



3/75

Mai/Juni 1975

aeropers rundschau

Offiz. Organ der Vereinig. des fliegenden Personals der Swissair

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 — Contents — Sommaires	Seite/Page
Liebe Rundschauler	3
Neuaufnahmen	6
Liebe Mitglieder	8
Rückblick auf die Monate März und April	13
IFALPA-News	15
Aktuelles Interview: Amöben	17
Der Mensch im Cockpit: Auswahl und Ausbildung von Swissair-Fluglehrern	22
Freiflug ohne Angst	27
Man sollte . . .	29
Effects of worldwide economic trends on pilot job security and conditions	31
Crew-Globetrotter	33
EDV	35

Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 30. Juni 1975

Redaktion:
P. Clausen
M. Cross
F. Woodtly

Versand:
Skr. Aeropers
Postfach 83
8058 Zürich-Flughafen
Telefon 01/814 15 15

Druck:
Wettlin & Co.
Rosengartenstr. 5
8037 Zürich
Telefon 01/44 47 44

AEG

**Der stärkste Schlagbohrer
der Welt mit Electronic:
Der neue SB 2E-600**



600-Watt-Motor und ausgereifte Electronic sorgen für konstante Kraft in allen Drehzahlbereichen. Bei uns können Sie den neuen Schlagbohrer kritisch testen.

Byland AG

Eisenwaren — Werkzeuge
Rennweg 48, 8001 Zürich, Telefon 01 23 88 42



Liebe Rundschauler

Die Vermutung ist zur Tatsache geworden: Der Aeropers-Ball aus Anlass des 30-jährigen Bestehens unseres Berufsverbandes findet nicht statt. Das Resultat der Umfrage: 174 Nein gegen 108 Ja, bei 19 Enthaltungen; Stimmbeteiligung: 43,5 Prozent! — Tatsachen, die nicht das zentrale Thema meines Artikels ausmachen. Scheinbar unwichtig verschaffen sie mir aber doch einen günstigen Ausgangspunkt zu einigen grundlegenden Gedanken.

Ein kurzer Kommentar der Umfrage scheint mir für den Anfang angebracht. Die Nein-Stimmen überwiegen eindeutig, und die niedrige Stimmbeteiligung kann nicht mehr überraschen. Der Aeropers-Vorstand sieht sich in seinem «unguten Gefühl» bestätigt: Der Entschluss, über die Durchführung des Balles abstimmen zu lassen, war richtig.

Die Gründe, die eine Ablehnung bevorzugen, sind offensichtlich und — vernünftig. Sparen heisst das Gebot der Stunde. Die Verbandskasse ist nicht mehr in der Lage, das riesige Loch eines eventuellen Ball-Defizits zu stopfen. Die Alternativ-Lösung, den Preis der Eintrittskarten in «astronomische Höhen» schnellen zu lassen, ist wenig populär und kann im Zeichen wirtschaftlicher Unsicherheit nicht leicht vertreten werden.

Hinzu kommt das Problem der Organisation eines derartigen Grossanlasses. Die Koryphäen, die vor Jahren die unvergessliche Ballnacht im Zürichhorn in Szene setzten, sind älter und müder geworden. Verständlich — erwartete man doch auch, dass für dieses Mal eine jüngere Generation die Initiative ergreifen würde. Jedoch, es blieb beim Warten. Und dass der ohnehin überlastete Vorstand in dieser für unseren Verband leider typischen Situation nicht auch noch die aufwendige Arbeit des Ball-Komitees übernehmen konnte, ist ebenfalls verständlich.

Wie gesagt, gegen einen Aeropers-Ball sprechen gewichtige und vernünftige Gründe.

Demokratische Prinzipien verlangen vom einzelnen Verbandsmitglied, sich einem Mehrheitsbeschluss zu fügen. Dies werde ich tun. Ich werde sogar vom Vorstand den Auftrag entgegennehmen, zum 30-jährigen Jubiläum wenigstens eine bescheidene Sondernummer der Aeropers

**LA
SUISSE
VERSICHERUNGEN**

Auf Ihrer Seite, wenn Sie Hilfe brauchen

Generalagentur J. Häni
Obergasse 32, 8400 Winterthur
Telefon 052 22 43 26

Rundschau herauszugeben. Das demokratische System kennt aber auch die sog. Meinungsfreiheit. Von diesem Recht mache ich im folgenden Gebrauch.

Unschwer zu erraten: Ich gehöre zu jenen 108 Mitgliedern, die einen Ball und damit ein grossaufgezogenes Aeropers-Jubiläum befürworteten. Zugegeben, meinen Entschluss habe ich nicht leicht gefasst. Schwierig wird es auch sein, mein Eintreten zu begründen.

Die Argumentation, ein festlicher Jubiläums-Anlass könnte eine günstige Gelegenheit bieten, mit Kollegen und Bekannten einen gemütlichen Abend zu verbringen, zählt in unserer kontaktarmen Gesellschaft kaum mehr. Ich bin mir auch bewusst, dass ein auserlesenes Abend-Bankett mit erstklassigem Orchester und Unterhaltungsprogramm die Gemüter nicht mehr erregen kann. Nur muss ich mich fragen, ob ein Aeropers-Ball seinen Zweck bereits erfüllt, wenn ein jeder zu vorge-rückter Stunde die festlichen Lokalitäten wohlgenährt und sichtlich belustigt verlassen kann. Besteht die Aufgabe unseres Berufsverbandes wirklich nur noch in der Erfüllung der sehr persönlichen Wünsche jedes einzelnen Mitgliedes? Wird die Frage nach dem Gesamtinteresse durch diese aufreibende Kleinarbeit nicht einfach übergangen?

In dieser Beziehung haben wir mit der Ablehnung des 30-jährigen Aeropers-Jubiläums eine wichtige Chance verpasst. Wie günstig wäre doch die Gelegenheit gewesen, endlich wieder einmal an die Öffentlichkeit zu treten, unsere heutige Tätigkeit, unsere Probleme, Interessen und Anliegen sowohl unseren Swissair-Mitarbeitern wie auch dem interessierten Reisepublikum bekannt zu machen. Ein Berufsverband ist nicht nur sozialer Verhandlungspartner, er sollte auch versuchen, den jeweiligen Berufsstand in der Öffentlichkeit zu repräsentieren. Konkrete Frage: Wer kennt denn heute schon die Aeropers; Insider ausgeschlossen? Eine diesbezügliche Meinungsfrage müsste wohl gar nicht erst gestartet werden. Um so eher sind die neuesten Vorstösse der Automobilverbände, die Kampfmethoden des Typographenverbandes und die kritischen Äusserungen der Studentenorganisationen gegenüber dem Numerus-clausus bekannt; drei willkürlich gewählte Beispiele, die zeigen, dass diese Institutionen ihre Anliegen durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit mit erheblich mehr «Gewicht» versehen können. Für uns wäre schon viel erreicht, wenn es gelänge, unserem Arbeitsplatz einen aktuellen Stellenwert innerhalb der vielseitigen Schweizerischen Berufestruktur zu geben. Wir dürfen nicht verwundert sein, wenn das Berufsbild des Linienpiloten bei einer kaum informierten Öffentlichkeit arg in Mitleidenschaft geraten ist.

Sicher haben sich die Schwerpunkte im modernen Luftverkehr von der operationellen auf eine mehr kommerzielle Seite verlagert. Dieser Zu-

stand mag dazu verleiten, unsere einstige elitäre Stellung schrittweise abzubauen: Modernes Management lässt sich mit gleichgestellten Berufsgruppen wesentlich leichter praktizieren. Dieser Umstand muss herausfordern und verlangt nach einer klaren und engagierten Antwort. Stille Resignation, heimlicher Protest und chronische Unzufriedenheit sind aber sicher nicht die richtigen Reaktionen. Ihre Folgen manifestieren sich oft in emotionell gefärbten Aktionen, die bereits in ihrem Ansatz zum Scheitern verurteilt sind. Beispiele aus der letzten Zeit müssen wohl nicht speziell aufgeführt werden. Sie schaden mehr als sie nützen.

Die Tatsache, dass unsere Berufsgruppe von aussen wie von innen immer häufigerer Kritik ausgesetzt ist, darf uns nicht länger im Zustand der Passivität verweilen lassen. Dies deutete auf eine Erosion in uns selbst, was unter allen Umständen verhindert werden muss. Zunehmende Interessenlosigkeit, seltene Mitglieder-Initiativen, schlechte Stimm- und Wahlbeteiligungen sind klare Warnungen, die uns veranlassen sollten, den längst notwendigen Durchstart einzuleiten. Nicht nur im Zeichen bevorstehender wirtschaftlicher Schwierigkeiten wäre es endlich an der Zeit, etwas vermehrt aus unseren Reserven herauszutreten!

Ein modernes Verkehrsflugzeug zu pilotieren ist trotz Autopilot und Aera-Navigation nicht einfacher geworden. Im Gegenteil: Der Trend zur Automatisierung kann nur den Laien blenden, der Fachmann weiss sehr wohl, dass gerade automatisch fliegen Probleme stellt, die in ihrer Komplexität der menschlichen Leistungsgrenze sehr nahe kommen. Die Verantwortung, die wir tagtäglich im Namen der Swissair für Tausende von Passagieren übernehmen, ist mit zunehmend dichterem Flugverkehr, mit permanenter Bedrohung durch kriminelle Aussenseiter, mit stetigen Operations-Verbesserungen (Cat. 3-Anflüge) und mit extrem kostenbewusster Flugplanung um einige Parameter erschwert worden. Der Beruf des Linienpiloten ist in seinen Leistungsanforderungen absolut und kompromisslos. Selten kann die Arbeit eines Menschen so klar und eindeutig beurteilt (oder verurteilt) werden, wie die im Flugzeug-Cockpit. Fehlplanungen, falsche oder zu lang hinausgeschobene Entschlüsse dürfen bei uns nicht vorkommen — sie führten unweigerlich zur Katastrophe. Das weltweite Vertrauen, das der Swissair Sicherheits-Standard bei vielen Flugpassagieren geniesst, kommt nicht von ungefähr. Es ist nicht zuletzt das Verdienst einer Berufsgruppe, der man auch in wirtschaftlich angespannten Zeiten nicht zuerst die Halbheiten abgewöhnen muss.

Unter diesen Gesichtspunkten ist ein gesundes und vernünftiges Selbstvertrauen berechtigt. Keine Überheblichkeit — wir sind nicht die einzigen, die Verantwortung tragen —, dafür aber Herausforderung und Verpflichtung, wobei das eine ohne das andere nicht denkbar ist. Verpflichtung nicht nur gegenüber anderen Mitarbeitern in unserer Unterneh-

mung, Verpflichtung auch gegenüber einer interessierten breiten Öffentlichkeit. Ob wir wollen oder nicht: Der Luftverkehr ist und bleibt eine Dienstleistung. Dass der davon direkt profitierende Bevölkerungsteil weiterhin anwächst, kann für uns nur ein Ansporn sein.

Das 30-jährige Aeropers-Jubiläum mit einer orientierenden Dokumentation an die Presse, einer kleinen Feier mit geladenen offiziellen Gästen (z. B. Behördenvertreter aus den Flughafengemeinden), mit einem tollen Ball usw. hätte eine ausgezeichnete Gelegenheit geboten, die lang vernachlässigte Öffentlichkeitsarbeit unseres Verbandes neu in Gang zu bringen. Mit etwas mehr Einsatz und Initiative seitens der Mitglieder hätte diese einmalige Chance nicht verpasst werden dürfen. Es bleibt die abschliessende Frage: Wo liegt der Schlüssel zu einer starken und natürlichen Motivierung für die Gesamtheit unserer Verbandsmitglieder begraben? Wir müssen ihn suchen, und wir werden ihn finden. An die Äusserung, unsere Uhr zeigte heute schon fünf nach zwölf, kann und will ich nicht glauben!

Mit freundlichen Grüssen
Peter Clausen

Neuaufnahmen

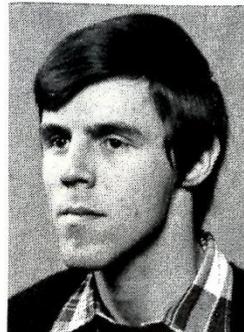
An den Vorstandssitzungen vom 25. März und 28. April 1975 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen; wir heissen diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen:



Paul H. St. Blaupoten Cate, Copi DC-9



Xaver Meier, Copi DC-10



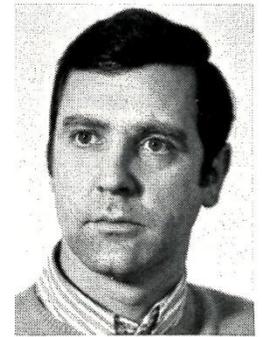
Antoine Dobbelaar, Copi DC-9



Pierre Jotterand, Copi DC-9



Raymond Gaille, Copi DC-9



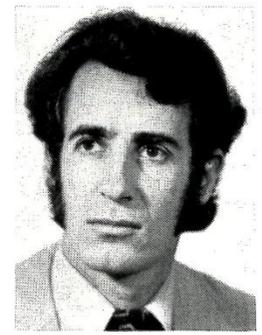
Joachim Maushake, Copi DC-9



William Palmer, Copi DC-9



W. de Redelijkheid, Copi DC-9



René Vogt, PiC DC-9



J. A. van Wissen, Copi DC-9



H. J. De Lange, PiC DC-8

Liebe Mitglieder

Nachdem wir aus heiterem Himmel mit einer Neuregelung für DH-Travel beschert worden sind, ohne vorher offiziell um unsere Meinung gefragt zu werden, kam nun kürzlich ein weiteres Geschenk von diesem Himmel in Form des neuüberarbeiteten Freiflugreglementes. Die verschärften Bedingungen zum Bezug von ermässigten Erstklassbilletten haben mich veranlasst, vor der Inkraftsetzung des neuen Reglementes durch die Geschäftsleitung, einen Brief an den Personaldienst zu schreiben. Diesen Brief sowie das Antwortschreiben des Personaldienstes möchte ich Ihnen nicht vorenthalten.

«Sehr geehrter Herr Oes,

Am 21. d. M. hatte ich mit einer kleinen Delegation unseres Verbandes die Gelegenheit, an einer Sitzung teilzunehmen zwecks Besprechung des letzten Entwurfes des Freiflugreglementes. Es dürfte Sie nicht überraschen, dass die neu vorgesehene Regelung bezüglich Klassenbenützung alle anwesenden Vertreter sämtlicher Personalverbände des fliegenden Personals nicht zu begeistern vermochte. Ich darf die für uns positiven Neuerungen, wie Upgrading-Möglichkeiten auf den Heimflügen oder Verbesserungen für die Pensionierten, an erster Stelle gebührend würdigen. Ebenso klar muss ich aber die in vorliegender Form geplante Verschärfung der Berechtigungsbedingungen zur Benützung der ersten Klasse ablehnen.

Die ganze Problematik der Erstklassbenützung durch andere als vollzahlende Passagiere ist für mich nichts Nebensächliches und der Entscheidung der Geschäftsleitung zum Ausbau der Dienstleistungen an den Erstklasspassagieren, mit all seinen Konsequenzen auch auf das Freiflugreglement, muss ich nach sachlicher Überlegung akzeptieren.

Es ist jedoch das Mass der anvisierten Änderungen, das meiner Meinung nach am Ziel vorbeischießt und bei Inkraftsetzen ein Entrüstungssturm unter dem fliegenden Personal und vermutlich auch bei anderen Personalverbänden auslösen wird. Das fliegende Personal leistet als Erstes einen positiven Beitrag zur Entlastung der Erstklasspassagen durch die Neuregelung des «DH-travel». Laut Statistik wird dadurch bereits eine 25%-ige Verbesserung der Situation erzielt. Und wohlbeachtet, es handelt sich hier nicht um Vergnügungsreisende, die freiwillig eine Reise antreten, sondern um Besatzungen, die immer und immer

wieder von einem Ende der Welt ans andere verschoben werden, um dort ihre Arbeit aufzunehmen oder zu beenden und viel lieber die Reise als arbeitende Besatzung hinter sich bringen würden. Diese Neuregelung bedeutet für uns eine Verschlechterung.

Praktisch zur gleichen Zeit werden wir nun mit einer weiteren Verschlechterung der Arbeitsbedingungen konfrontiert, denn das ist die Bilanz aus dem neuen Freiflugreglement. Wenn ich nicht genau wüsste, dass sowohl die Regelung über «DH-travel» als auch die Neufassung des Freiflugreglementes in Bearbeitung waren längst bevor die Swissair die Auswirkungen der wirtschaftlichen Rezession zu spüren bekam, müsste ich fast annehmen, dass der heutige Zeitpunkt bewusst gewählt wurde, in der Annahme, dass allgemeine Existenzsorgen bittere Pillen besser verkraften helfen. Gerade das Gegenteil wäre aber der Fall. Heute, wo vom hintersten und letzten Mitarbeiter erwartet wird, dass er Verständnis aufbringt für die wirtschaftlichen Schwierigkeiten, die unser Unternehmen zu bewältigen hat und man jedem Mitarbeiter versucht begreiflich zu machen, dass es auf ihn und seine Arbeitseinstellung ankommt, ob die Swissair erfolgreich sein wird oder nicht, wäre es grundfalsch, dieses weitgehend vorhandene Verständnis durch zu einschneidende Massnahmen, bei einer vom Mitarbeiter sehr geschätzten Einrichtung, zu zerstören.

Gestatten Sie mir, Herr Oes, dass ich noch einmal die Statistik zu Hilfe nehme. Ein Heraufsetzen der Dienstaltersgrenze von 10 auf 20 Dienstjahre würde den Berechtigungskreis um 75% verkleinern. Ein Anheben nur auf 15 Dienstjahre würde den Kreis immer noch um 50% reduzieren. Gleichzeitig wird nun durch Erhöhung der Service-Charge um annähernd das Doppelte die Lust zum Bezug von solchen Billetten auch noch gedämpft. Ich vertrete die Ansicht, dass eine neue Limite von **15 Dienstjahren** und die erhöhten Kosten den gewünschten Effekt erzielen würden und auch als vernünftiger Kompromiss weitgehend auf Verständnis stossen dürften. Die Swissair ist es ihren Mitarbeitern schuldig, einen «Proberun» mit einer massvollen Lösung zu wagen.

Ich habe bewusst verzichtet, das ganze Problem allzu einseitig aus der Sicht des fliegenden Personals zu betrachten, da eine Spezialbehandlung irgend einer Angestelltenkategorie personalpolitisch wohl kaum vertretbar wäre. Dennoch bin ich fest überzeugt, dass Sie, sehr geehrter Herr Oes, am Tage der Beschlussfassung unser Anliegen mit Nachdruck vertreten werden und die Geschäftsleitung einmal mehr Umsicht und Weitblick beweisen wird.

Mit freundlichen Grüssen

A E R O P E R S

H. R. Amsler, Präsident»

14. Mai 1975

«Sehr geehrter Herr Amsler,

Ich danke Ihnen für Ihre Stellungnahme vom 22. April 1975 zum Revisionsentwurf des Freiflugreglementes. Sie haben darin vor allem am

Mass der anvisierten Änderung der Benützungsberechtigung der Ersten Klasse Anstoss genommen und sich für eine Limite von 15 statt 20 Dienstjahren ausgesprochen.

Der Revisionsentwurf, wie auch die Kommentare der Verbände des fliegenden Personals und der Personalkommission wurden der Geschäftsleitung am 5. Mai 1975 zum Entscheid unterbreitet. Dabei wurde das Anliegen der Aeropers eingehend behandelt. Die Beschlüsse sind Ihnen mit Zirkular des Personaldienstes am 6. Mai 1975 bekanntgegeben worden. Der Grund dafür, dass an der beabsichtigten Erhöhung der Berechtigungsbedingungen zur Erstklassbenützung festgehalten wurde, liegt vornehmlich darin, dass die Geschäftsleitung überzeugt ist, dass in Anbetracht des sich ständig verschärfenden Konkurrenzkampfes eine Verbesserung des Reisekomfortes für unsere Erstklasspassagiere unumgänglich wird. Eine wachsende Anzahl von Passagierzuschriften hat diese Notwendigkeit untermauert. Dabei ging es nicht so sehr um ein allfällig schlechtes Benehmen der Freiflugpassagiere, sondern vielmehr darum, dass die Kunden als Gegenleistung für den hohen Tarif zu Recht einen Anspruch auf Abgeschiedenheit erheben und sich im Sitzkomfort und im Betreuungsumfang durch das Kabinenpersonal nicht durch die Inanspruchnahme durch nichtzahlende Passagiere beeinträchtigen lassen wollen.

Ich weiss, dass sich die Aeropers dieser Problematik durchaus bewusst ist und die Anstrengungen der Swissair zur Komfortverbesserung der Ersten Klasse nicht nur durch räumliche Anpassungen wie z. B. bei der DC-10, sondern auch in bezug auf die Benützung durch nichtzahlende Passagiere grundsätzlich unterstützt. Bezüglich des von Ihnen beanstandeten Masses der Verschärfung gilt es immerhin festzustellen, dass sich der Berechtigungskreis gemäss Statistik durch die Heraufsetzung der Dienstalterslimite auf 20 Jahre um rund 75% verringert, während er sich bei 15 Dienstjahren um lediglich 40%, statt der von Ihnen genannten 50%, reduzieren würde. Die Differenz von rund 35% oder 1800 Angestellten plus ihren Angehörigen ist somit recht beträchtlich. Dazu kommt, dass die gleiche Regelung auch für Angestellte anderer Luftverkehrsgesellschaften anzuwenden ist.

Abschliessend möchte ich in dieser Angelegenheit nochmals festhalten, dass durch die Einschränkung der Erstklassberechtigung für Freiflugpassagiere nicht die Arbeitsbedingungen des Einzelnen verschlechtert werden, sondern dass die Möglichkeiten unserer Freizeitgestaltung im

Rahmen des revidierten Freiflugreglementes nebst der Erstklassbeschränkung auch wesentliche Verbesserungen aufweisen, wie z. B. die Neuregelung für Pensionierte und Hinterbliebenen, sowie die Jubiläumsflüge nach 15 Dienstjahren. Auch mit dem revidierten Reglement verfügt die Swissair im Vergleich mit anderen europäischen Luftverkehrsgesellschaften über eine insgesamt äusserst freizügige Ordnung der Transportvergünstigungen für ihr Personal. Ich bin sicher, dass das fliegende Personal wie auch das Bodenpersonal die Annehmlichkeiten unseres Freiflugreglementes zu schätzen weiss und das Verständnis dafür aufbringt, dass die persönlichen Interessen einem übergeordneten Ziel — das schliesslich zum Wohle aller Mitarbeiter gereichen muss — zu unterordnen sind.

Mit freundlichen Grüssen

PERSONALDIENSTE UND ORGANISATION

P. Oes»

Ich bedaure es ausserordentlich, dass die Geschäftsleitung auf meinen Kompromissvorschlag nicht eingehen konnte. Ich bin nach wie vor der Überzeugung, dass das Beschlossene personalpolitisch unklug ist.

Ernüchtert stellen wir fest, wie wenig Arbeitnehmer in kleinen Dingen, die zwar nicht direkt unsern Arbeitsplatz, dafür aber umsomehr die Bedingungen darum herum betreffen, zu sagen haben. Wo dies einleuchtende Sparmassnahmen betrifft, schmerzt diese «Ohnmacht» nicht allzu sehr. Enttäuschung und Empörung aber ist berechtigt und verständlich, wenn Änderungen eine Verschlechterung allgemeiner Arbeitsbedingungen bedeuten und für den Einzelnen in ihrer Begründung schwer begreiflich sind. Wie kann man vom Mitarbeiter Verständnis und Opferbereitschaft erwarten, wenn man nicht willens ist, dort Entgegenkommen zu zeigen, wo man es sich leisten kann.

Eine vorbelastete Haltung der Arbeitnehmer bezüglich weiteren beabsichtigten Einschränkungen auf dem Gebiet der allgemeinen Arbeitsbedingungen ist die logische Folgerung aus dem Vorgefallenen.

Unsere Geschäftsleitung scheint dies in Kauf zu nehmen.

Der Eindruck besteht, dass wir langsam aus der Rolle des geschätzten Mitarbeiters wieder in diejenige des gewöhnlichen Arbeitnehmers zurückversetzt werden. Ein Arbeitnehmer, der offenbar nicht begreifen will, wie schlecht die Dinge im internationalen Luftverkehr stehen und der froh sein sollte, dass er einen gesicherten Arbeitsplatz hat. Ich meine, wir haben wohl erkannt, dass die Dinge nicht zum Besten stehen und gesicherte Arbeitsplätze sind das wichtigste Ziel unserer Anstren-

gungen. Ich meine aber auch, dass allgemeine Unsicherheit über wirtschaftliche Zukunft nicht dazu missbraucht werden sollte, Arbeitnehmer zu verunsichern oder gar einzuschüchtern. Dagegen darf hundertprozentiger Einsatz am Arbeitsplatz jederzeit gefordert werden.

Das Verständnis für notwendige Einschränkungen kann durch Information und Aufklärung gefördert werden. Ebenso wichtig ist aber auch die Anerkennung des Geleisteten und dies nicht nur in Form von Worten.

Die Gewährung von Transportvergünstigungen an Angestellte ist eine ausgezeichnete Möglichkeit, Leistungen zu honorieren, ohne grossen finanziellen Aufwand zu betreiben. Einschränkung von Vergünstigungen baut Vertrauen und Verständnis ab.

Unsere Geschäftsleitung hat hier eine Chance verpasst.

Nun gut, die Würfel sind gefallen, es wurde verfügt. Wir wollen deswegen die Nerven nicht verlieren und dem Beschlossenen seinen Stellenwert möglichst sachlich zuordnen. Unsere Flugvergünstigungen halten einem internationalen Vergleich jederzeit Stand. Viel wichtiger aber und auch beruhigend ist es, festzustellen, dass unsere Arbeitsplätze gesichert sind und wir einen Arbeitsvertrag besitzen, der uns in wichtigen Belangen Mitsprache zusichert. Somit werden wir weiterhin verantwortungsbewusst diese Mitsprache ausüben und dabei der Erhaltung unserer ehrlich erarbeiteten Arbeitsbedingungen grösste Aufmerksamkeit schenken.

Mit freundlichen Grüssen
Jeannot Amsler

März und April im Rückblick

Die Auswertung der **Berufsabzeichen-Umfrage** hat mit 211 Ja : 183 Nein und bei 3 Enthaltungen eine knappe Annahme ergeben und die in der letzten Ausgabe gestellte kühne Prognose umgestossen! Obwohl nun ein positives Resultat vorliegt, ist mit einer baldigen Einführung des aus dem Hobby-Graphiker-Wettbewerb als Sieger hervorgegangenen Berufsabzeichens für Piloten vorerst nicht zu rechnen, zumal die im gleichen Design gehaltenen Berufsabzeichen für die Bordtechniker und für das Kabinenpersonal von diesen Besatzungskategorien ganz massiv verworfen worden sind. Nachdem die Uniformierung ausschliesslich eine Angelegenheit der Swissair ist und hier ausserdem noch Kostenprobleme einer Lösung zuzuführen wären, muss eine abschliessende Beurteilung letztlich dem Personaldienst überlassen bleiben.

In Sachen **Freiflugreglement** scheinen nun endlich die Würfel gefallen zu sein, nachdem ein entsprechender Vorschlag der Freiflugkommission seit Sommer 1971 (!) hängig war. Bleibt nur zu hoffen, dass das Resultat analog dem Sprichwort «Was lange währt . . .» ausfallen und der chronische Zweifler in diesen Tagen einmal nicht recht haben möge.

Nachdem der Monat April uns einen plötzlichen Wintereinbruch beschert hatte, war der dannzumalige Zeitpunkt für die Durchführung der **Frühjahrs-Heizölaktion** aus Preisgründen denkbar ungünstig, weshalb die erste Aktion nun mit etwas Verspätung zur Austragung gelangen wird.

Im weiteren hat die reaktivierte IGAP (Interessengemeinschaft Aero-personal) in Zusammenarbeit mit den Caves Mövenpick SA eine **Weinaktion** lanciert, in welcher ein französischer Spitzenwein (Moulin à Vent) des Jahrganges 1974 einschliesslich persönlicher Etikette zu Fr. 7.20 pro Flasche (Mindestabnahme 60 Flaschen = 5 Kartons) offeriert wird. Je nach Ausgang dieser Aktion werden allenfalls auch mehrere Weinsorten erster Qualität in künftige Aktionen einbezogen werden.

Mit freundlichen Grüssen
F. Woodtly, Sekretär

Sicherheit für Ihren Geschmack

Artemide
B & B
Cassina
Castelli
Herman Miller
Kartell
Knoll International
Lips Vago
Mobilia
Poltronova
Saporiti
Tisettanta
Vitsoe
Westnova
Zanotta

Scherrer Wohnen

Zeughaus-/Mühlestrasse
CH 8400 Winterthur 052 22 29 41
11 Schaufenster 1000 m² Ausstellung

10% Rabatt für Swissair-Angestellte

Airborne Artemide Asnagli Behr B&B Cassina De Sede Flötotto
Kartell Kill Knoll Jack Lenor Larsen Lips Vago Ingo Maurer
Herman Miller Mobilia Poltronova Strässle swiss design USM
Victoria Vitsoe Westnova Zanotta Zapf



IFALPA-News

IFALPA Konferenz Wien 5.–12. März 1975

Das immer rauher werdende Wirtschaftsklima, die «Gesundschumpungsprozesse» einzelner Gesellschaften, Arbeitskonflikte in den meisten Ländern bringen die meisten nationalen Pilotenvereinigungen in eine Defensivstellung.

Die Konferenz hatte zwei Hauptprobleme — beide politisch-finanzieller Natur — zu lösen:

- Raumbeschaffung für das Sekretariat
- Integrierung der bestehenden regionalen Pilotengruppierungen (Südamerika, Europa)

Das IFALPA-Hauptquartier wird die nötigen Büroräume im neugekauften IFALPA-Haus finden. Einstimmig wurde ein Beschluss über die Finanzierung bewilligt: Jede Vereinigung zahlt im Jahre 1975 einen zusätzlichen Jahresbeitrag. Diese Gelder aufzubringen wird vielerorts grosse Schwierigkeiten aufwerfen. Die US ALPA z. B. hat zusätzlich Sfr. 360 000.— (Aeropers Fr. 12 000.—) zu zahlen. Hätte man die Finanzierung über Darlehen auf mehrere Jahre verteilt, wäre eine starke Erhöhung der Mitgliederbeiträge die Folge. Zieht man die hohen Kapitalkosten in Betracht, muss man bestätigen, dass sicherlich die vernünftigste Lösung gewählt wurde.

Die Aktivitäten der regionalen Pilotengruppierungen, wie z. B. EUROPILOTE, liegen hauptsächlich auf industriellem Gebiet, mit anderen Worten Gewerkschaftsprobleme. Die Aeropers war sehr interessiert daran, dass nicht zwei sich konkurrenzierende Parallelorganisationen entstehen — es war nicht nur unsere Meinung, dass dies das Ende der IFALPA bedeuten würde. Ohne hier die stark mit personellen, finanziellen und politischen Aspekten beladene Diskussion wiedergeben zu wollen, glaube ich feststellen zu können, dass die Entwicklung in die richtige Bahn gelenkt wurde. EUROPILOTE und IFALPA werden versuchen, eine Integration zu finden, die regionalen Gruppen sollten IFALPA's «industrial arm» darstellen. Eine definitive, an dieser Konferenz erbrachte Lösung zu erwarten wäre zu optimistisch gewesen. Wir müssen die Entwicklung verfolgen, vielleicht eine Deadline setzen und wenn bis dann die Lösung nicht gefunden werden kann, sind die Konsequenzen zu ziehen und die EUROPILOTE zu verlassen. Eine Stellungnahme in diesem Sinne würde die Verhandlungen fördern.

Was die technisch-operationellen Probleme anbetrifft, läuft die IFALPA (Druck-) Maschine auf Hochtouren. Dabei steht leider oft Quantität vor Qualität. Wir sollten uns energisch für eine Gesundschumpfung der Papierflut einsetzen und dahinwirken, dass die für Piloten wirklich wichtigen Probleme gründlich behandelt werden. Die IFALPA sollte ihre Nase nicht überall hineinstecken; wo sie dies aber tut, sollte sie es richtig tun. Die Gesetzgebung für die Fliegerei, besonders die technisch-operationellen Vorschriften sind ein fast unübersichtlicher Dschungel. Die Flugzeuge werden nach nationalen Vorschriften zertifiziert. Die internationale Regelung (ICAO) hat in den meisten Fällen nur Empfehlungscharakter. IFALPA ist bemüht, ihren Standpunkt bei allen zuständigen Stellen durchzusetzen und versucht, anhand des IFALPA Technical Manuals Einfluss auf die ICAO-Vorschriften zu nehmen. Bei der ICAO hat die IFALPA nur eine Beraterfunktion. Schon das Festlegen des eigenen Standpunktes ist nicht problemlos — besondere Aktivitäten und Ziele einzelner Individuen und nationaler Vereinigungen können zu Verfälschungen führen. Meiner Meinung nach sollte sich die IFALPA vermehrt für die **Anwendung** schon bestehender ICAO recommendations einsetzen, anstatt diese überall verbessern zu wollen. Eine vermehrte Zusammenarbeit mit den nationalen Luftämtern und der IATA sollte deshalb angestrebt werden. Die Ziele sind ja nicht verschieden — der Weg zur noch sichereren Verkehrsfliegerei sollte gemeinsam beschritten werden.

Folgende Themen wurden behandelt:

1. Airworthiness: effect of wind-shears on T/O and LDG, performance criteria on contaminated RW's (measuring/reporting of frictions coefficient), obstacle clearance problems T/O, LDG and APPROACH, glide slope antenna, wheel path criterion, accelerate-stop-performance, crash survival (toxic emissions from interior materials, asbestos gloves for crew), noise abatement procedures for T/O and LDG.

2. Aerodrome Ground Aids: Apron parking and docking guidance, taxiway design criteria, wind direction indicators, intensity control of aerodrome lighting systems from the cockpit runway surface conditions.

3. All Weather Operations: Use of cat. I ILS for automatic approach and landing, decision height and RVR and their relationship, head-up display.

4. Supersonic Transport.

5. Rules of the Air, ATC, COM: interception procedures, systems for collision avoidance, ADIS, aerea navigation, R/T-COM, turbulent wake, holding procedures (linear holding), minimum safe altitude, inflight contingencies, SST-matters (supersonic), criteria for missed approaches.

6. Meteorology: (ATIS, observations, requirements).

7. Security: deficiency and incident reporting, proposals to amend existing ICAO Annex provisions and ICAO Security Manual. L. Zsindely

Aktuelles Interview: Amöben

Fliegende Besatzungen werden vielerorts um ihre Möglichkeit «in der Welt herumzukommen» beneidet. Neben den vielen interessanten Annehmlichkeiten übersieht man gerne, dass der berufliche Einsatz in verschiedenste Gebiete dieser Erde auch erhebliche Risiken und Gefahren mit sich bringt. Allein im Gesundheitswesen werden wir in zunehmendem Masse vor Probleme gestellt, die nicht unbeachtet bleiben dürfen.

Das folgende Gespräch befasst sich mit der **Amöbenruhr**, der neben der Malaria zweitwichtigsten Tropenkrankheit. Ihr recht häufiges Auftreten in den Reihen unserer Besatzungen gibt Anlass zur Besorgnis. Herr **Dr. med. Florian von Schulthess**, Spezialarzt für innere Medizin FMH hat sich auf Anfrage der Redaktion freundlicherweise bereit erklärt, uns einige genauere Erklärungen abzugeben. Vielleicht werden da und dort Missverständnisse und Unklarheiten im Zusammenhang mit dieser schlecht bekannten Krankheit beseitigt.

AR: Die Amöbenruhr ist eine Infektionskrankheit. Dabei gelangen fremde Parasiten in unseren Organismus und stören diesen in seinem normalen Funktionsablauf. Bei der Amöbenruhr heissen die Eindringlinge Amöben. Was muss man sich darunter genau vorstellen?

vSch: Die im menschlichen Darm vorkommenden Amöben sind einzellige Lebewesen (Protozoen). Ihre Grösse liegt zwischen 10 und 30 Tausendstel Millimeter. Amöben sind also nur im Mikroskop sichtbar.

AR: Wie viele verschiedene Arten gibt es? Welche sind für den Menschen gefährlich?

vSch: Im menschlichen Darm gibt es hauptsächlich fünf verschiedene Amöbenarten; daneben aber noch einige andere einzellige Lebewesen. Jeder Mensch hat immer irgendwelche Einzeller im Darm, die keine Beschwerden verursachen und die auch nicht gefährlich sind. Wenn von einer Amöbenerkrankung (Amöbenruhr) gesprochen wird, so ist immer ein Befall mit der «Entamoeba histolytica» gemeint. Diese Amöbenart ist normalerweise nicht im Darm, kann aber bei Eindringen pathogen wirken, d. h. sie kann Beschwerden verursachen.

AR: Wie sieht das klinische Bild der Amöbenruhr aus?

vSch: Die **akute Form** der Amöbenruhr äussert sich in Durchfall mit blutig gefärbtem Schleimabgang, in zum Teil heftigen Leibschmerzen und in leichtem Fieber, das etwa ein bis zwei Tage andauert.

Diese akute Amöbenruhr kann (muss aber nicht) nach einer Infektion mit «Entamoeba histolytica» auftreten. Auf alle Fälle geht sie nach wenigen Tagen in die **chronische Form** mit Stuhlunregelmässigkeiten (abwechselnd Verstopfung und Durchfall), schleimigen Beimengungen, abendlicher abnormaler Müdigkeit, Bauchschmerzen und nur noch geringem Fieber über.

Beim Aufzählen dieser typischen Krankheitserscheinungen darf man aber nicht übersehen, dass viele andere Durchfallerkrankungen wie Typhus, Paratyphus, Bakterienruhr, Nahrungsmittelvergiftungen usw. Beschwerden machen, die denjenigen der Amöbenruhr sehr ähnlich sind. Diese Krankheiten können aber gefährlich werden, weshalb Patienten mit den erwähnten Erscheinungen auf alle Fälle in die Hände eines Arztes gehören. Amöben sind sehr lästig, praktisch aber selten gefährlich — an sie kann und wird eigentlich erst in letzter Linie gedacht.

AR: Sind bei der Amöbenruhr Darmdurchbrüche denkbar, bei denen Amöben in die Blutbahn gelangen und beispielsweise einen Leberabszess mit schwerwiegenden Komplikationen verursachen?

vSch: Da die Verletzungen durch die Amöben sehr klein sind, wird der Darm selbst nur selten wirklich geschädigt. Das Verschleppen der Amöben aus dem Darm durch die Blutbahnen in die Leber, wo ein gefährlicher Leberabszess entstehen kann, muss als Seltenheit angesehen werden. Meine eigene Statistik zeigt auf einige hundert Amöbenträger lediglich einen Abszesserkranken.

AR: Bevor wir auf die Therapie zu sprechen kommen, möchten wir die Infektion mit Amöben etwas genauer betrachten — vorbeugen ist besser als heilen! Welches ist der Lebenszyklus der «Entamoeba histolytica»?

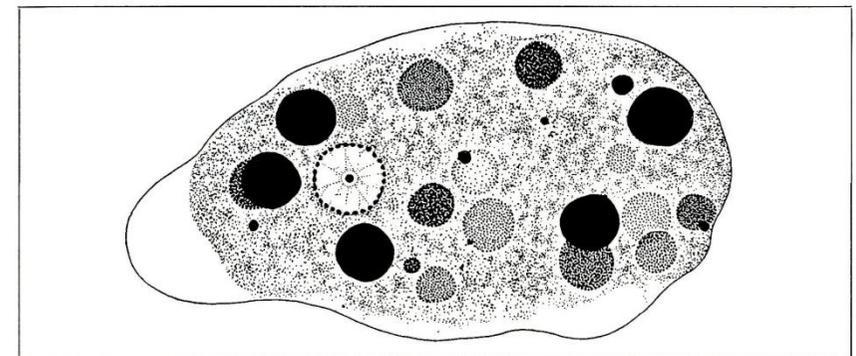
vSch: Die Übertragung der Ruhramöben auf den Menschen erfolgt im Cystenstadium. Die Cyste ist die gegenüber äusseren Einflüssen sehr widerstandsfähige Dauerform der Amöbe, die es ihr ermöglicht, auch ausserhalb ihres eigentlichen Lebensraumes (menschlicher Dickdarm) zu existieren. Temperaturen von -20 bis 60 Grad Celsius haben keinen schädigenden Einfluss auf die Cyste, die in dieser Form auch keine Nahrung aufnehmen muss, da die vorgängig im Cytoplasma ausgebildeten Speicherstoffe für sehr lange Zeit ausreichen.

Diese Cysten gelangen stets durch Essen und Trinken verunreinigter Nahrung in den Magen-Darm-Kanal. Die wichtigste Quelle ist verunreinigtes Wasser, d. h. Wasser, das durch Fäkalien verunreinigt wurde. Eine Infektion kann auch durch Gemüse, das mit

menschlichen Fäkalien gedüngt wurde, erfolgen. Eine weitere wichtige Infektionsquelle sind Küchen- und Servicepersonal sowie Lebensmittelhändler, die selbst Cystenausscheider sind. Sie verunreinigen «nebenbei» das Gemüse, Obst usw.

Vielfach wirkt auch die Stubenfliege als Überträger mit, weil sie den Kot des Menschen aufsucht und die darin befindlichen Cysten aufnimmt, um diese mit ihrem eigenen Kot wieder auf Lebensmittel zu übertragen. Diese Verschmutzung führt dann zu neuen Infektionen.

Die Kapsel der im Darm angelangten Cyste löst sich auf und die Amöbe kann herausschlüpfen. Sie erreicht damit ihre eigentliche Lebensform (vegetative Form) in der sie beweglich ist («fliesen») und Nahrung aufnimmt, gegenüber äusseren Einflüssen aber sehr empfindlich ist (z. B. gegen Austrocknung). In diesem Stadium sind die Amöben grösser als in der Cystenform und greifen die Darmwand an (Gewebeform), wobei sich winzige, von blossen Auge kaum sichtbare Geschwürchen in der Schleimhaut bilden, die die Darmbeweglichkeit ungünstig beeinflussen und zu den bereits erwähnten Beschwerden der Amöbenruhr führen. Die Nahrung der Amöben besteht zur Hauptsache aus Darmflüssigkeit, Bakterien und roten Blutkörperchen. Die letzten beiden festen Nahrungsbestandteile werden durch Umfliessen und Einkapseln in die Zelle aufgenommen. Diese Tatsache spielt bei der Diagnose der Amöbenruhr eine wichtige Rolle. Der sogenannte Amöbentest besteht aus mehreren Stuhlproben, die unmittelbar nach Abgabe im Labor untersucht werden. Im Mikroskop zeigen sich dann die Amöben mit einem oder mehreren eingeschlossenen roten Blutkörperchen. Diese Feststellung erlaubt dem Arzt eine eindeutige Diagnose.



Gewebeform der Amöbe mit eingeschlossenen roten Blutkörperchen

Der Lebenszyklus der Amöben schliesst sich, indem die vegetativen Formen nach einiger Zeit wieder Cysten bilden, die im Kot ausgeschieden werden.

AR: Treten Amöben natürlicherweise auch bei Tieren auf?

vSch: Was mir bis jetzt bekannt ist, hat man schon Tiere, z. B. Menschenaffen, mit Amöben infiziert beobachtet. Ob sie für die krankhaften Erscheinungen verantwortlich zu machen sind, wie etwa beim Menschen, ist man sich noch im Unklaren.

AR: Knoblauch soll bekanntlich eine Infektion mit Amöben verhindern. Stimmt diese weit verbreitete Volksmeinung? Gibt es überhaupt eine spezielle Amöben-Prophylaxe?

vSch: Sichere Medikamente zur Verhütung der Amöbeninfektion werden wohl immer angepriesen, aber ihr Wert ist m. E. noch äusserst zweifelhaft. Knoblauch wurde schon als Amöbenmittel propagiert. Er mag als gut zum Essen empfunden werden und förderlich bei Verstopfung sein. Aber Zwiebeln und Knoblauch wurden immer wieder als Wundermittel eingesetzt, wenn die Schulmedizin nicht schnell und gut genug heilen konnte. Ich würde dazu sagen «Der Glaube macht selig». Knoblauch ist kein Medikament, es ist ein Küchengewürz (ein gutes).

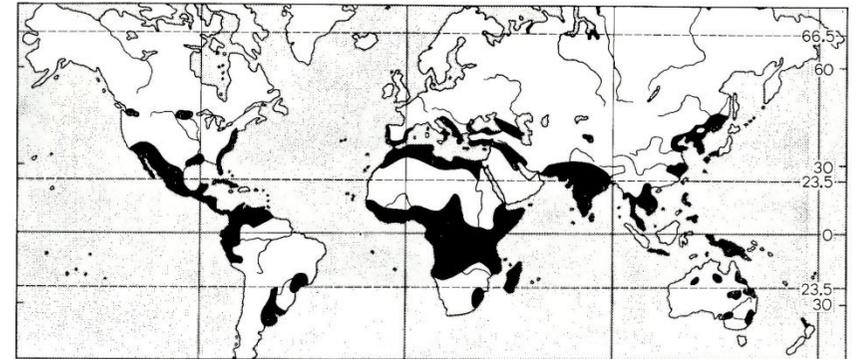
Als generelle Prophylaxe gegen eine Infektion mit Darmprotozoen (spez. Amöben) empfehlen sich Massnahmen, die eine Übertragung verhindern. Amöben werden ja als Cysten «gegessen und getrunken». Es sollte also dafür gesorgt sein, dass Essen und Trinken sauber sind.

Als wirksamste Vorsichtsmassnahmen werden angegeben

- Nur abgekochtes oder filtriertes Wasser trinken. Amöben werden auch in ihrer widerstandsfähigen Cystenform durch kurzes Kochen getötet.
- Vermeidung von ungekochten Nahrungsmitteln. Obst und Frischgemüse können durch kurzes Einlegen (ca. 1-2 Minuten) in heissem Wasser (ca. 70 Grad) desinfiziert werden. Die Aufbewahrung von Nahrungsmitteln im Eisschrank vernichtet die Cysten nicht.
- Strenge Kontrolle der Lebensmittelhändler.
- Schutz vor Fliegen und Küchenschaben.
- Desinfektion der Faeces in Latrinen und Kloaken.
- Tadelloses Trennen von Trinkwasser und Abwasser.

AR: Welches ist das geographische Verbreitungsgebiet der Amöbenruhr?

vSch: Die Amöbenruhr gehört zu den typischen Krankheiten der warmen Länder (Tropen und Subtropen). Die hygienischen Bedingungen in diesen Gebieten lassen fast immer zu wünschen übrig, so dass die Gefahr einer Infektion noch erhöht wird. Die Abbildung gibt Aufschluss über das heutige Verbreitungsgebiet der Amöbenruhr.



AR: Die Therapie der Amöbenruhr erfolgt heute auf chemischem Weg. Wie gross sind die Heilungschancen?

vSch: Mittel, die eine hundertprozentige Heilung von Amöbenerkrankungen versprechen, kennen wir leider noch nicht. Alle heutigen Medikamente sind Chemotherapeutica, die zum Teil mit unangenehmen und sogar riskanten Nebenwirkungen verbunden sind, so dass oft vom Patienten die Erkrankung einer Behandlung vorgezogen wird. Obwohl genaue Heilungsquoten in der Literatur nur wenig angegeben werden, so existieren doch Zahlen, die erstaunlicherweise fast 100 Prozent erreichen. Diese Angaben halten aber einer strengen Prüfung praktisch nie Stand, womit ihre Glaubwürdigkeit sehr gering ist. Meiner persönlichen Erfahrung nach dürften 60 Prozent Heilungen, bei einer einmaligen Behandlung ohne Reinfektionsmöglichkeit und Kontrollen bis 6 Monate nach Behandlung, vorläufig als ein absolutes Erfolgsmaximum angesehen werden.

AR: Sind einmal geheilte Patienten speziell sensibilisiert für eine Reinfektion?

vSch: Nein. Es ist vielmehr zu vermuten, dass geheilte Amöben-Patienten gegenüber einer weiteren Infektion widerstandsfähiger sein könnten. Dies konnte bisher aber noch nicht bewiesen werden.

AR: Herr Dr. von Schulthess, herzlichen Dank für dieses Gespräch.

Interview: Peter Clausen



Auswahl und Ausbildung von Swissair-Fluglehrern

Die Auswahl von Fluglehrern gibt immer wieder zu Diskussionen Anlass. Wenn man bedenkt, wie häufig in unserem Beruf ausgebildet und geprüft wird und was von den Qualifikationen für den einzelnen Piloten abhängen kann, sind diese Diskussionen verständlich. Ich nehme deshalb im Rahmen der Artikel-Serie «Der Mensch im Cockpit» gerne Stellung zu Auswahl und Ausbildung von Swissair-Fluglehrern. Die entsprechenden Verfahren wurden übrigens in den letzten Wochen überarbeitet und gelten ab Sommer 1975.

Am Anfang meiner Ausführungen möchte ich kurz auf einige Punkte eingehen, die für die Piloten-Instruktion typisch sind:

Bedingt durch den technischen Fortschritt ist es nur zu einem kleinen Teil möglich, für Fluglehrer Leitfäden bereitzustellen, die dann über einen längeren Zeitraum verwendet werden können.

Die Unterrichtskosten sind ausserordentlich hoch. Die Lehrpläne und Programme müssen unter dem Gesichtspunkt der Effizienz und Zielstrebigkeit ausgearbeitet werden.

Die Nervenbelastung des Instructors ist besonders im Flugzeug sehr gross. Neben seiner Aufgabe als Lehrer hat er noch andere Arbeiten zu verrichten, die für einen sicheren Ablauf des Fluges sehr oft den Vorrang gewinnen müssen.

Praktisch die ganze Tätigkeit als Fluglehrer — zumindest in der Basis-Ausbildung — liegt im Spannungsfeld der Erfordernisse, einerseits seine Schüler auszubilden und zu fördern, andererseits fliegerisch ungenügende Schüler, deren Verbesserung aussichtslos oder zumindest sehr zweifelhaft ist, auszuscheiden.

All diesen Erschwernissen kann gegenübergestellt werden, dass der Fluglehrer in der Swissair mit grösstenteils streng selektionierten Schülern zusammenarbeitet. Dies erleichtert im allgemeinen seine Aufgabe in methodischer und pädagogischer Hinsicht.

Auswahl

Bevor wir auf das eigentlich Auswahlverfahren zu sprechen kommen, müssen wir festhalten, welche Anforderungen wir an einen Fluglehrer stellen. Eine kurze Skizze der Eigenschaften sieht folgendermassen aus:

- Entsprechende eigene fliegerische Veranlagung
- Interesse am Instruieren
- Einfühlungsvermögen, Geduld, Ruhe
- Unvoreingenommenheit, Respektierung der Persönlichkeit des Lernenden
- Fähigkeit zu analysieren
- Gerechtigkeitssinn und Konsequenz
- Kenntnisse der lernpsychologischen Grundprinzipien
- Sichere Beherrschung des Stoffes

Wir wissen natürlich, dass niemand all diese Eigenschaften in gleichem Masse besitzt. Wir wissen aber auch, dass sich fliegerische Fähigkeiten verbessern lassen, während eine Änderung der Persönlichkeitsstruktur nur in sehr geringem Masse möglich ist. Wir bemühen uns deshalb heute, die Persönlichkeit des zukünftigen Fluglehrers abzuklären, um hier keine Risiken einzugehen. Die fliegerische Veranlagung muss zwar gut sein, sie ist aber nicht mehr allein der dominierende Teil der Auswahlkriterien.

Wenn heute ein neuer Fluglehrer benötigt wird, so wird vom Chefinstruktor zunächst auf der Ebene Chefinstruktoren/Flottenchefs nachgefragt, ob diese einen Kandidaten vorschlagen können, den sie für geeignet halten. Selbstverständlich werden Piloten, die sich für die Aufgabe des Fluglehrers interessieren und dies dem Flottenchef oder Chefinstruktor mitgeteilt haben, im Auswahlverfahren berücksichtigt. Es werden natürlich auch Kandidaten genannt, die durch gemeinsamen Militärdienst usw. gut bekannt sind. Dies wird vom Pilotenkorps dann oft falsch verstanden. («Man muss halt in der Staffel XY sein, um Fluglehrer zu werden . . .»). Bei einer nüchternen Betrachtung des Sach-

verhaltens ist es jedoch einleuchtend, dass man einen für eine Aufgabe eher vorschlägt, wenn man ihn über eine längere Zeitspanne kennt — und sei es eben vom Militärdienst her. Die fliegerischen Fähigkeiten werden anhand der Qualifikationen aus Umschulungskursen und Checks beurteilt. Neu ist, dass sich der Kandidat einer Prüfung zu unterziehen hat, die speziell auf die Persönlichkeit — natürlich nur im Zusammenhang mit der Eignung als Instruktor — ausgerichtet ist. Am Schluss werden alle Ergebnisse ausgewertet und einer Gruppe vorgelegt, die aus den Chefs OF, OFS, OFC, OFSF und dem betreffenden Flottenchef/Chefinstruktor gebildet wird. Diese Gruppe muss einen Kandidaten einstimmig für die Ausbildung zum Fluglehrer vorschlagen.

Ausbildung

Die Ausbildung zum Fluglehrer gliedert sich in drei Teile:

- Theoretische Ausbildung
- Fliegerische Ausbildung
- Praktikum (On-job training)

In der **theoretischen Ausbildung** werden dem angehenden Instruktor all die Gebiete vermittelt, die in seiner späteren Tätigkeit direkt oder indirekt von Bedeutung sind. Die Hauptthematika dieser Ausbildungsphase sind

- Aufgabenbereich des Piloteninstructors in der Swissair
- Ausbildungsphilosophie und allgemeiner Programmaufbau
- Lerntheoretische Grundsätze
- Möglichkeiten und Grenzen der Persönlichkeitsbeurteilung
- Fehleranalyse in der Pilotenausbildung
- Qualifikationsprobleme in Ausbildung und Prüfungen
- Aerodynamik (mit Schwergewicht auf den Eigenheiten der in der Swissair vorhandenen Flugzeuge)
- Aufbau und Verwendung der Simulatoren
- Probleme des «Transfer of Training»
- Gesprächs- und Vortragsführung
- Optimaler Gebrauch der verschiedenen Lernhilfen
- Probleme einer sicheren Flugoperation bei Schulungen, speziell im 2-Mann-Cockpit
- Swissair- und Luftamtvorschriften für die Piloten-Ausbildung
- Informationen über Swissair-Organisation (mit Schwergewicht auf OF)/Aufbau und Arbeit des Selektionsdienstes/Aufbau und Programme der Schweizerischen Luftverkehrsschule/Aufbau und Arbeit des Schulungsbetriebes bei anderen Airlines

Bevor der Fluglehrer das erste Mal mit Schülern zusammenarbeitet, erhält er eine gründliche eigene **fliegerische Ausbildung** in beiden Sitzen.

Diese erfolgt zunächst im Simulator unter Aufsicht des Chefinstructors des betreffenden Flugzeugtyps. Vor allem werden das Fliegen des Flugzeugs ohne assisting pilot (one man operation), die Operation in allen Konfigurationen sowie in den Grenzbereichen geübt.

Im Flugzeug wird der ganze Bereich der Procedures durchgeflogen. Auch kritische Manöver, wie z. B. stall, werden durchgeführt, damit der angehende Fluglehrer das Verhalten des Flugzeuges in jedem Zustand genau kennenlernt.

Am Ende der eigenen Ausbildung in Simulator und Flugzeug muss der Fluglehrer einerseits das Flugzeug in allen Bereichen beherrschen und andererseits fähig sein, in kritischen Momenten zweckmässig, rasch und ohne Hilfe eines assistierenden Piloten zu reagieren.

Der **praktischen Ausbildung**, dem sogenannten on-job training, messen wir grösste Bedeutung bei. Die Erfahrung hat deutlich gezeigt, dass in dieser Phase die eigentliche Basis gelegt wird. Hier wird der junge Fluglehrer allen Problemen und Schwierigkeiten direkt gegenübergestellt und er lernt unter Anleitung eines erfahrenen Kollegen all das anzuwenden, was er in der theoretischen Ausbildung mitbekommen hat. Die praktische Ausbildung gliedert sich wieder in drei Teile:

Während eines Kurses beobachtet der angehende Instruktor nur, dann kommt die sogenannte «50%-Phase», d. h. er instruiert im Flugzeug einen Schüler, während der andere Schüler sowie die Besprechungen vom eigentlichen Fluglehrer übernommen werden. Bevor die Ernennung zum Fluglehrer erfolgt, muss noch die «100%-Phase» erledigt werden, d. h. es müssen mindestens drei Kurse durchgeführt werden, in denen die ganze Schulung (einschliesslich Besprechungen, Administration usw.) vom Fluglehreraspiranten bestritten wird.

Auf DC-9 folgt noch nach ca. einem Jahr ein Captain's Course unter Aufsicht. Bis zu diesem Kurs ist der Fluglehrer berechtigt, im Simulator sämtliche Aufgaben, im Flugzeug jedoch nur die Ausbildung von Copiloten zu übernehmen.

Auch wenn der Fluglehrer nun für alle Bereiche von Ausbildung und Checks eingesetzt wird, ist seine eigene Ausbildung nicht beendet. Jeder Instruktor besucht im Rahmen seiner Weiterbildung pro Jahr einen theoretischen und einen fliegerischen Kurs. Während der theoretische Teil neben allgemeinen Repetitionen von Lerntheorie, Qualifikationsfragen, Aerodynamik usw. auch die Besprechung der letzten Schulungsperiode sowie von neuen Verfahren und Erkenntnissen beinhaltet, handelt es sich beim fliegerischen Teil um eine reine Wiederholungsübung. Die Proficiency Checks der Fluglehrer unterscheiden sich in Anlage und Schwierigkeitsgrad von denen, die im FOM publiziert sind. Das Programm ist vor dem Check nicht bekannt.

Der Fluglehrer ist ein eigentlicher Fachlehrer, jedoch mit einer sehr grossen Verantwortung. Häufig ist er unsachlicher und emotionell gefärbter Kritik ausgesetzt. Dass dies seine Aufgabe nicht gerade erleichtert, liegt auf der Hand. Es wäre natürlich vermessen, wenn ich hier behaupten würde, die Kritik gegenüber Fluglehrern sei in keinem Fall berechtigt. Wir in OFS geben uns jedoch Mühe, sämtliche Fragen im Zusammenhang mit Schulungen und Qualifikationen offen und ehrlich abzuklären. Unsere Absicht ist, das Vertrauen in die ganze Trainingsorganisation zu stärken, ohne dass dies durch unvernünftige Weichheit und Nachsichtigkeit erkauft werden muss — was sicher auch nicht im Interesse des ganzen Pilotenkorps wäre.

Zum Schluss möchte ich noch jeden von Ihnen, der an der Aufgabe des Fluglehrers interessiert ist, bitten, sich bei seinem Flottenchef zu melden. Bei Bedarf an neuen Fluglehrern wird seine Bewerbung auf jeden Fall für das Auswahlverfahren berücksichtigt.

Capt. G. Grünewald
Flugausbildung Piloten

Stellen Sie besondere Ansprüche
und suchen Sie eine Traumlage für Ihr Eigenheim,
dann prüfen Sie die zwei letzten

Terrassenhäuser in Meggen am Vierwaldstättersee.

Sie geniessen eine herrliche Sicht auf See und Berge
in einer unverbaubaren Parklandschaft direkt am See.
Vom Ausbau und Konzept werden Sie überrascht sein.

Solvente Käufer melden sich unter Postfach 477, 6002 Luzern oder
Telefon 041/37 25 06

Freiflug ohne Angst

Wer hat nicht schon mit Begeisterung Ferienpläne gemacht, von einsamen Stränden, von Entdeckungsreisen mit oder ohne Komfort, von Safaris, von Tahiti oder von den Fjords Norwegens geträumt? Wer hat nicht schon mit Eifer in Prospekten, Atlanten, Reiseführern nachgeforscht, um der ganzen Familie einen Vorgeschmack zu geben, oder aber sich entschlossen, einfach wegzufiegen und den Rest dem Zufall zu überlassen? — Sicher wir alle.

Einverstanden, Ferien in der Schweiz oder Umgebung sind auch sehr schön, aber bestimmt möchte die Familie auch einmal das erleben, was wir öfters zu sehen bekommen.

Was tun? Gleich zu Beginn wird alles recht spannend. Zuerst versucht man herauszufinden, wann die gewählte Flugstrecke am wenigsten ausgelastet ist, dann versucht man, diese Zeit den Schulferien anzupassen, und zwar frühzeitig, so dass man seine eigenen fixen Ferien dementsprechend eingeben kann. Auch Visa und Flugtickets werden bestellt. Wochen oder Monate vergehen. Der Druck im Magen nimmt zu, je näher das Abreisedatum herannaht. Eine Woche vor diesem Datum erkundigt man sich bei der Reservation, wie die Sache so ungefähr aussieht, drei Tage vorher vielleicht nochmals. Am Tag vor der Abreise beginnt die Suche nach Koffern, nach leichten oder warmen Kleidern, die Liste der mitzunehmenden Medikamente wird nochmals kontrolliert, die Hälfte der Kinderspielsachen wird, nicht ohne Tränen, zurückgelassen.

Endlich, am Morgen des grossen Tages ist alles bereit, der Kühlschrank ist leer und abgetaut, die Pflege der Blumen und Pflanzen einer Nachbarin übergeben. Eine letzte Anfrage bei der Reservation ergibt eine nicht gerade rosige Situation: «Nur noch wenige freie Plätze — Stand-by — Ausgebucht — Vielleicht, wenn sie bis Genf probieren . . .» Vielleicht — vielleicht hat man Glück gehabt.

Der Familie gefällt es ganz gut und sie genießt die Ferien. Der Verantwortliche aber beginnt schon sich Sorgen zu machen. Wie wird die Rückreise in drei Wochen aussehen? Und, . . . (siehe oben!).

Wir alle haben Ferien nötig, wäre es nicht an der Zeit, irgend eine andere Formel zu finden, die es uns ermöglichte Ferien zu nehmen, die nicht Kuraufenthalt für Magengeschwüre oder Nervenzusammenbrüche sind, sondern richtige, erholsame Ferien?

Wir alle geben unser Bestes, springen auch an Freitagen ein, meckern nicht zu viel wegen Overduty-time. Wäre es nicht an der Zeit, dass die Firma, als Zeichen des guten Willens, uns etwas besseres zuteilt als diese etwas lächerlichen Jubiläumsflüge? Das ist nicht einmal ein Zückerchen, höchstens ein Assugrin.

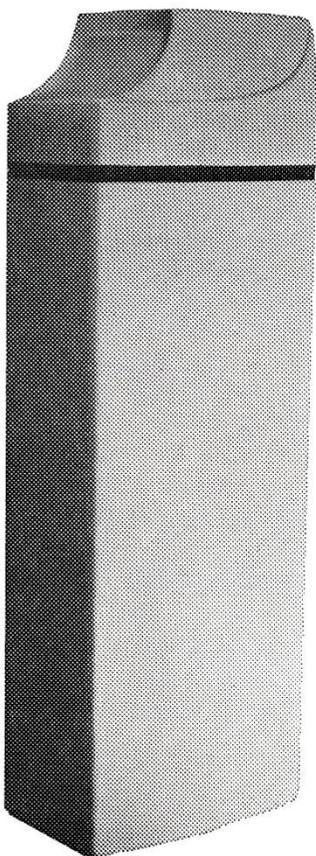
Darum mein Vorschlag:

Für Freiflüge: bisherige Regelung, aber ab 6. Dienstjahr, alle 3 Jahre ein Flug mit **fester** Buchung, eventuell mit Hochsaison-Sperre.

Ansonsten bedeutet der Name «Freiflug» höchstens die Freiheit, sich zu ärgern oder auf den Flug zu verzichten.

Was denkt Ihr dazu? Würde es sich nicht lohnen, in dieser Richtung etwas zu unternehmen?

Fr. Baehler



Ist **Kalk** ein Problem in Ihrem Haus?

Nicht wenn Sie den

Suntherm Wasserenthärter

besitzen.

Schützen Sie die teuren Installationen und Apparate mit einem

Suntherm Wasserenthärter

wirtschaftlicher
preisgünstiger
kompakt
modern

Beratung, Verkauf und Service

SUNTHERM AG

8600 Dübendorf, Telefon 01/821 16 61

Mitarbeiter der Swissair erfragen den für Sie gültigen Spezialpreis

Man sollte ...

- Captains, die während DH-Travel schon von ihren Besatzungen ferngehalten werden, vermehrt zu einem gemeinsamen Nachtessen, Apéro oder Ausflug einladen, damit noch etwas vom Teamgeist übrig bleibt. (Während Nightstop CAI beobachtet: 11 Besatzungsmitglieder beim gemeinsamen Nachtessen — der Captain abseits an der Kaffee-Bar) AB
- sich fragen, ob es im Sinne der generellen Sparmassnahmen unbedingt nötig ist, 16 Seiten des DC-9 AFM 1 nur für die zwei Zahlen «-51» neu zu drucken, obwohl das erste Flugzeug noch lange nicht da ist. (16 x Anzahl AFM-Seiten = wieviel Papier und Arbeitskosten?) Dies ist nur ein Beispiel unter anderen! Marc Baudat
- auch dem fliegenden Personal einmal bekanntgeben (z. B. im Crew Time Table), dass SR-interne Telefonnummern vom öffentlichen Telefonnetz direkt, also ohne SR-Zentrale, gewählt werden können! Dies zur Schonung von Geld und Nerven.
- erwähnen, dass die Anzahl Piloten, die die Aeropers an der IFALPA-Konferenz in Wien vertreten durften, von 3 auf 2 herabgesetzt wurde. Ist dies etwa der Dank für eine von der Aeropers unterstützte, frühzeitige Beförderung auf DC-10? CMF

Zu verkaufen in Neerach 6¹/₂-Zimmer-Einfamilienhaus

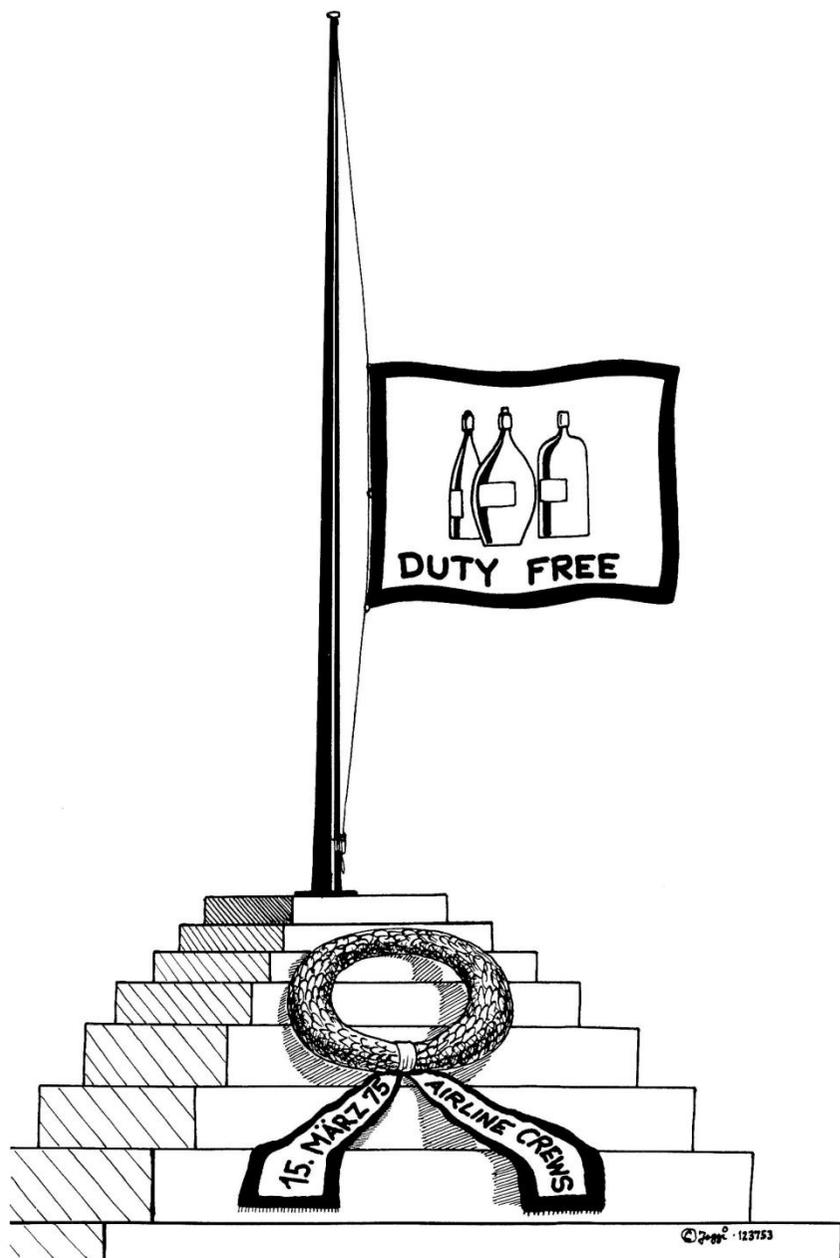
in Landhauszone, unverbaubare, ruhige Lage, freistehend, Grundstück 980 m², Baujahr 1972/73

Überdurchschnittlicher Komfort wie: Isolierverglasung, Bad mit Douche, sep. WC, Doucheraum mit WC. Moderne Küche mit Frühstückstisch. Wohn-/Esszimmer mit Eichenholzdecke und Cheminée. 5 Schlafräume von 12 bis 23 m². Waschküche mit Tumbler. Doppelgarage mit heizbarer Einfahrt. Drahtfernsehen usw.

Bezugstermin: 1. Juli 1975, Preis: Fr. 558 000.—

Anfragen und nähere Auskunft:

Tel. Geschäft 01/23 53 34, Privat 01/94 25 17
Herr E. Schweingruber



Effects of worldwide economic trends on pilot job security and conditions

IFALPA Report, Vienna, March 1975

This subject generated much interesting discussion the results of which are worth reproducing in full for it's of interest to all of us. Committee A's statement reads as follows:

«The present serious economic situation, whilst considered by some to be grave, is not one which is new to the aviation industry. The 1974 forecast of aviation collapse has not materialised, although some major international carriers have had significant losses in the current financial year. All the present signs indicate, at the very least, that the economic situation is beginning to stabilise at a level far above the gloomy forecasts of 1974.

History has shown similarly grave forecasts which aviation has survived and gone to climb to greater heights. IFALPA, whilst not in a position to influence trends which are beyond even governments' control, must still hold the opinion that the industrial standards of our profession can, and must be maintained at a satisfactory level; provided Member Associations react properly.

The seriousness of the situation as it affects pilots, in cut backs and furloughs, cannot be dismissed, but it should not encourage Member Associations to retreat from their legitimate determination to maintain, and even to enhance, their relative economic status within their community. Any retreat can only assist in the process of industrial erosion of the pilots economic well-being and status. It is recognised that this is not an easy task and that there is a need for Member Associations to co-operate in their industrial endeavours. Certainly Member Associations should not wait for the establishment of Regionalisation before talking with their neighbours or to pilot groups with similar problems. Member Associations should actively engage in the exchange of current industrial information.

IFALPA's view of this position should not be interpreted as a challenge to the industry but IFALPA cannot accept that pilots, and pilots alone, should bear the brunt of this so-called crisis as would seem to be suggested by some.»

T. S. Patch

APKK Aeropers-Krankenkasse

Schliessen Sie Ihre **Spital-Zusatzversicherung** für Sie und Ihre Familienangehörigen zum Schutze vor den finanziellen Folgen schwerer

Krankheits- und Unfallrisiken

bei der AEROPERS-KRANKENKASSE ab.

Rund 550 Aeropers-Mitglieder mit 1100 Angehörigen sind Mitglied der APKK. Alle Leistungen der APKK werden zusätzlich (subsidiär) zu den Versicherungsleistungen einer Basiskrankenkasse ausgerichtet. Der Beitritt zu irgend einer Basiskrankenkasse ist für APKK-Mitglieder obligatorisch. Als Basiskrankenkasse empfehlen wir Ihnen die SKKH (Schweiz. Krankenkasse Helvetia) Mittelstand, Kollektivvertrag Swissair.

Mit dieser Kombination SKKH/APKK erhalten Sie, neben der Vergütung für ambulante Behandlungskosten (Mittelstandstarif, freie Arztwahl unter **allen** eidg. dipl. Ärzten in der ganzen Schweiz) und Kosten für diagnostische und therapeutische Untersuchungen, Röntgen, Medikamente, Massagen, physikalische Therapien, chiropraktische Behandlungen, Brillengläser, Kontaktlinsen usw., Kostenvergütungen der beiden Kassen zusammen für:

Spitalaufenthalt: Kost und Logis eff. Kosten, max. Fr. 190.– pro Tag (Kinder max. Fr. 120.– pro Tag). Kein Selbstbehalt!

Spitalbehandlung: alle Kosten (ohne Miete für Tel., Radio und TV)
bei Krankheit: eff. Kosten, max Fr. 250 000.– pro Fall,
bei Unfall: Maxima unlimitiert während 5 Jahren.
Keine Selbstbehalte!

Aufenthalt in Kur- und Heilanstalten: Fr. 70.– bis Fr. 115.– pro Tag.

Weitere exklusive Versicherungsleistungen der APKK:

- Übernahme der Gebühren und Heizungskosten bei Spitalaufenthalt,
- Übernahme der Geburtskosten für Neugeborene (SKKH pauschal nur Franken 10.–/Tag,
- Übernahme der Transportkosten ins Spital, die Fr. 500.– übersteigen.

Nur die APKK gewährt solche exklusive Leistungen.

Monatsprämien:

SKKH (Fr. 44.–) und APKK (Fr. 30.–) zusammen: **Fr. 74.–** f. Aeropers-Aktive
SKKH (Fr. 50.–) und APKK (Fr. 30.–) zusammen: **Fr. 80.–** f. Angeh. und Passive
SKKH (Fr. 27.–) und APKK (Fr. 15.–) zusammen: **Fr. 42.–** f. Kinder bis 20

Alle Monatsprämien verstehen sich inkl. Zusatzprämien für die Unfallversicherung. Der Aufenthalt in ausländischen Spitälern bei vorübergehendem, max. einjährigem Auslandsaufenthalt ist mitversichert. Die Weiterführung der Versicherung nach erfolgter Pensionierung unter den gleichen Versicherungsbedingungen ist garantiert, bei dauerndem Auslandsaufenthalt unter gewissen Bedingungen.

Sie können die Spital-Zusatzversicherung auch bei Ihrer Basiskrankenkasse abschliessen. Die totale Monatsprämie wird jedoch, bei gleichen Leistungen, mindestens 20% höher sein.

Anmeldungen für die APKK nimmt das Aeropers-Sekretariat entgegen.

Details finden Sie im Aeropers-Versicherungsdossier unter VKD 1.1. und 2.1. Die Versicherungskommission

Crew Globetrotter

ATHEN

Vorschlag für Nightstop Athen: Z'Vieri im Hafen Tourkolimano, anschliessend Bootsahrt zum Yachthafen von Piräus «Passalimani» (kleine Boote können im Hafen gechartert werden für ca. 200 Dr. nach dem Herunterhandeln des Preises). Taxifahrt zum Aperitiv ins Café im Park of Philopappos (Eingang son et lumière), westlich der Akropolis. Sehr schöne Aussicht auf die Akropolis beim Sonnenuntergang. Vorschlag für anschliessendes Nachtessen:

Tavern Costayanis, Zaimi Str., Athens.

Praktisch nur einheimische Gäste, gute griechische Spezialitäten zum Aussuchen in einer speziellen Auslage (für Nichtliebhaber auch gute Schweinsfilet und Salate).

Zum Schluss den Welcome Drink im Hilton nicht vergessen. Preis des nachmittags und abendfüllenden Programms ca. 400 Dr./Person bei 5 Personen, inkl. Fahrten, Essen und Getränke.

Dies ist finanziell ein günstiges Arrangement, das den Rahmen des Déplacements nicht sprengt.

F. Fischer April 1975

BASEL

Besuchen Sie das schöne Städtchen Colmar im Elsass. Ein Ausflug lohnt sich. Neben günstigen Spargeln (ffr. 22.— ohne und ffr. 32.— mit Schinken) ist das Städtchen selbst sehenswert. Alte Riegelhäuser in engen Gassen und das Unterlinden-Museum (Isenheimer Altar von Grünewald) lohnen sich die 40 Minuten Bahnfahrt von Basel aus.

W. Eisenhut

BUDAPEST

Restaurant Vasmacska (heisst wörtlich eiserne Katze, bedeutet Anker), 15 Min. mit dem Taxi vom Hotel (25 Forint), Gegend etwas trostlos, dafür Restaurant umso besser. Einfach, gemütlich, gute Musik, gutes Essen (gebratene Gänseleber), keine Touristen. Bedienung braucht etwas Zeit.

H. R. Sutter, 18. März 1975



GENF

Restaurant «Le Moulin des Evaux». Einmaliges Buffet à discretion à Fr. 20.—. Auch sonst gut; romantisch an der Rhone gelegen, ausserhalb der Stadt in Onex. Reservation empfehlenswert, Dienstag geschlossen. C. Stalder, 10. April 1975

HELSINKI

Ausflug nach Hvitträsk, früher Wohnsitz des Architekten E. Saarinen, heute Kulturzentrum. Wunderschöne Umgebung, See mit Badestrand. Gutes Restaurant. Geöffnet von 10.00–20.00 Uhr (Winter 11.00–19.00 Uhr).

Lage: ca. 25 km westlich von Helsinki. Bus von Plattform 55. Zug bis Luoma, von dort 2 km zu Fuss.
B. von Tobel

OSLO

Mit SAS-Airportbus Gratistransport bei Vorweisen des SWR-Ausweises. Der Bus hält beim Hotel Globetotter auf Verlangen an. Das SAS-Stadtbüro befindet sich in der Tordenskjoldsgate (nähe Rathaus).

Restaurant: La p'tite cuisine, La Rotisserie Française, Solligaten 2, Oslo 2, Tel. 44 45 75, 44 00 94

- gute französische Küche mit gutem Wein
 - fröhlich dekoriert
 - teuer (ca. 40.— Sfr./Person, alles inkl.)
 - unbedingt Tischreservation.
- W. Eisenhut

ROM

Restaurant Quirino, 2–3 Gehminuten von der «Fontana di Trevi», in der via Muralte.

Unsere verschiedenen Menus waren alle sehr gut und preiswert. Taxis für Rückfahrt ins Holiday Inn ab Piazza S. Silvestri (1500 Lire inkl. Nachzuschlag).

P. Hediger 13. März 1975

EDV

(3. Teil)

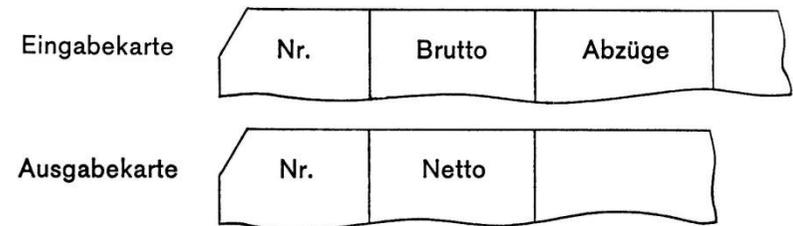
Programmierung

Damit die Maschine vollautomatisch arbeiten kann, muss das Problem in eine Reihe von Einzelschritten aufgelöst werden. Jeder einzelne Arbeitsschritt muss der Maschine in Form eines Befehls («Instruktion») eingegeben werden. Die Gesamtheit aller Instruktionen nennt man ein «Programm».

Unter Programmierung versteht man eine Aufstellung der einzelnen Arbeitsschritte, welche die Maschine in logischer Reihenfolge durchführen soll. Im allgemeinen wird in einem groben Schaubild («Organisations-Schaubild») das Problem aufgezeichnet. Die Zergliederung in Einzelschritte ergibt das «Operations-Schaubild» (auch «Block-Diagramm» genannt). Von dieser Aufzeichnung werden die «Instruktionen» geschrieben (Codierung).

Ein einfaches **Beispiel** soll die Entwicklung eines Programms veranschaulichen:

Aufgabenstellung



In der Eingabekarte stehen Nummer, Brutto und Abzüge. Die Maschine soll die Abzüge vom Brutto subtrahieren und in die Ausgabekarte die Nummer mit dem Nettobetrag stanzen.



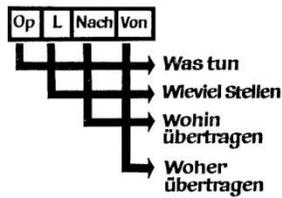
Block-Diagramm



Blockdiagramm

Mit Symbolen, die in der ganzen Datenverarbeitungswelt üblich sind, wird das Blockdiagramm aufgezeichnet.

INSTRUKTION



In echter Maschinensprache				In symbolischer Sprache			
Op	L	Nach	Von	Op	Nach	Von	
FB	43	01F4	01A8	SP	BRUT.	ABZ	

Das Schreiben der Instruktionen (Codieren)

Eine Instruktion ist ein Befehl an die Maschine. Sie lässt sich gliedern in einen Operationsteil und einen Adressteil.

Der **Operationsteil** gibt an, «WAS» die Maschine zu tun hat. Die Operationsbefehle lassen sich grob einteilen in:

- Rechenoperation (alle 4 Grundrechnungsarten)
- Verzweigungsoperationen
- Übertragungsoperationen
- Eingabe/Ausgabe-Operationen

Die Verzweigungsoperationen — auch «logische Entscheidungen» genannt — stellen

ein wesentliches Merkmal der elektronischen Datenverarbeitung dar. Aufgrund eines Rechen- oder Vergleichsergebnisses können verschiedene Programmzweige durchlaufen werden. Wenn z. B. der Mindestbestand eines Artikels unterschritten ist, wird das Programm in einen Nebenzweig gesteuert, in dem das Stanzen einer Bestellkarte veranlasst wird; danach kehrt das Programm wieder in den Hauptzweig zurück. Auf diese Weise lassen sich vielfältige Aufgaben mit allen Ausnahmefällen ohne menschlichen Eingriff lösen.

Der **Adressteil** der Instruktion gibt an, welche Operanden von dem Operationsbefehl betroffen werden:

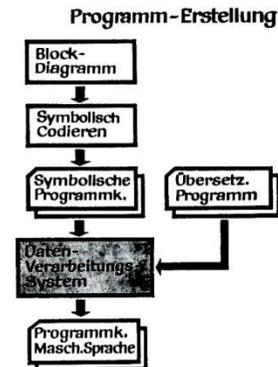
«L» bedeutet die Länge der Operanden (in Stellen ausgedrückt). In die «NACH»- und «VON»-Felder werden die Adressen (Byte-Nummern innerhalb des Kernspeichers) eingetragen, in welchen die Operanden im Speicher zu finden sind.

Die Maschine führt die für sie festgelegten Operationen durch, wenn sie Instruktionen in einer für sie verständlichen **Maschinensprache** erhält. Anhand einer Aufstellung der einzelnen Operationen kann man ohne weiteres das Programm in echter «Maschinensprache» codieren. Gemäss dem Blockdiagramm ergeben sich eine Reihe von Instruktionen. Da die «echte Maschinensprache» keinerlei Verwandtschaft mit der menschlichen Sprache besitzt und deshalb in keinem inneren Zusammenhang mit der Auswirkung der Instruktion steht, bedient man sich der **symbolischen Sprache**, die aus leicht merkbaren mnemonischen Abkürzungen besteht. Aus diesem Grunde wird heute nur noch «symbolisch» programmiert.

Wie die Instruktion, welche die «Abzüge» vom «Brutto» subtrahieren soll, in Maschinensprache und symbolischer Sprache aussieht zeigt die Abbildung.

Das Lochen des codierten Programms

Die auf einem Programmschema codierten Instruktionen werden in Programmkarten abgelocht. Bei Codierung in Maschinensprache stellen diese Karten das endgültige Programm dar. Bei symbolischer Programmierung bedeuten die abgelochten Karten nur eine Zwischenstufe.



Umwandlung des Programms

Die Maschine kann mit einem symbolischen Programm nichts anfangen. Deshalb muss die symbolische Sprache in die Maschinensprache umgewandelt werden.

Ein besonderes Umwandlungsprogramm erzeugt aus den «symbolisch» gelochten Programmkarten automatisch «echte» Programmkarten.

Das Schaubild zeigt die einzelnen Schritte vom Blockdiagramm bis zum Programm in echter Maschinensprache.

IBM, Schule für Datenverarbeitung, Blättel

(Fortsetzung folgt)

Zu verkaufen

In der Terrassensiedlung **Sonnhalde in Hünenberg ZG** verkaufen wir komfortable

7-Zimmer-Maisonette inkl. Doppelgaragen

ab Fr. 420 000.—

6-Zimmer-Terrassenhäuser

ab Fr. 305 000.—

5-Zimmer-Terrassenhäuser

ab Fr. 275 000.—

2 1/2-Zimmer-Ateliers mit Garten

ab Fr. 158 000.—

Garagenplatz Fr. 17 000.—

Baubeginn Frühjahr 1975. Schöne Aussicht, viel Ruhe und trotzdem günstige Verkehrslage. Gut durchdachte Grundrisse. Freizeitanlagen wie Schwimmbad, Sauna, Waldnähe, sowie die Möglichkeit zur Beteiligung am eingeplanten Tennisplatz. Verlangen Sie unseren ausführlichen Verkaufsprospekt. Verkauf u. Beratung:

Trion Generalunternehmung
6331 Hünenberg, Telefon 042/36 61 73

Zu verkaufen bei **Eschlikon TG** an ruhiger und sonniger Aussichtslage neues, schönes

Doppel-Einfamilienhaus

mit je 5 1/2 Zimmern und Garage.

Schöner Umschwung, solider Massivbau, moderne und zweckmässige Einteilung. Diese Objekte stehen kurz vor der Fertigstellung. Tapeten, Bodenbeläge usw. können noch ausgewählt werden.

Preis pro Haus Fr. 280 000.—, Anzahlung Fr. 60 000.—.

Schweizer Treuhand Winterthur, Telefon 052/27 57 34

Am 28. Juni 1975 findet im Hotel HOLIDAY INN, Glattbrugg, ein **Galaabend des Schweizer Sports** unter dem Patronat des Landesverbandes für Leibesübungen statt, an welchem u. a. 2 tolle Showteile mit Spitzensportlern und Angehörigen des Zirkus Royal (mit Zelt auf dem Parkplatz) geboten werden. Ausserdem werden 7 Orchester für gute Stimmung (bis 05.00 Uhr) sorgen und auch eine reichhaltige Tombola wird nicht fehlen. Die Eintrittspreise belaufen sich pro Person auf Fr. 70.— (inkl. Apéro und Nachtessen ab 18.15 Uhr) resp. Fr. 25.— (ab 21.00 Uhr für Gäste ohne Nachtessen). Weitere Auskünfte erteilt gerne Herr Dürr, Hotel Holiday Inn, Glattbrugg, Tel. 810 11 11.

Aeropers, Sekretariat

VW AUDI CHRYSLER PORSCHE

Der
«ALLES-UNTER-EINEM-DACH»-Service
für ALLE MARKEN

BP-Schlüsseltankstelle
Heute tanken – Ende Monat zahlen
Waschstrasse mit Gratis-Staubsauger

Leistungsfähige Spenglerei
und Malerei für alle Marken

Modernste Werkstatt
mit Computer-Diagnose



Express-Service

Keine Wartezeiten für kleine
Reparaturen

Pikettdienst

Jeden Samstag
von 08.00–12.00 Uhr



KLOTEN

Steinackerstrasse 20
Tel. 01 814 01 61

Sehr preisgünstige Einfamilien-Häuser in

Jestetten

6 Zimmer, nette Ausführung, 600–800 m² Land, infolge günstiger Landpreise max. Fr. 210 000.—

Anfragen:

W. A. Meyer, Architekt, Postfach 15, 8204 Schaffhausen

Organisation des Vorstandes

Präsident:	H.R. Amsler	Fach 10
Vizepräsidenten:	T. Patch	Fach 226
	P. Rellstab	Fach 116

Ressort	Verantwortlicher		Stellvertreter	
Administration, Information, Presse, Planung	H. Ehrensperger	Fach 1322	H.R. Amsler	Fach 10
Einsatzfragen, Deplacement	P. Rellstab	Fach 116	M. Cross	Fach 260
Schulfragen, Seniorität	H.R. Amsler	Fach 10	W. Grütter	Fach 391
Versicherungsfragen	K. Rutishauser	Fach 159	H. Ehrensperger	Fach 1322
VEF / APKK				
Salärfragen	W. Grütter	Fach 391	Sekretariat	
Kasse, Vermögensverwaltung	P. Gisiger	Fach 1389	Sekretariat	
Ausländerfragen, Dachverband	J. Elfring	Fach 404	M. Bethge	Fach 845
Ifalpa, Europilote	J. Sterndale	Fach 322	T. Patch	Fach 226
Security, Accidents, Incidents	R. Zeugin	Fach 1422	H. Sauter	Fach 1448
Copiloten	H. Sauter	Fach 1448	H. Ehrensperger	Fach 1322
Navigatoren	M. Bethge	Fach 845	O. Scheitlin	Fach 1857

Sekretariat
 F. Woodtly
 Frau N. Grösch-Bonhöte
 Ewig Wegli 10, 8302 Kloten, Telefon 814 15 15
 Postfach 83, 8058 Zürich-Flughafen

VEF-Stiftungsratsmitglieder
 K. Rutishauser, O. Scheitlin, A. Sooder,
 H. Wiederkehr

Einsatz-Kommission
 Hauptvorsitz: H. R. Amsler
 Vorsitzende: P. Rellstab, M. Cross
B-747: R. Schilliger (Typenchef), C. Henry
DC-10: W. Meyer (Typenchef), P. Habegger
DC-8: E. Kaiser (Typenchef), F. Schmutz
DC-9: K. Kuratli (Typenchef)
 U. Bodmer, J. Elfring

Aeropers-Delegation beim Dachverband
 Präsident: H.R. Amsler
 M. Bethge, J. Elfring, P. Rellstab

Kommission für Ausländerfragen
 T. Patch, D. Bertram,
 E. Björkman, J. Elfring, J. Howells

Navigatorenfragen
 M. Bethge

Romands
 M. Baudat, M. Decoppet, J.-Cl. Rotach

Zollfragen
 K. Schmidli

IFALPA/EUROPILOTE-Kommission
 J. Sterndale, E. Heiz, L. Zsindely, D. Staal,
 P. Bircher, E. Heusser, T. Patch

Kontrollstelle
 P. Bircher, K. Linggi

Eidg. Luftfahrt- und Flugsicherungs-Kommission
 A. Sooder, E. Heiz

OASF-Kommission
 Präsident: E. Hedlund
 L. Idle, T. van Scherpenzeel
 Sekretär: M. Cross

Flugsicherheits-Kommission
 Vorsitz: E. Heiz
 A. Bezzola, D. Friolet, O. Grunder, U. Reifler,
 W. Rüter, H. P. Suter, R. Suter, D. Staal,
 G. Schaefer

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

Rundschau-Redaktion
 P. Clausen, M. Cross, F. Woodtly

 **IF WE BUILT AN AEROPLANE**



it might look like this!

WE are not aircraft builders. But when it comes to villas in the sun, we build the best. More important, we build them in the right place: a beautiful, unspoiled pueblo blanco in the Green Mountains of Mijas, overlooking the blue Mediterranean. Well out of the tourist mainstream, this 2000-year-old haven of peace and tranquillity is still only ten minutes away from the beaches, sports and recreations of the Costa del Sol, and half an hour from Málaga international airport.

Alta Verde is a totally new concept in urbanizations, the result of collaboration between Dutch and Canadian businessmen and the product of more than two years of sound research and planning. A garden setting bordered by national forests and parklands, it is an exclusive collection of less than 100 private estates located on the choicest view land in Mijas. The vista is panoramic and 360 degrees in scope: the pueblo, the sierra, the sea, the ancient pirate fortress of Ronda, the

great rock of Gibraltar, the mighty Atlas Mountains of Morocco. And Alta Verde has been designed so that the fabulous view of each estate is eternally protected.

Alta Verde's Villas of Distinction justify this magnificent setting, for they reflect the charm and good taste of Spanish tradition yet offer every modern convenience. Materials and workmanship are guaranteed to be of the finest quality, and the site will be completely developed: paved roads; street lights; underground water, sewerage, electricity and telephone services; picnic park with barbecues; sports area with swimming and tennis; convenient commercial centre.

Yet Alta Verde's prices are unbelievably low; less than half what they are for comparable homes elsewhere in Europe. Add to this the tax advantages of living in Spain, the much lower cost of living, and the best year-round weather in Europe, and you have a proposal well worth investigating.



SEND TODAY FOR OUR FREE PLANNING KIT!

Villa designs, floorplans, specifications, prices, and photos and information on life in the sun in the Green Mountains of Mijas.

Name _____

Address _____

ALTA VERDE

Villas of Distinction ▲▲ ***Mijas*** ○ ***Malaga*** ○ ***Spain***