewegliches und unbewegliches Vermögen sowie seine Schulden Ende 1968 zu deklarieren. Wer keine Erklärung für die Wehrsteuer einzureichen hat, braucht allein die Bestandteile seines Einkommens für das Jahr

1968 und sein gesamtes Vermögen auf Ende 1968 anzugeben.

Auf Amnestie kann sich nur derjenige Steuerpflichtige berufen, der in seiner Steuererklärung die Bestandteile seines Einkommens und Vermögens vollständig und genau angibt. Die Angaben in der Steuererklärung sind nach bestem Wissen und Gewissen zu machen. Wer nicht vollständig und genau deklariert hat, besitzt keinen Anspruch auf Amnestie.

2. Die Steuererklärung ist bis 28. Februar 1969, für die Steuerpflichtigen, die auch ein Wertschriftenverzeichnis mit Verrechnungsantrag der Steuererklärung beizulegen haben, bis 31. März 1969 beim Gemeindesteuernamt einzureichen. Vorbehalten sind die Fälle, in denen die Frist zur Abgabe der Steuererklärung auf Gesuch hin erstreckt wird. Äusserste Frist für die Einreichung ist der 31. Dezember 1969. Später eingereichte Steuererklärungen geben keinen Anspruch auf Amnestie. Wer eine Steuererklärung trotz Mahnung nicht einreicht oder sie verspätet und ohne zwingenden Grund für eine Fristwiederherstellung abgibt, kann keine Amnestie beanspruchen. Die Einreichung innerhalb der Mahnfrist gilt als rechtzeitig. Eine

nachträgliche Berichtigung der eingereichten Steuererklärung ist bis zum Eintritt der Rechtskraft, spätestens aber bis zum 31. Dezember 1969 zulässig.

II. Auswirkungen der Amnestie auf die Veranlagung der Staats- und allgemeinen Gemeindesteuern

1. Gegenüber einem Steuerpflichtigen, der die Voraussetzungen der Steueramnestie erfüllt, dürfen früher hinterzogene Staatssteuern und allgemeine Gemeindesteuern vom Einkommen und Vermögen (Ertrag und Kapital) nicht mehr nachgefordert werden. Mit anderen Worten sind Nach- und Strafsteuerverfahren wie auch Strafverfahren wegen Steuerbetruges ausgeschlossen.

2. Ordentliche Haupteinschätzungen und ausserordentliche Haupteinschätzungen im Sinne der §§ 53 und 54 StG der Steuerjahre 1967 und frühere sowie Zwischeneinschätzungen im Sinne von § 59 StG der Steuerjahre 1966 und frühere, die im Zeitpunkt der Einreichung der Amnestieerklärung noch nicht abgeschlossen sind, müssen ohne Berücksichtigung des in der Amnestieerklärung neu zur Versteuerung

gebrachten Einkommens und Vermögens (Ertrages und Kapitals) zu Ende geführt werden.

3. Ordentliche Haupteinschätzungen und ausserordentliche Haupteinschätzungen für das Steuerjahr 1968 und Zwischeneinschätzungen für die Steuerjahre 1967 und 1968 werden nach Massgabe der §§ 53, 54 und 59 StG vorgenommen. Dabei sind die Angaben in der Amnestieerklärung zu verwenden.

III. Auswirkungen der Amnestie auf die Veranlagung der Grundsteuern

Steuerveranlagungen betreffend die Handlungs- und Grundstückgewinnsteuer, die im Zeitpunkt der Abgabe der Amnestieerklärung abgeschlossen sind, fallen in vollem Umfang unter die Amnestie.

IV. Auswirkungen der Amnestie auf die Erbschaftsteuern

Steuerveranlagungen, die im Zeitpunkt der Abgabe der Amnestieerklärung abgeschlossen sind, fallen im vollen Umfang unter die Amnestie.

Dr. S.

Finanzielle Fragen –
Individuelle Beratung...

Die
**SCHWEIZERISCHE
KREDITANSTALT**

1954 → 2014
der richtige Partner



SCHWEIZERISCHE KREDITANSTALT
Bülach

Schaffhauserstr. 28

Tel. 051/96 01 11

Man sollte...

meinen, dass die Aeropers als Vertreterin und Wahrnehmerin der Interessen des fliegenden Personals der Swissair — und darin schliesse ich unsere ausländischen Kollegen der FPAS ein — im wirtschafts-, sozial-, verkehrs- und allgemein politischen Leben unserer Firma einerseits und des Landes andererseits eine nicht zu unterschätzende Stellung und Bedeutung einnimmt. Schliesslich hat unser Verwaltungsratspräsident, Herr J. F. Gugelmann, anlässlich der Generalversammlung der Swissair vom 26. April 1968 nicht grundlos erklärt: «Die Swissair hat im Jahre 1967 in der Schweiz an Salären und Zulagen 183,5 Mio Franken an ihre Mitarbeiter ausbezahlt, wovon der grösste Teil, nämlich 163 Mio, auf die im Kanton Zürich beschäftigten Personen entfiel. Im Kanton Genf wurden 17,5 Mio, in Basel 3 Mio Franken bezahlt. Die von den Mitarbeitern der Swissair entrichteten Steuern bringen den Gemeinden im Kanton Zürich im Jahr über 12 Mio Franken ein. Die Swissair ihrerseits bezahlte 1967 als Unternehmung an den Kanton Zürich, an die Stadt Zürich und an Flughafengemeinden rund 5 Mio Franken

Steuern und Abgaben, in der Schweiz insgesamt 7,3 Mio.»

Abgesehen von diesem finanziell-wirtschaftlichen Aspekt, den die Flughafenkantone und -gemeinden stillschweigend zur Kenntnis nehmen bzw. kassieren, frage ich: was wäre die Swissair heute ohne ihre Piloten, Navigatoren, Bordmechaniker, rund 650 an der Zahl? — Nichts, die Flugzeuge stünden nämlich am Boden.

Damit soll lediglich dargetan werden, welche eminent wichtige Rolle dem fliegenden Personal als organisierter Berufsverband von jeher zukommt.

Das scheint nun aber der grosszügig-kleinliche Flughafenkanton Genf zu verkennen. Grosszügig, weil er einen supermodernen Flughafen finanziert (75 Mio Franken!) und in Dienst gestellt hat. Kleinlich, ja schäbig, weil er jene, die diesem Superflughafen die Einnahmen zu einem ganz bedeutsamen Teil verschaffen, zur offiziellen Einweihung vom 17. Mai 1968 vergisst, übergeht, vernachlässigt und so vielleicht ein paar belegte Brötchen und 2 - 3 Drinks erspart!

Dr. R. Schmid

LETHI



Die «One-Man-Band» lebt wieder auf

(4. Teil)

Man ist heute auf diesem Gebiet so fortgeschritten und hat soviel Erfahrung, dass dieser letzte Schritt nicht auf allzu viele Schwierigkeiten stossen sollte. Wenn die Vereinigten Staaten zwei Männer über 13 Tage lang im Raum kreisen lassen und sie wieder heil zur Erde bringen können — und erst noch genau im Zielgebiet — dann können wir doch wohl auch ein befriedigendes HUD-System entwickeln.

Head-Up Displays werden zurzeit in Grossbritannien, Frankreich, Schweden, Kanada und den USA gebaut und getestet. Diese Hersteller sind sehr in dies Programm vertieft und scheinen förmlich an der Startlinie zu warten, bis irgendeine Airline oder Amtsstelle sagt: «Wir wollen einen HUD, und zwar wollen wir es jetzt!» Wenn dies einmal jemand sagt, werden die Hersteller losspurten!

Die Weiterentwicklung der heutigen Panel-Instrumente hat beinahe den «Punkt

verminderter Erträge» erreicht, wo einem weiteren Aufwand für ihre Entwicklung dem Kunden verhältnismässig immer weniger Ertrag einbringt. Ihre Raffinesse hat ungefähr den Sättigungspunkt erreicht, und die Regierung sollte davon absehen, grosse Steuergelder für die Prüfung von Panel-Instrumenten auszugeben, wenn es sie doch besser in der Konzeption einer Projektion auf die Windschutzscheibe anlegen würde, die ein regelrechter Durchbruch auf dem Gebiet des Allwetteranflugs und der Allwetterlandung ist.

Die heutige Instrumentation ist in der Regel umso weniger ausgeklügelt, je weiter sie vom Mittelpunkt des Lageanzeigers entfernt liegt. Ein Teil der heutigen Bord-ausrüstung und Instrumentation scheint für Kategorie-II-Operationen geeignet, während andere Teile der Ausrüstung nur als «knapp genügend» bezeichnet werden könnten.



möbel + teppiche

Ausstellungs-
halle

Obstgarten /

Flughafenstrasse

8302 Kloten

Telefon 84 04 03

13 Schaufenster

immer **P**

Tatsache

Im September 1966 wurde ein Bericht über ein von der FAA unterstütztes Pilot Factors Program veröffentlicht. Dieses prüfte diejenigen Konzeptionen der Präsentation von Steuerinformationen, die sich unmittelbar auf die Probleme des Fliegens bei kleinen Airspeeds beziehen. Mehrere seiner Resultate sind bedeutsam. Mit Bezug auf Phase I heisst es etwa: «Der Flight Director mit normalen Einstellungen und vom Piloten abgelesenen Instrumenten bot weder in Qualität noch in Auswahl genügende Information für das Fliegen nach Instrumenten innerhalb des Middle Markers. Wie erwartet, verschlechterte sich die Brauchbarkeit des gewöhnlichen Instrumentenbrettes von 200 ft und dem Middle Marker an und **wurde auf 100 ft vollends unannehmbar.** (Hervorhebung durch den Autor.) Es muss betont werden, dass das normale Panel, wie es in Phase I verwendet wurde, dem Instrumentenbrett moderner Jetflugzeuge in seiner Anordnung sehr

ähnlich war.» Und weiter: «Das Problem, das sich uns vom Middle Marker bis auf 50 ft hinunter entgegenstellte, fand seine Begründung vor allem in dem Mangel an Informationen in der vertikalen Ebene.» Man fand, dass die Steuerung des Anstellwinkels (pitch control) mit einem normalen Flight Director bis auf 200 ft hinunter von Hand möglich war; wenn aber der Sinkflug bis unter diese Höhe geführt werde, müsste die Information besser werden. Die Vertikalgeschwindigkeit, wie sie von den heutigen Variometern abgelesen wird, wurde ebenfalls für auf geringen Höhen ungenügend gehalten.

Wie oben erwähnt, besteht eines der Hauptprobleme bei einem Anflug in schlechter Sicht darin, dass der Pilot die Lage seines Flugzeugs in bezug auf die Piste überhaupt nicht richtig beurteilen kann, bis er die Pistenschwelle und einen Zielpunkt dahinter sieht. Ein Head-Up Display meistert diese Schwierigkeit, indem es diese Information während des ganzen

Anflugs vermittelt, und es kann ferner Ausschwebesignale geben und noch im Ausschweben bis weit hinunter als Navigationsinstrument dienen. Wir alle im All-Weather Flying Committee haben viele weiche eigentliche Blindlandungen mit einer DC-3 gemacht und dabei nur ein HUD gebraucht.

Hier ist eine Aufstellung von Overshoots in London-Heathrow in den Jahren 1963, 1964 und 1965; sie schliesst alle Flugzeuge, die Anflüge machten, ein:

Runway Visual Range	Anzahl Overshoots auf 100 Anflüge
600-700 m	22,2
500-600 m	30,6
450 m	40,5
400 m	45,5

Wissenschaftler des Royal Aircraft Establishment folgerten, dass diese hohen Overshoot-Zahlen unter schlechten Sichtbedingungen ein vollkommen zuverlässiges und genaues Instrument fordern, das die Bewegungen um die Längsachse und die Bahn des Flugzeug-Schwerpunktes in bezug auf die Ebene des Horizontes angeben sollte. Dies Instrument sollte vom ILS-Glidepath unabhängig sein. Sie hatten das Gefühl, dass dies im Idealfall ein HUD wäre.

Am Anfang dieser Diskussion erwähnte ich, dass der durchschnittliche Pilot heutzutage sein wiederholtes Überleben zwei grundsätzlichen Überlegungen verdanke. Die erste sei Wahrhaftigkeit im Fluge. Und bestimmt — wenn er ein HUD und die Kontrolle vom First Officer mit seinen Panel-Instrumenten zur Verfügung hat, hat er nicht nur alle Informationen doppelt, sondern hat auch die Gelegenheit, zu vergleichen und abzuwägen und so zu einem Schluss zu gelangen, die so wahrheitsgetreu ist, wie es mit den gegenwärtigen Kenntnissen und Errungenschaften möglich ist. Die zweite Überlegung war, dass

er immer einen Ausweg hat. Sehen wir uns die Situation vom praktischen und vom operationellen Standpunkt an. Wenn hier Fall 1 als Anflugmethode angewandt wird, wird von unserem Captain zum erstenmal in seiner Laufbahn verlangt, ein über 100 Tonnen schweres Flugzeug mit 43 Meter Flügelspannweite bis 30 Meter an den Boden heran zu fliegen, bevor er überhaupt etwas sieht. Er fliegt mit 140 Knoten nach vorn und mit 700 bis 800 ft/min nach unten. Er gerät vielleicht in die Wirbelturbulenz des Flugzeuges vor ihm. Es steht ihm eine Instrumentation zur Verfügung, die von 200 ft Höhe an immer schlechter wird und auf der Entscheidungshöhe von 100 ft vollends unannehmbar ist. Er wird spüren, wie er erst nach einer gewissen Zeitspanne scharf sieht und kann also unmöglich optische Orientierungspunkte erfassen, bis er unter 100 ft ist. Er weiss, dass kein Kategorie-II-Anflug je ideal sein wird wie das Lehrbuch und das Instruktionszimmer. Er weiss, dass seine knapp bemessene RVR noch weniger betragen kann, als der Boden sagt und dass sehr wohl Nebelschwaden über die Landebahn schweben können. Er ist vielleicht müde und ohne sein Wissen etwas desorientiert, weil er 5 Zeitzonen durchquert hat und seine «Körperuhr» aus dem Rhythmus geraten ist. Möglicherweise ist der Autopilot zu grob eingestellt und muss mit Windscherungen und einem Seitenwind ringen, was Steuer- und Gierprobleme mit sich bringt. Der Mann im rechten Sitz ist vielleicht erst seit kurzem Pilot und ist deshalb ganz ohne seine Schuld nicht erfahren genug, um ein kompetentes Urteil abzugeben. Und wenn der Captain schliesslich zum Fenster hinaus schaut und nach optischen Anhaltspunkten späht, fehlt sowohl ihm als auch dem First Officer, der ja auch hinaus sieht, irgendein Urteil über die Lage des Flugzeugs. Und während all dies geschieht, hat der Captain keinen Ausweg, weil er gefangen ist in der Information **aus nur**

einer Quelle. Alle Daten und Inputs, die er erhält, werden durch die ILS-Antennen seines Flugzeugs geschleust. Es spielt im Grunde gar keine Rolle, ob ihm diese Information gleichzeitig roh und auch von einem Computer verarbeitet und auf zwei vollkommen unabhängigen und doppelt vorhandenen Geräten dargebracht wird — sie kommt nach wie vor aus dieser einen Quelle, der ILS. Wenn er sich — wie dies in einem Fall-1-Anflug sehr leicht vorkom-

men könnte — all diesen Tatsachen gegenüber sähe, würde es wohl kaum ein Verkehrspilot im Ernst zulassen, dass er in eine solche Lage versetzt wird!

Sich vollkommen auf diese Information aus einer Quelle zu verlassen und gezwungen zu sein, ihr zu glauben, hat etwas mit der Anekdote gemeinsam, die ich so oft erzählt habe: Zwei freundliche Betrunkene stehen zusammen an der Bar. Einer wendet sich seinem Freund zu und sagt:

Sein Name: Fiat 125

Er ist der erste Wagen,

der mit den letzten technischen

Neuerungen in Gross-Serie geht:

Die Mechanik. Die Sicherheit. Der totale Komfort.

Fr. 9950.—

FIAT 125



*Mitarbeiter der Swissa'r
ertragen den für sie
gültigen Spezialpreis*

FIAT

Automobil-Handels-AG.

8048 Zürich

Freihofstrasse 25

Telefon 051/52 77 52

(intern Nummer 66, Herr B. Huber)

«Joe, du bist einfach ein flotter Kerl.» Und der andere erwidert: «Danke. Ich weiss. Du auch!»

Um nun dem Captain die zweite Information zu geben, die er braucht, um ihm den entbehrten «versteckten Trumpf» zurückzugeben, ist es äusserst wichtig, zu erkennen, dass **jede HUD-Information von einer Quelle stammen muss, die von der ILS vollkommen unabhängig ist!**

Es gibt natürlich viele Wege, um dies zu erreichen. Ein Weg wäre zum Beispiel, die Symbole auf der Scheibe von drei Mikrowellensendern abzuleiten (Fig. F). Einer

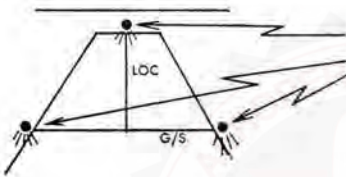


Figure F

davon könnte sich auf der entfernteren Pistenschwelle befinden, und der Localizer-Empfänger an Bord wäre auf diesen ausgerichtet. Die beiden anderen Mikrowellensender könnten seitlich der Piste aufgestellt werden, und zwar da, wo sich die Glidepath-Ebene mit der Pistenebene schneidet; diese hätten die Aufgabe, eine Sinkflugführung zu leisten.

Eine andere Methode bestände darin, auf jeder Seite des richtigen Runways und parallel zu seinen Rändern je vier bis fünf billige Radarfunkfeuer aufzustellen. Das sichtbare Resultat wäre eine Reihe von Punkten auf der Scheibe vor den Augen des Piloten, und diese Punkte wären das Symbol für die Piste. Diesen Weg haben zwei Hersteller eingeschlagen; nur entbehrt ihr System der Möglichkeit, wichtige Informationen über Airspeed, Flugbahn des Flugzeugschwerpunkts, absolute Höhe u. a. m. einzublenden.

Es ist auch möglich, eine vollkommen bodenunabhängige Anlage im Flugzeug zu haben, die hochfrequente Radiowellen aussendet. Diese werden von Reflektoren, die der Piste entlang aufgestellt sind, zurückgeworfen, von den Bordempfängern des Flugzeugs wieder empfangen und dann auf dem optischen Kombinator in eine bildliche Darstellung umgewandelt.

Wie es auch immer gemacht wird — die Information für das HUD muss von einer von der ILS unabhängigen Quelle kommen.

Allgemeine Überlegungen über die Ausbildung

Die Ausbildung für Kategorie II muss im Prinzip alle Teilprobleme und Techniken berücksichtigen, die in einer gemischt menschlich-maschinellen Umgebung angewendet werden müssen; das Flugzeug muss ja innerhalb viel engerer Toleranzen geflogen werden, weil man auf 100 ft keinen Kurswechsel mehr durchführen kann. Wenn sich eine Fluggesellschaft einmal für ihre Anflugmethode entschieden hat, muss sie die Anforderungen, die Grenzen und die tatsächlich erwartete Leistung der Maschine und der Automatik erkennen, die sie ausgewählt hat. Keine Airline kann, beispielsweise, ein Autopiloten-System «vermickeymausen» und dann von ihren Piloten erwarten, dass sie vollständiges Vertrauen darin haben. Ohne die besten Anlagen muss eine Fluggesellschaft nicht nur zurückgehen und ihre Ausrüstung modifizieren, sondern sie hat auch die zusätzliche Last, sie den Piloten wieder anzutragen. Viele Leiter von Fluggesellschaften haben vergessen, dass in Sicherheitsfragen die Gruppe der Piloten immer sagen wird: «Beweisen Sie es!»

Ist die Anlage einmal festgelegt, muss man zuerst einmal entscheiden, wie ein jedes Besatzungsmitglied in das Gesamtsystem eingebaut wird; darauf muss genauestens geprüft werden, wer während

jedem einzelnen Abschnitt des Anflugs bis zur Landung und dem Ausrollen hinunter oder bis zum erfolgreichen Abschluss eines Overshoots welche Aufgaben zu erfüllen hat. Es muss betont werden, dass die Zuteilung und das Training dieser spezifischen Aufgaben nicht nur im Hinblick auf den Idealanflug geschehen soll, sondern indem man ihre Anwendbarkeit unter den absolut schlechtesten Bedingungen, die eine Besatzung antreffen kann, bestimmt.

Viele Einzelheiten, die unbedeutend erscheinen, können plötzlich Ausmasse annehmen, die leicht zu einem Zwischenfall oder Unfall führen können, wenn man sie nicht richtig ausgleicht. So kann zu viel Konversation im Cockpit zur falschen Zeit leicht zu Verwirrung und Ablenkung führen, wenn hochgradige Konzentration nötig ist. Dann ist da auch das kritische Problem, was für Worte gebraucht werden sollen. Die meisten von uns sind schon in der Lage gewesen, dass die Worte «Take-off power» gebraucht wurden und dann ein Besatzungsmitglied die Leistung wegnahm; oder die Ähnlichkeit der Worte «V2 » und «Meto»; oder der Zwischenfall bei der Air Force, wo der PiC sich während des Startanlaufs seinem deprimierten Copiloten zuwendet und sagt: «Cheer up, Harry!», worauf der Copilot erwidert: «Did you say 'gear up', sir?» Wie auch immer die endgültige Wahl fallen mag, diese Worte und Befehle müssen unverkennbar klar sein, müssen vollkommen unzweideutig sein, damit sie nie missverstanden werden können, und sie müssen kurz genug sein, damit man nicht zu lang auf ihr Ende warten muss.

Die Ausbildung des Captains kann nicht für angemessen angesehen werden, wenn man ihn bloss seine zwei Anflüge auf 100 ft hinunter machen lässt. Auch die Vorführung von Filmen über schlechte Sicht füllt die Lücke nicht aus. Es muss ein Bedürfnis nach einem befriedigenden

Schlechtsicht-Simulator bestehen, in den man auch ein Head-Up Display einbauen kann.

Die Ausbildung des First Officers muss im Verhältnis zum Gesamtbild einer integrierten Besatzung studiert und gewürdigt werden. Es genügt nicht, festzustellen, dass er die gleiche Ausbildung haben müsse; es muss voll anerkannt werden, dass ihm eine «ebenbürtige Ausbildung» zuteil werden muss, die in ihrem Umfang und ihrer Gründlichkeit so realistisch ist, dass sein klar definierter Teil der Verantwortung der Konzeption des vereinheitlichten Teams (unified team concept) in keiner Weise Abbruch tut, sondern die Integration und gegenseitige Abhängigkeit aller Aufgaben im Cockpit verstärkt.

Sehr wenig ist über den Flight Engineer gesagt worden. Er hat eine Beitragsquelle zur Kategorie-II-Operation, die bisher noch nicht angezapft wurde, und wenn man ihn richtig ausbildet, kann er Pflichten übernehmen, die zumindest die Überwachung der gesamten Panel-Instrumentation und das Vergleichen der Navigationsdaten einschliessen. (Diese Bemerkungen beziehen sich auf den «Pilot-Engineer», der — wie dies von vielen amerikanischen Airlines verlangt wird — eine Pilotenlizenz besitzt, aber den Arbeitsplatz des Flight Engineer einnimmt. Doch dürfte sich dies wenig auf die Aufgabenverteilung auswirken, auch wenn sie im Sinne des Autors vorgenommen würde. -uwe)

Vor einiger Zeit fragte ich den Ausbildungsleiter einer Fluggesellschaft: «Auf wen richten Sie ihre Ausbildungsprogramme und ihr Denken aus?» Seine Antwort lautete: «Auf den durchschnittlichen Verkehrspiloten.» Ich deutete ihm gegenüber dann an, dass er mit dem «durchschnittlichen» Berufspiloten nie irgendwelche Probleme haben werde, weil die Standards dieses Mannes so hoch seien und er soviel Selbstvertrauen, Können

und Kompetenz besitze, dass er das feste Rückgrat seiner Berufsgattung bilde. Er sei der Mann, der den hervorragenden Auftrag erledige, jeden Tag sicher und wirtschaftlich von Punkt A nach Punkt B zu fliegen, und zwar ungeachtet der Probleme, die Betrieb, mechanische Schwierigkeiten und Wetter ihm in den Weg stellen. Jeder sollte sich mit Berechtigung stolz fühlen, wenn er als «durchschnittlicher» Verkehrspilot angesehen werde. Ich betone dann, dass der Pilot, mit dem er sich befassen müsste, der mit dem kleinsten Nenner sei, der von den Kompetenten am wenigsten Kompetente, der, welcher den im voraus festgelegten Minimalstandard gerade noch knapp erreicht, wobei ganz unwichtig ist, wie hoch dieser Standard liegt. Die Briten haben ihn erkannt und ihm den Titel «Old Joe» gegeben. Es gibt ihn, und wir wären töricht, wenn wir ihn nicht erkennen würden! Er ist es, dem eine Fluggesellschaft ihre Pilotenausbildung und ihr Denken anpassen sollte.

Ferner sollte man sich der Probleme der Ermüdung annehmen. Ein Pilot ist bei der Landung nie so gut ausgeruht, wie er es beim Start war — es sei denn, er brauche eine gewisse Anlaufzeit —; deshalb beeinträchtigt irgendeine Art Ermüdung sein Können und sein Urteil mehr oder weniger stark. Die Cambridge Cockpit Studies fanden heraus, dass ein müder Pilot seinen eigenen Sicherheitsstandard automatisch und unbewusst verringert. Der Tag-Nacht-Zyklus eines Piloten — oder seine «Körperuhr» — wird jedesmal aus dem Rhythmus gebracht, wenn er vier oder mehr Zeitzonen durchquert, und dies kann die höheren intellektuellen Funktionen zu einem gewissen Grade beeinträchtigen — dazu gehört etwa das Treffen von Entscheidungen — und dazu führen, dass die Reaktionen eines Piloten zwar nicht falsch, aber verspätet sind. Ein leicht übertriebenes Training der normalen Procedures

und ein vollständiges und angemessenes Training der Emergency Procedures helfen diese Ermüdungsfaktoren vermindern. Das Problem der alltäglichen und normalen Ermüdung hat deshalb einen entschiedenen Zusammenhang mit der Art, dem Ausmass und der Qualität des absolvierten Trainings. Daher wirkt es sich auch unmittelbar auf die Qualität des Fliegens aus.

Schlüsse

Es scheint offensichtlich zu sein, dass Fall 1 vollkommen unannehmbar ist, wenn ein Anflug bis in den untersten Bereich der Kategorie II sicher durchgeführt werden soll. Es gibt bereits Beweise dafür, dass der Risikofaktor schon bei den niedrigsten RVR-Werten, die heute angewendet werden, rapide zunimmt. Überdies bestehen starke Zweifel, ob die Erfolgsquote noch genug ist, um den Versuch wirtschaftlich interessant zu machen.

Es hat sich gezeigt, dass sich die Piloten einer gewissen Airline in einigen Punkten ziemlich einig sind, so zum Beispiel in folgenden:

1. Mehr realistisches und praktisches Training und mehr gute Simulator-Ausbildung ist nötig; die gegenwärtige Ausbildung reicht für Seitenwinde, Turbulenz und starken Regen schwerlich aus.

2. Die gegenwärtig von der FAA vorgeschriebene Pistenlänge ist ungenügend; die meisten wollen 10 000 ft.

3. Viele Piloten würden die Kategorie-II-Minima nur anwenden, wenn alle Bedingungen und die ganze Ausrüstung optimal sind und der Pilot nicht müde ist.

4. Die Bordgeräte werden oft nur knapp genügend in Stand gehalten, der Autopilot müsste ausgefeilter sein, um in nicht optimalen Bedingungen wirklich brauchbar zu sein.

Piloten wollen Beweise, und man muss ihnen die Dinge «zeigen», bevor man ihren Widerwillen überwinden kann. Wenn sie den eingeschlagenen Weg weiter verfol-

p.hirt

Automobile Bachenbülach
Telefon 96 80 81



Offizielle Ford-Vertretung

Renault- und Citroën-Service
Reparaturen Spenglerei Malerei
Schnellwaschanlage

gen, werden die Fluggesellschaften ohne Zweifel zu besserer Ausbildung und besseren Geräten gelangen, aber das Endprodukt und die Endresultate geben den Piloten vielleicht nur die Werkzeuge und das Training, die er eigentlich für optimale und sichere Kategorie-I-Anflüge hätte haben sollen.

Fall II, der bei einigen europäischen Gesellschaften hervorragende Ergebnisse gezeigt hat, ist eine sehr annehmbare Methode, das Problem anzupacken. Wenn auch kein System gegen alle Eventualitäten gefeit sein kann, so hat diese Art überwachter Anflug doch den grossen Vorteil, dass ein einzelner Fehler kaum je gefährlich wird. Nur wenn mehrere widrige Umstände zusammen auftreten, versagt das System wahrscheinlich. Dennoch hatten ihm gewisse Nachteile an, die in Amerika sicherlich wahrgenommen worden sind. (Diese Bemerkung spielt auf die Ausbildungspraktiken der meisten amerikanischen Airlines an und wird von Richard Beck im folgenden erläutert. Es geht vor allem um den offenbar recht krassen Unterschied in der Ausbildung zwischen Captains und Copiloten, die ausgeglichen werden müssen. -uwe)

Jede Fluggesellschaft muss, ihren eigenen Bedürfnissen und ihrem eigenen Typ von Operation und Ausrüstung entsprechend,

selbst entscheiden, wie gut, wie gründlich und wie umfangreich das Training ihrer Piloten sein muss. Die nackten Minimalanforderungen für alle Piloten müssten bestimmt die Ausarbeitung von Procedures einschliessen, welche nötig sind, um die Konzeption von Automatik, Kontrolle und Abweichungen vom Normalfall in Quantität und Geschwindigkeit zu integrieren.

Findet eine Airline, sie sei aus irgendeinem Grunde — Zeit, Geld, betriebliche Probleme, ungenügende Anlagen oder die explosionsartig steigende Nachfrage nach Piloten («pilot explosion») — nicht in der Lage, ihre Piloten angemessen auszubilden, dann scheinen sich ihr nur zwei Lösungen anzubieten:

1. Sie muss ihre Versuche, in den untersten Bereich der Kategorie II hinunter zu operieren, fallen lassen; oder
2. Sie muss dem Captain ein HUD-System für die Anflugführung zur Verfügung stellen, das die Airline, die Piloten und das Luftamt zufriedenstellt.

Weil sich alle Seiten darin einig sind, dass der Captain die endgültige Entscheidung treffen muss und weil diese Entscheidung nicht getroffen werden kann, ohne dass der Captain während dieser Konzeption der Landung mit Sicht zum Fenster hinaus sieht, ist ein leichtes Abweichen vom Standpunkt logischerweise unumgänglich,

und zwar muss die Konzeption von der «One-Man-Band» teilweise wiederaufleben. Dies ist sicher kein Schritt zurück, sondern eher eine seitliche Bewegung, und es stehen bessere Werkzeuge und eine genauere Besatzungs-Koordination zur Verfügung, um einige der wachsenden Sorgen zu lindern, die plötzlich aufgetreten sind und die der Fliegerei jetzt zu schaffen machen.

Wie vorher erwähnt, ist man heute durchaus in der Lage, das Flugzeug erfolgreich auf 100 ft hinunterzubringen, und zwar auf dem Localizer, auf dem Glidepath, stabil und ausgetrimmt. Das ist nicht das grosse Problem. **Das wirkliche Problem beginnt erst bei der 100-Fuss-Marke!**

Vielleicht könnte man logisch argumentieren und sagen, dass eine gesetzliche Rechtfertigung für ein HUD nicht bestehen. Doch wenn die fliegerische Gemeinschaft über die Zahl von Toten und Flugzeugwracks nachdenkt, die auf den Flughäfen der Welt und um sie herum verstreut sind, weil der Pilot keine richtige Führung hatte, dann besteht doch gewiss wenigstens eine moralische Verpflichtung.

Es stände den Fluggesellschaften also gut an, wenn sie sich mit den Piloten, den Flug-

zeugherstellern, der FAA und allfälligen anderen wissenschaftlichen Organisationen zusammenschlossen, um mit vereinten Kräften das Dilemma zu lösen, das sich gegenwärtig auf der Entscheidungshöhe von 100 ft stellt. Wird dies nicht erreicht, so wird man sich noch an den bitteren Geschmack der Tragödie erinnern, wenn die Süsse des scheinbaren Geldgewinns längst vergangen ist.

Und schliesslich muss man daran denken, dass — wenn es auch viele verschiedene Standpunkte über den besten und sichersten Weg zur Kategorie II gibt — ungeachtet der Massstäbe der FAA-Kriterien, ungeachtet der Raffinesse der Ausrüstung, ungeachtet der berechneten Zustimmung der Air Transport Association und ungeachtet der Meinung der Air Line Pilots Association ein so riesiges und umfassendes Programm wie dieses nie Früchte tragen wird, bis es von einzelnen Piloten vollständig akzeptiert ist.

Zu diesem Zeitpunkt können wir nur sagen: «Itquid nondum demonstratum est» (Was noch zu beweisen ist).

Hoffentlich werden wir bald sagen können: «Quod erat demonstrandum» (Was zu beweisen war).

uwe

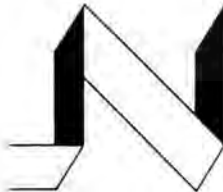
Er kann noch von Glück reden



Erstens ist er praktisch veranlagt
und zweitens gut versichert

... durch unsere **kombinierte Hausratversicherung**. Sie bietet in einer einzigen Police vierfache Deckung: Schutz gegen Feuer- und Elementarschäden, gleichzeitig auch gegen Schäden durch Diebstahl, Wasser und Glasbruch.

Diese Risiken können auch einzeln oder in beliebigen Kombinationen versichert werden, denn jede Police wird den Bedürfnissen und Wünschen des Kunden angepasst.



NATIONAL-VERSICHERUNG

Generalagentur:

H. Bachmann, 8401 Winterthur, Tel. 052 / 22 71 78

Hauptagentur J. Kurer:

Gemeindehaus, 8302 Kloten, Tel. 051/84 47 77

Versammlung des International Congress of Aviation and Space Medicine und der PEL/MED Study Group der ICAO im September 1967 in Lissabon

Bericht des IFALPA-Vertreters, Captain R. S. Klimcke

Letzten September schickte mich die IFALPA nach Lissabon, um die Versammlung der PEL/MED Study Group zu besuchen, und gab mir dann noch ein paar Tage, die ich vor dieser Versammlung als Beobachter beim Congress of Aviation and Space Medicine verbringen sollte. Der Congress war eine europäische Ausgabe der Zusammenkunft, die ich zu Anfang des Jahres in Washington besucht hatte, aber schon die ersten paar Minuten im Hörsaal genügten, um zu zeigen, dass es sich da um eine sehr verschiedene Version handelte. In Washington waren fünf getrennte Vortragsreihen geboten worden, die gleichzeitig in mittelgrossen Hörsälen abrollten. Einerseits bedeutete dies, dass zur gleichen Zeit zwei gleichermassen wertvolle Vorträge gegeben werden konnten; dafür aber hatten die Redner genügend Zeit für ihre Ausführungen und für die Beantwortung von Zuhörerfragen. Das Problem der Überschneidung löste man so, dass sich eine Gruppe von Vertretern aufspaltete und so trotzdem alle Vorträge zu

hören bekam. Alle Vorträge wurden auf Englisch gehalten und waren vor oder beim Vortrag in gedruckter Form zu haben.

Das System in Lissabon war ziemlich verschieden davon und auch einiges weniger befriedigend. Unter anderem diente der Congress dazu, zu demonstrieren, welch ein Segen es ist, wenn man eine gemeinsame Sprache spricht, und er illustrierte die enormen Probleme, die entstehen, wenn internationale Körperschaften mehrsprachig verhandeln müssen. Wie in der Fliegerei, so ist auch in der Medizin die internationale Sprache Englisch, doch schien diese Kunde noch nicht allzu weit verbreitet zu sein. Alle Vorträge erfuhren — vielleicht sollte ich sagen: erlitten — eine Simultanübersetzung. Es ist allerdings zu erwähnen, dass die Dolmetscher unter sehr schweren Bedingungen zu arbeiten hatten. Alle Vorträge wurden in einem fantastischen Hörsaal der Universität Lissabon gehalten und zwar einer nach dem anderen. So blieb für jeden Vortrag nicht

mehr als zehn Minuten, und Gelegenheit, Fragen zu stellen, gab es nicht. Die Vorträge waren ursprünglich alle für eine Sprechdauer von 20 bis 25 Minuten ausgelegt gewesen, und in vielen Fällen hörten die Redner erst bei ihrer Ankunft in Lissabon, dass sie nur zehn Minuten sprechen durften. Sie konnten also zwei Dinge tun — ihren Vortrag kürzen und rascher sprechen; in der Regel taten sie beides. In der Folge wurden die Vorträge unzusammenhängend und unvollständig (wegen den Kürzungen) und praktisch unübersetzbar (wegen der Vortragsgeschwindigkeit).

Weitere Faktoren trugen zu der unbefriedigenden Lage bei. Weil der Saal so gross war, mussten die Vorträge verstärkt werden. Doch die Anlage funktionierte nicht immer. Die Übersetzung hörte man über Kopfhörer und kleine Empfänger. Auch diese funktionierten nicht immer. Die Vorträge wurden mit Lichtbildern illustriert. Diese waren in der Regel seitenverkehrt oder standen auf dem Kopf oder auf der Seite. Haben Sie je versucht, einem Vortrag über ein Ihnen nicht vertrautes Gebiet zu folgen, der mit unvertrauten Ausdrücken vollgepackt ist, mit kopfstehenden Lichtbildern illustriert wird und den der Dolmetscher mit seinem verzweifelten Gestöhne immer wieder unterbricht, weil er hoffnungslos hintennachhinkt, da er abwechslungsweise das Opfer von Mikrofondefekten, Gebrauchsfehlern (zu weit vom Mikrofon weg oder zu nah daran oder ausgeschaltet) und Kopfhörerdefekten wird? Ich gebe den Eindruck, dass ich übertreibe oder unfair bin. Zugegeben: nur einige der Vorträge erlitten alle diese Mängel; aber jeder erlitt mindestens einen davon.

Nachdem ich nun die Atmosphäre am Congress geschildert habe, will ich versuchen, zu erzählen, was ich als Ihr Vertreter und in Ihrem Namen in Lissabon erlebt und getan habe. Nun, am ersten Abend gingen wir alle zum Quelug-Palast, wo wir vom

Verkehrsbüro empfangen und zu einem Cocktail eingeladen wurden. Ich tat mich an den Hähnchen, Melonen, dem Schinken, dem Fisch, den Keksen und Kuchen und all den anderen Dingen, die ich mir sichern konnte, und einheimischen Getränken gütlich und diskutierte mit den medizinischen Experten, die da waren, Dinge von medizinischem Belang. Aber alles im Rahmen.

Am nächsten Tag gingen wir auf eine Busfahrt in der Gegend (Sintra, Colares, Cabo da Roca, Coscaro, Estoril), deren Höhepunkte ein Imbiss (Schinken, Melone, Hähnchen, einheimische Weine usw. usw.) und ein Stierkampf für Touristen waren. Alle waren gern zugelassen, in die Arena zu steigen, um gegen ein kleines Stierkalb anzutreten. Dies unterhielt die Leute stundenlang. Es waren zwei Stiere da. Der erste schien mir so klein, dass ich es für unfair gehalten hätte, wenn ich in die Arena gestiegen wäre, um mit ihm zu kämpfen, also ging ich nicht. Der zweite war etwa zehn Pfund schwerer, und als er jemanden umwarf, fand ich es wieder unfair, in den Ring zu steigen, und blieb abermals draussen. Es schien einfach kein Stier da zu sein, der mir grössenmässig passte, und so machte ich eben nicht mit.

Am Abend darauf nahm man uns zu einem richtigen Stierkampf mit. Auf der Eintrittskarte stand gut sichtbar, dass der Stier in Portugal nicht getötet wird. Man tut ihm aber alles andere an, und ein Zuschauer sagte: «Sie töten ihn nicht, sie quälen ihn nur.» Es war jedoch nicht ganz einseitig. An jenem Abend waren zwei Matadoren da. Der eine schied nach etwa 30 Sekunden verletzt aus; der Stier hatte ihn auf die Hörner genommen und ihm ein Schlüsselbein gebrochen. Der andere Matador blieb den Rest des Abends in der Arena, aber schliesslich erwischte einer der Stiere auch ihn. Man kennt dort ein Ereignis, das meines Wissens für Portugal typisch ist: die Dorfjugend geht in einer Linie auf den Stier zu, der Stier greift an, und sie stehen

einfach still. Der erste fängt den Stier mit dem Bauch auf und ergreift den Stier um den Hals, und die anderen versuchen sich alle an den Stier zu hängen und ihn zu stoppen. Die ersten paar Male rast der Stier wie ein Schnellzug durch die Linie, Körper fliegen in alle Richtungen, und der Stier sucht noch mehr. Die, welche noch auf den Beinen sind, formieren sich wieder zu einer Linie und wiederholen das Spiel. Von einem Schiedsrichter war nichts zu sehen, denn jedesmal kämpften die jungen Männer einfach so lange, bis der Stier stillstand. Es war auf eine Art unsinnig, schrecklich und grossartig, und seither mache ich mir einen besonderen Spass daraus, in Gedanken eine Mannschaft zusammenzustellen, die gegen den grössten und durchtriebensten Stier ganz Portugals zu kämpfen hätte. (Der Mann an der Spitze ist dabei mein besonderer Liebling.) Alle kämen sie natürlich in der Seniority-Liste vor mir, wobei ein oder zwei Funktionären mein besonderes Augenmerk gilt; die übrigen wären all die Typen, die mich zu wenige Landungen machen lassen, mir eine unangenehme Einsatzliste zusammenstellen, meine Fliegerei kritisieren (wie kann man auch so parteiisch sein!) oder mich zu Tode ängstigen. Sie wissen sicher, was ich meine.

Der Freitagabend war der letzte und endigte deshalb natürlich mit einem grossen Bankett im grössten und nobelsten Hotel Portugals. Auserlesenes und exotisches Essen, Reden von vielen verschiedenen Leuten, Ströme von Wein, um alles hinunterzuspülen. Wenn die Konferenz auch wissenschaftlich kein voller Erfolg gewesen sein mag, so liess sie doch gesellschaftlich und was die Gastfreundschaft anbelangte, nichts zu wünschen übrig. Es ist jedoch bestreitbar, dass die IFALPA von meiner Anwesenheit den Gegenwert für ihr Geld bekam. In meiner Lage bestand der Gegenwert fürs Geld im Kontakt mit der medizinischen Meinung und

darin, dass ich Trends und Möglichkeiten der Flugmedizin erkannte. Ferner fand ich Gelegenheit, Leuten, die, obwohl sie Experten der Flugmedizin sind, oft viel zu wenig Erfahrung mit den Arbeits- und Betriebsbedingungen und den Meinungen in der fliegerischen Praxis haben, solchen Leuten also Erfahrungen und Standpunkte des Piloten zu erläutern. Es besteht ein grosses Bedürfnis dafür, dass wir Piloten mit Medizinern sprechen; wir sind nämlich über den Standpunkt, die Fragen und die Tendenzen der Medizin ebenfalls wenig informiert, und beide Teile könnten von einem Gedankenaustausch sehr profitieren.

Wie ich zu Beginn sagte, ging der Congress der Versammlung der PEL/MED Study Group der ICAO voraus. Diese Study Group wurde ins Leben gerufen, um Änderungen im ICAO Annex 1 zu erörtern, der die von der ICAO empfohlenen medizinischen Richtlinien und Praktiken aufführt und den meisten Ländern als Vorbild für ihre medizinischen Lizenzerteilungen dient. Die Änderungen, welche die Study Group vorschlägt, werden sehr wahrscheinlich eingeführt; es ist deshalb ganz in Ordnung, wenn wir uns sehr für ihre Arbeit und ihre Ideen interessieren und sie verfolgen. Grossbritannien ist Mitglied der Study Group, und die IFALPA verdankt Captain Harry Orlady sehr viel, dem es auch zuzuschreiben ist, dass unser Land (gemeint ist Grossbritannien -uwe) der IFALPA angehört. Genau genommen ist Harry das IFALPA-Mitglied, und ich war als sein Berater an der Versammlung. Dies berechtigte mich dazu, daran teilzunehmen, alles zu sehen und zu hören und zu sprechen, wenn man mit mir sprach, und ich war froh, dass man nicht mehr von mir erwartete. Ich war sehr beeindruckt von der Qualität und Intelligenz des Vorsitzenden und der anderen Mitglieder der Group. Die Diskussion war ruhig und gescheit, der Vorsitzende fasste die Meinung der Group

zusammen und führte die Diskussion nie so, dass ein Entscheid gefällt wurde, der ihm am besten passte. Ich fühlte mich bevorzugt, Demokratie im besten Sinne am Werk zu sehen.

Die Tagesordnung umfasste neun Punkte, und jeder Punkt hatte durchschnittlich zehn Teile. Die Versammlung dauerte nur drei Tage, und in der Zeit wurde ungefähr ein Drittel der Traktanden erledigt. Im folgenden gebe ich einen Abriss der Beratungen der Study Group.

Haupttraktanden waren die Verzichtsklausel (Waiver Clause), die Abänderung der Sehschärfe-Anforderungen (Visual Requirements) und der Anforderungen an die Herzkranzgefäße (Cardio-Vascular Requirements) sowie eine Erörterung der An-

forderungen betreffend geistige Tauglichkeit (Mental Fitness Requirements).

Die Waiver Clause ist sehr wichtig für uns, denn sie erlaubt es dem Arzt, über die medizinischen Richtlinien des Staates hinwegzusehen, wenn er findet, dass der betreffende Pilot vollkommen sicher fliegen kann, obwohl sein körperlicher Zustand «below standard» ist. Der Arzt kann von diesem Recht auch Gebrauch machen, um experimentweise die wirkliche Gültigkeit einer bestimmten Anforderung zu untersuchen. Ein Beispiel dafür ist die Verwendung von Kontaktlinsen. Diese Linsen verursachen für den Träger Probleme und werden nur selten für Verkehrspiloten zugelassen. Privatpiloten jedoch dürfen Kontaktlinsen tragen, und zwar oft uneinge-

Kenner kennen KENT

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



schränkt, und vor allem in Amerika, wo es sehr viele Privatpiloten gibt (etwa 400 000), sammeln sich sehr viel Erfahrungen an, die auf den Verkehrspiloten angewendet werden können. Die Privatpiloten sind zu einem gewissen Grade unsere Versuchskaninchen, und wir können profitieren von versuchsweisen Änderungen, denen sie im Rahmen der Waiver Clause unterzogen werden. Es werden freilich nicht alle Änderungen zuerst an den Privatpiloten ausprobiert. In den meisten Ländern gibt es ja nur wenige, und so wird die Waiver Clause direkt bei Verkehrspiloten angewendet; aber auch da nur in ausgewählten Umständen und Fällen, wenn nach dem Urteil des Arztes die Flugsicherheit nicht gefährdet wird.

Mit der Entwicklung der Erfahrungen mit solchen Waiver-Fällen erreichen sie die Stufe, wo der Waiver für gewisse körperliche Defekte automatisch wird. In Australien gilt dies für Privatpilotenlizenzen, wenn der Anwärter nur ein Auge hat oder wenn er farbenblind ist. Wenn solche automatischen Waivers sich entwickeln, entsteht eine Gelegenheit, die medizinischen Richtlinien neu zu fassen. Die Versammlung beschloss deshalb, einen Fragebogen zu erstellen und zu verteilen, um herauszufinden, wo und wie der Waiver angewandt wird und wie seine Anwendung und die Anschauungen darüber in der Welt auseinandergehen.

Richtlinien für die Sehschärfe sind sehr komplex, und das Auge eignet sich besonders gut zur Untersuchung und Klassifizierung seiner Eigenschaften. Die Ophthalmologen haben eine ganze Menge von interessanten kleinen Vorrichtungen, mit denen sich herrlich spielen lässt, und dies hat manchmal dazu geführt, dass ein Pilot zwar den Richtlinien nicht ganz genügt hat, obwohl er in der Praxis immer noch vollkommen normal fliegen konnte. In den letzten Jahren sind diese Richtlinien etwas gelockert worden, und wir können erwar-

ten, dass die Zukunft weitere Erleichterungen in den Anforderungen an das Sehvermögen bringen wird. Einäugigkeit beispielsweise wird immer annehmbarer, und die USA und Australien wollen eine Untersuchung über die Unfallquoten von einäugigen Piloten durchführen, um zu sehen, ob man diese Erleichterung auch auf Verkehrspiloten anwenden könnte.

Für Weitsichtigkeit (Hypermetropie) gelten zurzeit empfohlene Grenzen von 2,25 Dioptern; das Subkomitee wird wahrscheinlich vorschlagen, diese Limite auf 3,0 Dioptr heraufzusetzen. Der Standard für mittlere Sehschärfe scheint etwas unzutreffend, denn er bezieht sich auf Scharfsehen bis 30 cm, während das Instrumentenbrett normalerweise eher mindestens 50 cm vom Auge entfernt ist. Das Komitee findet, dass diese Anforderungen entsprechend abgeändert werden sollte und dass die Fluggesellschaften parallel dazu Karten und Manuals entwickeln sollten, die auf eine Distanz von 50 cm lesbar sind.

Mit zunehmendem Alter entwickeln wir alle einen gewissen Grad von Weitsichtigkeit, und viele von uns brauchen früher oder später eine Lesebrille. Wenn auch unsere Sehschärfe sich verschlechtert, brauchen wir auch für die Distanz eine Brille, die dann Bifokalgläser haben muss. Im Augenblick kann die untere Hälfte einer solchen Brille so gewählt werden, dass wir zwar unsere Karten und Manuals lesen, aber das Instrumentenbrett nicht sehr gut sehen können, oder umgekehrt. Da das Instrumentenpanel nicht geändert werden kann, müssen die Karten und Manuals eben dran glauben, sollen wir aus unseren Bifokalbrillen den gewünschten Nutzen ziehen. Was wir brauchen ist ein grösserer Druck und eine klarere Darstellung. Das Leben kann für einen Weitsichtigen noch schwerer werden, wenn er ein Flugzeug fliegt, das Schalter und Instrumente an einem Panel dicht über seinem Kopf hat. Solch ein Panel kann bis zu 28 cm nahe an seine

Augen kommen und es erfordern, dass der Pilot von den 28 cm über sich auf Unendlich geradeaus und dann wieder auf 50 cm auf seinen Schoss und das Instrumentenbrett «scharf einstellen» kann. Um mit diesem Problem fertig zu werden, tragen manche Piloten Trifokalbrillen. Eine Anpassungsperiode ist nötig, bis man sich an eine solche Brille gewöhnt hat, aber viele amerikanische Piloten sind mit ihren Trifokalbrillen sehr zufrieden. Es ist auch möglich, eine Linse mit einer ständig wechselnden Brennweite zu schleifen; dann kann der Brillenträger alles scharf sehen, wenn er nur durch den richtigen Teil seiner Brille sieht. Diese Gläser sind aber sehr teuer und noch ziemlich neu; wir wissen deshalb noch zu wenig genau, wie gut sie sich im Pilotenberuf bewähren. Jedenfalls erkennen die Flugzeugkonstruktoren jetzt das Problem, das die kopfnahen Overhead Panels mit sich bringen, und man hoffte deshalb, dass dieses Panel in neuen Konstruktionen nur noch für unwichtige Anlagen gebraucht würde; wegen der komplexen Ausrüstung und der Beschränkung auf zwei Mann Besatzung erscheinen neue Flugzeuge wie die Boeing 737 aber trotzdem mit den gleichen alten Problemen des Overhead Panel.

Das Subkomitee erörterte das Problem des grünen Stars (Glaukoms) und ob es ratsam wäre, die Spannung im Augeninnern zu überwachen. Der grüne Star führt zum Verlust der Lizenz, aber wenn man ihn früh genug entdeckt, kann ein Pilot seine Arbeit oft weiterhin versehen. Frankreich und Holland untersuchen ihre Piloten auf Glaukom, wenn sie älter als 40 Jahre sind, und es wird eine Empfehlung erwogen, diesen Test periodisch durchzuführen. Die letzte grössere Entwicklung im Zusammenhang mit den Augen war der Vorschlag, die Anforderungen an die Sehschärfe herabzusetzen. Hier haben wir wiederum dem amerikanischen Privatpiloten viel zu verdanken, der mit viel niedrigeren Werten fliegen darf als ein Verkehrspilot. Das FAA hat grosse Bände voller Unfallstatistiken der Privatfliegerei in den USA gesammelt und will sie daraufhin untersuchen, ob ein Zusammenhang besteht zwischen der Unfallquote und den niedrigeren Anforderungen an die Sehschärfe. Wenn dies nicht der Fall ist, wird die gegenwärtige Limite von 6/30 (unkorrigiert) sehr wahrscheinlich auf 6/60 herabgesetzt.

uwe

(Schluss folgt)

Vorstandszusammensetzung und Kommissionen

Vorstandszusammensetzung und Kommissionen

Vorstand

Präsident: A. Sooder
Vizepräsident: F. Stadelmann
Kassier: O. Grunder
Beisitzer: R. Schilliger, P. Frei, W. Walser, W. Meyer, C. Mollet K. Kuratli, M. Bethge, E. Schadegg, D. Baumeister

Sekretariat

Dr. R. Schmid (privat 052 / 27 39 55)
Frl. N. Bonhôte
Büro-Pavillon, Büro 4 und 5
Telefon 84 76 61, intern 2337
Postfach 150, 8058 Zürich-Flughafen

Kontrollstelle

K. Wohlgemuth, K. Linggi

Zollfragen

K. Schmidli

Seniority-Kommission

Vorstand

Nachwuchs-Kommission

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

Luftfahrt-Kommission

A. Sooder

IANC-Vertreter

K. Schmidli

Hilfsskassier

P. Gass

Stimmzähler

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

IGAP

Präsident: K. Rutishauser
Vizepräsident: P. Habegger
Geschäftsführer: Dr. R. Schmid

«Rundschau»-Redaktion

Dr. R. Schmid

Einsatz-Kommission

F. Stadelmann: Vorsitz
R. Schilliger, H. Dietschi,
P. Habegger: DC-8
W. Meyer: CV-990 (AF/SA)
E. Fischli (FA),
R. Jenny (ME)
E. Heusser: SE-210
W. Walser: DC-9/CV-440
A. Strehler: Copi-Fragen
M. Bethge: Navigatoren-Fragen

VEF-Stiftungsratsmitglieder

K. Rutishauser	E. Scheller
J. Müggler	A. Strehler

Deplacements- und Unterkunfts-Fragen

F. Stadelmann (Vorsitz)	P. Frei, EU
R. Schilliger, NA	A. Kunz
W. Meyer, AF/SA	Dr. R. Schmid
R. Jenny (ME)	E. Fischli, FA
K. Kuratli, EU	

IFALPA-Kommission

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

Flugsicherheits-Kommission

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

Dachverband/AP-Delegation

A. Sooder (Präsident)
F. Stadelmann
E. Schadegg
Dr. R. Schmid



