



1954 → 2014

# **aeropers rundschau**

Dezember 1966



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
Was uns 1966 beschäftigte	7
Le Coin des Romands (Père Noël et science-fiction)	10
Von der Flugsicherheitskommission	12
Lob der Schweizer Presse	16
Viel Lärm um Lärm	17
Flight to Tokyo 1984-Style	21

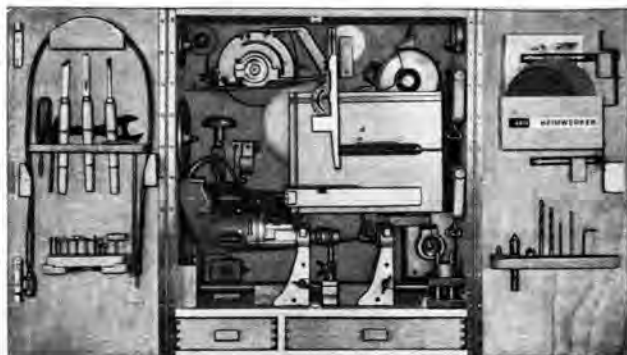
**Mitgliederlisten 1967**

Wir wären Ihnen sehr dankbar, wenn Sie eventuelle Adressänderungen bis Ende Dezember auf dem Aeropers-Sekretariat melden würden; wir werden im Januar neue Mitgliederlisten herausgeben.

**Redaktion:**  
K. Strickler  
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 mithalf, Ihre IGAP zu gründen? Heute ist die IGAP zwei Jahre alt und zählt rund 150 Mitglieder. Fragen Sie doch einmal einen Ihrer Kameraden, warum er der IGAP beigetreten ist. Auskünfte erteilt auch das Sekretariat der Aeropers.

**FORTUNA Lebens-Versicherungs-Gesellschaft**  
Postfach, 8021 Zürich Telefon 051/27 50 30



## Liebe Rundschauler

Wie Sie vielleicht bereits festgestellt haben, wird unsere Rundschau mit dieser Ausgabe an einem andern Orte gedruckt. Leider wurde die vertraglich festgelegte Ablieferungsfrist, was Sie sicher schon selbst bemerkt haben dürften, vom bisherigen Verleger ziemlich grosszügig interpretiert. Es liegt sicher auch in Ihrem und nicht zuletzt auch im Interesse unserer geschätzten Inserenten, dass die Rundschau zumindest in der ersten Monatshälfte erscheint und damit gewisse Mitteilungen ihre Aktualität nicht verlieren. Nachdem wir unsere Druckerei mehrmals mündlich und schlussendlich schriftlich auf diese besonderen Umstände aufmerksam machten und auf Einhaltung des vertraglich festgelegten Ablieferungsdatums (14. des Monats) drangen, trat die Druckerei mit der letzten Novemberausgabe vom Vertrag sofort zurück. – Es lebe die Hochkonjunktur und Geschäftsmoral!

Nun, glücklicherweise sind wir in der Lage, unsere Rundschau unter den gleichen Bedingungen wie bis anhin, dank der **Firma Wettlin & Co.**, Druckerei in Zürich, weiterzuführen. Sollte diese Nummer doch noch verspätet erscheinen, so bitten wir Sie höflich, den eben geschilderten Umständen Rechnung zu tragen; denn auch für die Redaktion hat es eben durch diese bruske Umstellung einige

Mehrarbeit gegeben. Die ganze Angelegenheit war sicher für alle Beteiligten nicht gerade erfreulich.

Daraus hat sich mir einmal mehr gezeigt, dass, wenn man sich auf gewisse Leute verlassen kann, dies etwas Grosses und Unschätzbares ist, es im Grunde genommen aber gar nicht so viele gibt, auf die mit Sicherheit Verlass ist. Pflicht ist ein sehr klarer und abgerundeter Begriff, und trotzdem kommt es unzählige Male vor, dass einer da steht und nicht mehr ganz genau weiss, was seine Pflicht ist. Vielfach dominiert heute die Stimme des kühl berechnenden Verstandes über die Stimme des Gewissens. Leider.

Der Mensch trägt, bewusst oder unbewusst, das Verlangen in sich, auf grossem breitem Gebiet seine Kräfte zu betätigen. Es gibt solche, die dazu berufen sind. Es gibt aber auch solche, deren Bestimmung es ist, im kleinen Kreis zu wirken und ihr Können auf diesen kleinen Kreis zu beschränken. Und diese Kleinen sind vielfach nicht die Unbedeutendsten. Täte jeder in seinem kleinen Kreise Gutes, so wäre es gut um die Welt bestellt. Im Hinblick auf das neue Jahr wäre dies sicher als guter Vorsatz eine Überlegung wert.

Ein bekannter Schriftsteller hat dazu gesagt: «Tue deine allernächste Pflicht,

von welcher du sicher weisst, dass es Pflicht ist. Die zweite wird dir dadurch schon viel klarer geworden sein, denn Zweifel irgend einer Art kann nicht anders entfernt werden, als durch Handeln.» Ihnen, liebe Rundschauler, wünsche

ich recht frohe Festtage und ein möglichst sorgenfreies 1967.

Mit freundlichen Grüßen  
K. Strickler



## Liebe Mitglieder

### ● Neuaufnahmen

Der Vorstand hat am 15. November 1966 Herrn **F. Muggli**, Pilot, in die Aeropers aufgenommen. Wir heissen Herrn F. Muggli in unserer Vereinigung willkommen.

### 2. Deplacements-Verhandlungen

Der Vorstand hat beschlossen, dass die Deplacements-Verhandlungen, welche noch ein «Überbleibsel» der letzten Verhandlungen darstellen, im Rahmen des Dachverbandes geführt werden sollen. Da sich die FPAS immer noch nicht zum Beitritt entschliessen konnte (als Beobachter jedoch hat sie ihre Zusage für die Verhandlungen zugesagt), teilte uns der Personalchef mit, dass die Swissair ohne die FPAS mit den Verhandlungen nicht beginnen wolle. Der Vorstand hat am 15. November beschlossen, die Swissair schriftlich zu ersuchen, demnächst die entsprechenden Verhandlungen aufzunehmen.

### 3. Steuerpauschalierung

Ende Oktober wurde durch einen Steuerrechtsberater eine Eingabe an die Finanzdirektion eingereicht. Das Ziel der Eingabe ist die Anpassung des 1955 abgeschlossenen Abkommens an die heutigen Verhältnisse (Teuerung).

### 4. Versetzungsreglement

Seit 1957 ist dieses Reglement in Bearbeitung und die Verhandlungen wurden

immer wieder vertagt. Der Vorstand hat einen neuen Entwurf geschaffen, welcher nun der Swissair eingereicht wurde. Die Verhandlungen über dieses Reglement führt die Aeropers.

### 5. Versicherungseinrichtung (VEF)

Die Besprechungen über das neue Reglement werden etwa Ende Januar beginnen können. Der Vorstand hat eine Verhandlungskommission bestimmt, welche mit dem Vorstand den Vorschlag der Swissair prüft.

Wir sind der Ansicht, dass wir in dieser Angelegenheit auch ein gewichtiges Wort mitzureden haben. Auf alle Fälle muss das Versicherungswerk auf unseren Beruf abgestimmt und entsprechend konzipiert werden. Ein Vergleich mit anderen Pensions-Versicherungen kann nicht gezogen werden, da wir 10 Jahre früher aus dem Beruf ausscheiden müssen.

Ich habe so das Gefühl, dass wir mit der Swissair gelegentlich wieder hart aufeinanderprallen werden, denn die Ansichten sind zu verschieden. Manchmal kommt es mir vor, als ob die Swissair keine Piloten hätte, sondern nur Bodenpersonal.

Dass wir erst im Januar mit den Verhandlungen beginnen können, ist nicht unser «Verdienst». Auf alle Fälle wird das Reglement rückwirkend auf den 1.10.66

In Kraft gesetzt, und das für alle Versicherten.

Der Vorstand wird Sie so rasch als möglich über alle Einzelheiten orientieren und auch Orientierungsabende durchführen.

#### **6. Weiterbeschäftigung der Navigatoren im Cockpit**

Ich habe Sie in der August- und September-Rundschau dahin orientiert, dass Selektionen stattfinden, um die Weiterbeschäftigung der Navigatoren im Cockpit zu gewährleisten.

Die entsprechenden Selektionen sind meines Wissens nun abgeschlossen, aber ein Resultat ist uns noch nicht bekannt. Die Aeropers hat sich ganz bewusst vorher nicht informiert, wie diese Selektionen an die Hand genommen würden. Was man von den Betroffenen heute hört, ist alles andere als das, was man punkto Behandlung langjähriger Angestellter erwarten durfte. Diese Betroffenen hatten sich einem jungen Angestellten eines sogenannten Teams

vorzustellen, wie wenn sie morgen in die Swissair eintreten wollten. Dabei kennt man sie schon seit 10 und mehr Jahren. Wie man Personal behandelt und es zu guten Mitarbeitern heranzieht, müssen wir noch lernen. Bei uns mangelt es am Feeling, dafür hat Mr. Parkinson ein Herrenleben!

In meinen Augen war diese Angelegenheit im Broadway-Stil aufgezogen!

«There is nothing like Show-Business.»

#### **7. IFALPA-Konferenz in Madrid**

Der Vorstand hat beschlossen, an die nächste Konferenz 3 Piloten und den Sekretär zu delegieren. Die Traktanden sind mannigfaltig und wir benötigen Unterlagen für die nächsten Verhandlungen.

Der Vorstand wünscht allen frohe Festtage, es guet's Neus, und den kranken Mitgliedern wünschen wir baldige und vollständige Genesung.

Mit freundlichen Grüßen  
A. Sooder, Präsident





## Was uns 1966 beschäftigte

### Januar

Nach einem sechsmonatigen vertragslosen Zustand sind die gesamtarbeitsvertraglichen Rechte und Pflichten der Aeropers wieder normiert. Damit haben sich auch die Beziehungen zur Swissair wieder normalisiert und mit Zuversicht schreiten wir an die letzte grosse Vertragsaufgabe heran: die Revision der VE. Ausser der Wachtablösung im Flusiko-Vorsitz (E. Heiz trat an die Stelle von A. Muser) ist für den Januar die von Herrn R. Fretz abgegebene Erklärung zu vermerken, dass die Verwaltungsrechnung des Crew-Hauses Genf mit einem Defizit von ca. Fr. 16000–20000 abschliessen werde. (Sind wohl die inzwischen angebrachten übermannsgrossen «Bilder» zu Sanierungszwecken aufgehängt worden?)

### Februar

Der Arbeitsvertrag Swissair/Aeropers wird am 2. Februar 1966 anlässlich eines Essens, das die Swissair-Geschäftsleitung dem Aeropers-Vorstand offerierte, unterzeichnet.

Aeropersintern bildet die VE-Revision weiterhin ausgiebigen Gesprächsstoff, insbesondere auch die von einigen Mitgliedern eingesandten Vorschläge.

Im Februar erhält die Aeropers erstmals Kenntnis von der Absicht der Swissair, junge ausländische (Deutsche und

Schweden) Piloten anzustellen, die ihre Grundschulung in der SLS erhalten sollen.

### März

In den VE-Gesprächen haben sich Swissair und Aeropers zu folgenden grundsätzlichen Ansichten durchgerungen: prozentuale Leistungen, prozentuale Prämien, keine individuellen Konti.

Der Vorstand beschliesst, die Ferien- und Versetzungsreglemente zu revidieren. Der Ferienreglements-Entwurf der Aeropers wird in einer ersten Fassung durchberaten.

Der erste Sekretär der Aeropers, nachmaliger Präsident der Eidg. Flugunfalluntersuchungskommission, Herr Dr. W. Guldimann, wird als Nachfolger von Herrn Dr. M. Burkhard zum Direktor des Eidg. Luftamtes gewählt.

Die welschen Aeropers-Mitglieder versammeln sich am 4. März 1966 unter dem Vorsitz des Sekretärs zu einem Colloque des navigants. Ziel dieser Zusammenkunft ist die Ausarbeitung von Vorschlägen in Transport-, Reserve- und Briefing-Angelegenheiten.

Im März erscheint eine neue Zeitschrift im Blätterwald der Swissair: der von A. Muser verfasste «Flight Recorder». Vom 8.–15.3. vertritt F. Stadelmann die Interessen der Aeropers an der IFALPA-Konferenz in Auckland, New Zealand.

## **April**

Am 1.4. treten die neuen FDR's in Kraft. Man ist gespannt, «how it works».

Am 9.4. stürzte unser Piloten-Kamerad Max Briner tödlich ab.

Das Ferienreglement wird zu Ende beraten und soll, sobald das Versetzungsreglement bereinigt ist, zusammen mit diesem der Swissair zugestellt werden. Die Aeropers wird in den internationalen Konflikt über NA-lateral Separation hineingezogen.

Zum Problem Krankenversicherung erhalten die Aeropers-Mitglieder einen Leistungsvergleich Krankenkasse/Krankenversicherung zum Studium und zur Stellungnahme.

## **Mai**

Am 20. Mai findet die gut besuchte ordentliche Generalversammlung statt. Der Vorstand erhält bei dieser Gelegenheit eine Blutauffrischung in den Personen von K. Kuratli, J. Piétrons, R. Schilliger und A. Zuberbühler, welche die langjährigen Mitglieder H. Büchi, P. Habegger, R. Leutwyler und H. Weidmann ersetzen. Erstaunlicherweise geht die vom Vorstand beantragte Erhöhung der Mitgliederbeiträge diskussionslos durch, ebenso die Statutenänderung betr. Modifizierung des Abstimmungsverfahrens.

Eine am 15. Mai von Radio Beromünster ausgestrahlte Sendung beunruhigt ernsthaft den Vorstand. Thema der Sendung war «Müde Männer im Kontrollturm Kloten».

## **Juni**

Die Angelegenheit NA-lateral Separation wirft immer höhere Wellen. Die Swissair ruft ein «Meeting» ein und nimmt zu dieser Frage offiziell Stellung.

Swissair und Aeropers einigen sich auf eine gemeinsame Policy betr. Anstellung ausländischer Piloten.

Streikausbruch bei der SAS.

Der Vorstand beschliesst, die Ausarbeitung eines neuen Steuerpauschalierungsabkommens an die Hand zu nehmen.

Der Sekretär begibt sich auf eine Informationsreise zur ALPA nach Chicago.

## **Juli**

Im Juli teilt uns die Swissair mit, dass sie bereit sei, den Versuch zu machen, Navigatoren zu Bordmechanikern und evtl. zu Piloten umzuschulen. Die Umschulung von Bordmechanikern zu Piloten wird ebenfalls ins Auge gefasst.

Die Aeropers unternimmt eine neue Kampagne, um die bis jetzt unserer Vereinigung ferngebliebenen Pilotenkameraden als Mitglieder zu gewinnen.

Streikausbruch bei der SABENA, wobei die Belgische Pilotenvereinigung in erhebliche finanzielle Schwierigkeiten gerät.

Am 22. Juli traf bekanntlich der 1. DC-9 in Kloten ein.

## **August**

Im August wird bekannt, dass vermehrte Swissair-Einsätze mit Coronado für die Balair geplant seien.

Der Vorstand bemüht sich um eine frühzeitige Lösung des Problems, wie die bisherigen CV-990-Piloten nach der Ablösung durch den DC-8 der von ihnen beflogenen Strecken weiter verwendet bzw. umgeschult werden sollen.

Streikausbruch bei der Olympic und Ende des in Amerika während 43 Tagen wütenden Streiks der International Association of Machinists.

## **September**

Nach langem findet am 7.9. wieder einmal eine Sitzung mit dem Vorstand der FPAS statt, die unter anderem den Fragen der Unterstellung der sog. NATO-Piloten unter den Aeropers-Vertrag, der Salärerhöhung per 1.1.1967, des Dach-

verbandes gewidmet ist. Durch Unterzeichnung der Statuten wird der Dachverband am 20. September rechtsgültig gegründet. Als Präsident wird für eine einjährige Amtsperiode Herr A. Sooder bestimmt; als Vize-Präsident zeichnet Herr R. Benkert, VDSS. Als erste Aufgabe wird innerhalb des Dachverbandes die Revision der Deplacements-Ordnung in Angriff genommen.

Ende September sind wir mit einer Eingabe an die IFALPA gelangt mit dem Ziel, einerseits die VFR-Fliegerei in Terminal Areas zu verbieten und andererseits auf das Problem des Parkierens von Jets aufmerksam zu machen.

### **Oktober**

Am 14. Oktober wird die Vereinbarung betr. die Anstellung ausländischer Piloten zwischen Swissair/Aeropers/FPAS unterzeichnet. Darin wird festgehalten, dass die jungen ausländischen Piloten dem Aeropers-Vertrag unterstellt und der VE angegliedert werden; hingegen gilt für die Entlassungsfrage die FPAS-Regelung.

### **November**

Die FLUSIKO erwirkt bei der Swissair, dass in Anlehnung an ausländische Beispiele die Emergency Exits unserer Flugzeuge entsprechend markiert werden.

In einer Eingabe vom 17. November an das Amt für Luftverkehr wird auf die un-

haltbaren Zustände auf dem Klotener Tarmac hinsichtlich des Parkierens von Privat- und Geschäftsflugzeugen aufmerksam gemacht. Ferner wurde bei Herrn Gehriger angeregt, die Airep's auf den 2motorigen Flugzeugen abzuschaffen.

Der Vorstand hat ein neues Versetzungsreglement ausgearbeitet und durchberaten.

Die neue VE ist soweit «zfadegschlage» und für die Verhandlung mit der Swissair bereit.

Neue Streik-Welle: Philippines Airline, Olympic, Quantas.

### **Dezember**

Wegen Unstimmigkeiten wechselt die Rundschau Verleger und Drucker.

Endgültige Beschlussfassung über Krankenkasse und Krankenversicherung.

Und im übrigen fassen wir im Dezember die allerbesten Vorsätze für 1967. Mit dem Dank an alle Aeropers-Mitglieder, die uns während des Jahres tatkräftig unterstützt haben, verbleiben wir mit den besten Wünschen für eine gesegnete Weihnacht und ein glückliches neues Jahr.

Das Aeropers-Sekretariat  
Dr. R. Schmid Ruth Klocker

## Le Coin des Romands (Père Noël et Science-fiction)

par André Picot (Prix de l'Humour 1965)

Il était une fois un petit garçon très sage qui avait écrit une longue lettre au père Noël pour lui demander un train électrique.

– Hum, fit son père qui avait emporté ladite lettre soi-disant pour la mettre à la poste, un train électrique, trois semaines avant le terme, pas question! Il a sept ans, je crois que le moment est venu de lui dire la vérité.

Le soir, il appela son fils et lui dit:

– Mon petit, il faut que tu comprennes bien qu'un train électrique, ça coûte beaucoup trop cher.

– Qu'est-ce que ça peut faire, puisque le père Noël est très riche?

– C'est que, vois-tu, le père Noël n'existe pas. Cette histoire de vieux bonhomme barbu qui descend dans la cheminée a été inventée pour les petits, tout petits enfants. Toi, maintenant, tu es grand.

– Alors, pourquoi que tu m'appelles ton petit?

– Là n'est pas la question! Les jouets de Noël, ce sont les parents qui les achètent.

– Alors, pourquoi qu'ils disent que c'est le père Noël?

– Eh bien, euh... c'est que, comme ça, on ne pense pas qu'ils se privent et on n'a pas besoin de les remercier.

– Ouais.

– Tu ne me crois pas?

– Ben, je sais plus. L'année dernière tu m'avais dit le contraire. Alors, je sais pas quand c'est qu'il faut te croire.

– Enfin, mon petit...

– Ecoute, papa, faut être logique!

– Soit. Si tu veux. Soyons logiques. Si le père Noël existait, comment ferait-il pour aller déposer des jouets dans toutes les cheminées, au même instant, sur toute la Terre?

– Beuh! Avec la différence d'heure des fuseaux horaires, il se fait un petit planning et tout est dit.

– Oui, euh... Mais dans les maisons où il y a le chauffage central?

Tu le vois passer à travers les tuyaux? Allons, je pense que tu as compris.

– Oh, j'ai très bien compris! Tu me fais rire avec ta logique! Parce que, toi, tu ne peux pas concevoir un personnage qui possède le don d'ubiquité, n'est-ce pas?

– Le don de?...

– Et la désintégration de la matière, ça n'existe pas, non plus?

– La désin...

– Excuse-moi, je voulais parler de l'anti-matière. Mais il y a longtemps que j'ai réfléchi à tout ça, papa. Le père Noël, il peut se dédoubler à volonté. Et puis, les

## Dringender Appell

**Helfen Sie uns,  
unsere Rundschau zu gestalten!  
Helfen Sie uns,  
neue Inserenten zu finden!**

Wir eröffnen hiermit eine  
**Inseraten-Werbe-Kampagne**  
und bitten alle Aeropers-Mitglieder,  
bei ihren Einkäufen  
den Lieferanten zu einem Inserat  
in der Rundschau anzuhalten.  
(Insertionsbedingungen sind  
im Aeropers-Sekretariat oder direkt  
bei der Buchdruckerei  
**Wettlin & Co.,  
Rosengartenstrasse 5  
8037 Zürich**  
erhältlich.)

**Dem  
erfolgreichsten  
Inseraten-Vermittler  
winkt ein  
schöner Preis!**

radiateurs et leurs tuyaux, il s'en fiche pas mal. Il passe à travers les trous de l'espace. Qu'il ait seulement une nuit pour se débrouiller, qu'est-ce que ça fait? Avec la quatrième dimension, la relativité d'Einstein et la théorie des quanta, il s'affranchit comme il veut du concept temps!

– Mon fils! bredouilla le père en s'épongeant le front. Tais-toi, je t'en supplie! Mais le gosse s'entêta:

– Je ne vois qu'une chose dans tout ça. Pour une raison ou pour une autre, tu t'es mis le père Noël à dos. Et maintenant fait du chantage et il veut se faire payer ses cadeaux. Dans l'état actuel de la législation, tu n'as aucun recours contre lui et tu préfères laisser tomber. Et moi qui n'ai rien à voir dans toutes vos histoires, on me fait jouer le bouc émissaire, la victime promue aux holocaustes!

– Non, non, non petit, calme-toi! Tu l'auras, ton train électrique! Tu l'auras! Mais je t'en supplie, repose-toi! Ou sans ça c'est la méningite! Mon Dieu, mais c'est effrayant!

... Le 25 décembre au matin, le gosse eut son train électrique. Comme il avait très bon cœur il le prêta à ses camarades, entre autres un affreux Jojo de quatorze ans qu'il félicita en ces termes:

– Tu t'étais pas gouré, l'autre jour, en me disant que papa me refuserait mon train parce que le père Noël n'existe pas. Mais je lui ai servi tout le truc que tu m'avais fait apprendre par cœur. Remarque que j'y ai rien pigé, à tes histoires d'ubiquité et de concept de l'espace, mais j'ai débité ça à papa exactement comme tu me l'avais dit. Ça lui a fichu une de ces frousses, je ne te dis que ça! La preuve, c'est qu'il veut même plus que je travaille à l'école parce que je pourrais tomber malade. Y a pas, t'es un frère! Seulement, je voudrais te demander... Qui c'est, cette Minou Drouet? Il arrête pas d'en parler avec maman en me regardant d'un drôle d'air quand il croit que j'ai le dos tourné!

R. Schmid

Nous vous souhaitons à tous de joyeuses fêtes de Noël et une heureuse nouvelle année.

## Flight Safety Committee Aeropers

To all jet pilots,

In January and February 1967, IFALPA is making a world-wide survey of height-keeping and machmeter errors. The object being to cover as many routes as possible and secure as many checks as possible at all levels where separation standards may be critical. In effect this is assumed to be from 22000 ft upwards. (This is the altitude above which IFALPA does not consider that the use of 1000 ft separation has been proven safe).

All jet pilots will receive three forms. The survey is starting on the 1st of January. The completed forms will have to be forwarded without delay to the Aeropers' office. The collected forms will be dispatched to IFALPA.

We ask you to read the following text with attention to be able to understand what is requested.

Many thanks for your co-operation.

E. Heiz

### Vertical Separation—2<sup>1</sup>

The first thing to do in looking at the vertical separation problem is to get the terms right. In the heyday of the ICAO Vertical Separation Panel (1954-1958) there used to be general agreement on what these should be: hysteresis, backlash, setting error, etc, etc; there were about 15 contributors to height-keeping

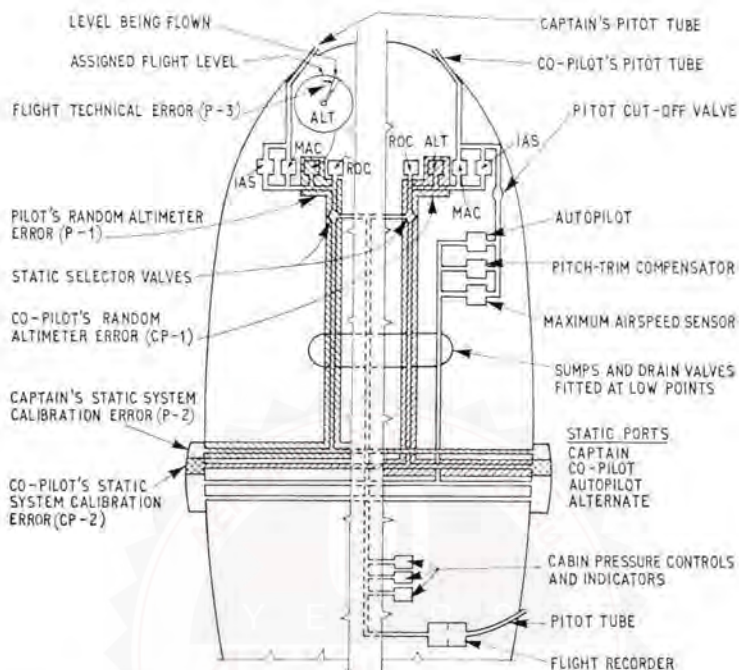
error altogether. However, because most of the approaches now being made (e.g., by IATA<sup>2</sup> and the RAE<sup>3</sup>) depend on more or less direct observation rather than on theoretical data, it is not necessary to break down all the component errors of the altimeter and we can for the most part manage the study using only three main groups: (1) The total error associated with the altimeter, including its supply ducts; this is called „altimeter random error". (2) Errors in correcting for the difference between the pressure at the static vent and the true ambient pressure at a distance from any area of disturbed flow; this is called „static calibration error". (3) Errors resulting from the failure of the pilot or of the autopilot to keep the altimeter needle on the assigned flight level; this is called „flight technical error".

These errors are illustrated diagrammatically in the accompanying figure. We will talk a little about each and at the same time show how it can be measured. On its final use in contributing to a safe vertical interval between flight levels we

<sup>1</sup> „Vertical Separation—1" appeared in Flight for August 18, 1966.

<sup>2</sup> IATA Report on Vertical Separation Study (1963) (Doc. Gen. 1951).

<sup>3</sup> RAE Tech Reports 65262—December 1965—and 66156—May 1966.



may eventually arrive at an opinion, but that stage is a long way ahead: first, not only must we examine the make-up of the errors, we must also examine the various statistics on them. Only then may a rational view emerge.

### Altimeter Random Error

This (P-1 and CP-1 in the figure) consists of the total error in the instrument itself, plus any error resulting from the internal ducting in the aircraft (e.g. leaks in the line). Provided that a common sub-scale setting has been wound into the captain's and the co-pilot's instrument and provided that there is a negligible difference in the static vent pressure at P-2 and CP-2 (which there normally is), any difference in reading between the two altimeters must measure the relative error

of the two altimeter instruments plus any that are induced by faults in their respective static lines. In cruise, it is unlikely that blunders in setting sub-scales will be common to captain's and co-pilots' instruments, and so the resulting errors are likely to be included in the observed differences.

Although this comparison cannot yield information on absolute error, it so happens that in this part of the study it is relative error which is more use to us. We need to know the instrumental behaviour of all altimeters which may be floating about in the same airspace and for this purpose (assuming a common sub-scale setting) any difference between the co-pilot's instrument reading vis-à-vis that of the captain is just the same, from the point of view of instru-

mental error, as if the co-pilot had sheered off with his half of the aeroplane and its altimeter and had taken up a level which would be different from that of the captain by the amount of the combined instrumental error of both altimeters. If one collects enough of these differences, therefore, one can assess the measure of altimeter random error about a mean reading. There is, however, one reservation to be noted here. If the barometric standard which is used in an airline workshop to re-calibrate altimeters has a systematic error, this may not be included in differences between instruments in the same aircraft.

### **Static System Calibration Error**

Neither the captain's altimeter reading, the co-pilot's reading, nor the mean reading is likely to be the correct pressure altitude. This is because the static vents are rarely able to pick up the true ambient pressure of the atmosphere and feed it up the altimeter supply ducts. The pressure at P-2 and CP-2 will normally be affected by the surrounding boundary layer, which will be compressed or distended according to the site of the vent and to speed (and to a lesser extent to height and temperature). Usually the two vents are sufficiently close together that there is a negligible difference between P-2 and CP-2.

From the point of view of separation from another aircraft (as distinct from that of separation from terrain) it would not matter if a quite large static error existed provided that it was common to all aircraft. But it is not common; it is peculiar to the aircraft type and, to a lesser extent, to the individual aircraft. In assessing its effect on aircraft separation, therefore, we cannot treat it as we have done the instrumental error and it is necessary to measure it against some independent

reference which is external to the pressure altimetry system.

This is a difficult task and I do not propose to go into it, at least at this stage, except to say that two main techniques are currently in use. The most common is to fly the aircraft in formation with one already calibrated (in the UK it is a specially calibrated Javelin); this is known as the pacer method. The second technique is to trail an aerodynamically designed cone and lead from it a tube which will convey to an additional altimeter carried in the aircraft the (much less disturbed) pressure near the cone instead of that near the aircraft; this is known as the trailing cone method.

Either method should be capable, with due care, of enabling the static-vent error to be determined to within 50–100 ft; however, there is evidence to show that sometimes not enough care is taken and also that the error, once determined, may not remain constant. Hence, even after correcting out the error either by automatic means, such as the KIFIS, or by the use of correction cards (based on information supplied by the manufacturer in the flight manual), there will usually be a residual error. It is because it is a residual error that we talk of „static vent calibration error" and not „static vent error"—which is the uncorrected quantity.

The calibration error turns out to be quite important, especially as speeds approach Mach 1, and we will have more to say on it later. At the moment the main thing to remember is that we cannot assess this error by any kind of operational survey; it has to be found by a properly conducted scientific test using a known „tape-height" datum. However, since we cannot string up a tape to 40,000 ft or so, we have to measure it by the pacer or the



cone methods. Later missile-tracking radar might also be used for this purpose but, as the system is not yet generally available, we will not deal with it.

### **Flight Technical Error**

However good the pilot or the auto-pilot, there will always be a certain amount of aircraft wander above and below the assigned flight level. This is the „flight technical error“. It can be measured at any time simply by noting the difference between the needle of the altimeter being used for the maintenance of flight level and the assigned flight level. Since at any one time there can be only one altimeter used for height-keeping, only one dial and one error (P-3) are shown in the figure. For convenience we will henceforth assume that the aircraft is flown on the captain's altimeter. Meantime, the point to bear in mind is that this error, unlike the other two, does not persist at more or less the same value throughout the flight. Often the large flight technical errors persist only for short periods, and these have to be sampled in such a way as to show the proportion of total flight time spent with a significant deviation from assigned flight level.

Having defined these three main sources of error and acquired an accurate knowledge of their magnitude (which, apart from certain data on North Atlantic jet traffic, nobody yet has), the game is to combine them statistically and set the result against an agreed level of risk, using much the same methods as developed by the RAE for dealing with separation standards in general.<sup>4</sup>

I doubt whether I shall be able to follow this game in all its mathematical intricacies but it would seem useful at least to go part way and to examine carefully all the above three inputs as and when suitable data becomes available; if the inputs and the general method of handling are agreed, the detailed mathematical processing can be left to the experts. The scheme of this series is therefore to discuss (but not necessarily in consecutive numbers) the available data under the above three headings; if a „conclusion“ emerges, then so much the better, but it is early yet to say if this is likely.

<sup>4</sup> RAE Technical Reports 64041, 64043 and 66156. P.G. Reich: Analysis of long-range air traffic systems—Separation Standards. Parts I, II and II. Journal of the Institute of Navigation, Vol 19, Nos. 1, 2 and 3.

## Lob der Schweizer Presse

Sagen wir es ganz bescheiden:  
«Unser Volk ist zu beneiden!»  
Lasst uns sprechen voller Stolz:  
«Ja, wir sind aus besserm Holz!»  
Unsre ganze Nation  
hat Niveau und Tradition.  
Und vom wirklich allerbesten  
im gesamten freien Westen  
ist bekanntlich doch der Ruf,  
den sich unsre Presse schuf;  
welche stets von höchster Warte  
eh' und je Distanz bewahrte  
von so primitiven Dingen,  
die des Auslands Blätter bringen.  
Unsre Presse steht in Ehren  
uns als Leser zu belehren;  
klar ist alles formuliert,  
und auch glänzend redigiert.  
Darum lasset uns nun Themen  
unserm besten Blatt entnehmen,  
allwo steht halb fett geschrieben:  
Bundesrat hat hintertrieben!  
Nackte Leiche lag im Klee!  
Blick sah Hai im Katzenssee!  
Milieu-Morde! Schweinerei!  
Blick war wiederum dabei!  
Schaffner dämpft – die Preise steigen!  
Blick entdeckte schwulen Reigen!  
Gärtner züchtet Riesenbohnen!  
Noch mehr Mirage-Millionen!

Villars' Profis steigen aus!  
Blick besuchte Irrenhaus!  
Grosser Krach in Bauernstube:  
Magd stürzt sich in Jauchegrube!  
Blick im Harem – exklusiv!!  
Wer schrieb Chaudet's Abschiedsbrief?  
Kegeln endete fatal!  
Yetispur im Muotatal?  
Übermorgen: Streik bei Geigy!  
Wahrheit über Callgirl Heidi!  
Grosstomatenschlacht in Sitten!  
Lässt sich Milo's Venus kitten?  
Polizei verfolgt Sadisten!  
Bauernbursche starb beim Misten!  
Johnsons Buick, der hatte platt!  
Hund zog Fötus aus der Glatt!  
Grossalarm der Polizei:  
Huhn legt zwei Pfund schweres Ei!  
Stapi stolpert über Besen!  
Selbst dies ist im Blick zu lesen!  
Doch genug, wie dem auch sei:  
Blick ist überall dabei!  
Dank **ihm** wird die Schweiz berühmt;  
unser Volk hat ihn verdient;  
zeugt er doch von unserm Geist,  
welcher in die Zukunft weist!

Zusammengestohlen von Hano Hürzeler

## Viel Lärm um Lärm (Joachim Görtz, VDF Köln-Bonn)

### Polemik gegen Phon-Procedures

In den Hausmitteilungen der Bundesanstalt für Flugsicherung findet sich folgende Notiz über eine Besprechung im Herbst 1965:

«In einer Sitzung der Örtlichen Kommission in Hamburg, in der die Neuregelung von An- und Abflugverfahren nach Wiederinbetriebnahme der Startbahn 05/23 behandelt wurde, fand der Standpunkt der BFS Zustimmung, dass bei der Festlegung von Verfahren von der Reihenfolge: Sicherheit – Flüssigkeit des Verkehrs – Lärminderung auszugehen ist.» Man kann die BFS zu dieser – angesichts der Einstellung der Öffentlichkeit: mutigen – Äusserung nur beglückwünschen. Controller und Piloten werden sich in ihrer täglichen Berufspraxis bereitwilligst nach der von der Vernunft diktierten und von der BFS sanktionierten Maxime «Sicherheit zuerst» richten.

Es ist ganz klar: Lärm ist gesundheitsschädlich, und Lärm muss nicht sein. Wer aber in den letzten Jahren die Pressekampagnen gegen den Flugzeuglärm (und die einschlägigen behördlichen Massnahmen) verfolgt hat, der müsste meinen, diese Lärmquelle sei die einzige, die verbreitetste, die gefährlichste Beeinträchtigung des menschlichen Wohlbefindens. Der Antilärm trieb die buntesten Blüten.

Bauern eines Weilers von rund 12 Häusern lehnten ihre Aussiedlung aus dem Anflugsektor eines Fliegerhorstes und den (kostenlosen) Neubau ihrer von den Vorvätern ererbten Gehöfte in annehmbarer Entfernung ab und beliebten, sich gegen die überfliegenden Düsenjäger mit Schrotflinten zu wehren, dieselben Düsenjäger, die letzten Endes dazu bestimmt waren, die Enteignung und Kollektivierung der Landwirtschaft zu verhindern. (Ob sie dazu – militärisch gesehen – fähig sind, ist eine andere Frage.) Eine pikante Würze erhält diese Geschichte durch den Umstand, dass sie in einem Landstrich spielt, dessen Bevölkerung seit Jahrzehnten daran gewöhnt ist, ihre Anwesen an wandernde Braunkohlentagebaue zu verkaufen und mit einer grosszügigen Entschädigung in brandneuen Musterhäusern angesiedelt zu werden.

Eine Gemeinde, die zwar ihre Karnevalsgesellschaften jährlich mit einer fünfstelligen Summe subventionierte, für einen Krankenhausneubau aber mit der Sammelbüchse auf der Strasse klappern ging, beschloss nach Zusage von Landesmitteln, das neue Krankenhaus ausgerechnet im Anflugsektor der Hauptlandebahn eines grossen Zivilflughafens zu errichten. Als daraufhin die Landesregierung drohte, die zugesagten Gelder

zu streichen, raste die örtliche Presse vor Wut («Flughafen erwürgt unsere Stadt» und dergleichen). Diese Geschichte erinnert übrigens an jene Schildbürger, die sich mit Ausnahmegenehmigungen in den Lärmschutzbereichen von Flughäfen niederlassen und, sobald sie sich stark fühlen, eine «Schutzgemeinschaft gegen den Fluglärm e.V.» gründen.

Für ein städtisches Krankenhaus wurde ein Bauplatz ausersehen, der theoretisch ausserhalb der Standard-Abflugstrecken eines Flughafens lag. Besonderer Förderer dieses Projektes war ein Stadtverordneter, der gern in den Landtag kommen wollte. Noch waren die Mittel nicht bewilligt, geschweige denn der erste Spatenstich getan, da wachte der Abgeordnete schon argwöhnisch vom Direktorenzimmer seiner Maschinenfabrik über das benachbarte Brachland, wo dermaleinst das Krankenhaus entstehen sollte. Jeder Überflug eines Flugzeuges, ganz gleich, in welcher Höhe und ob es überhaupt auf dem betreffenden Flughafen gestartet war bzw. dort landen wollte, wurde mit drohender Empörung dem örtlichen Kontrolldienst zur Kenntnis gebracht. Presse und Bürgerschaft mischten kräftig mit. Niemand aber sprach von der Beeinträchtigung der Flugsicherheit, die dadurch hervorgerufen wurde, dass sich der zuständige Flugleiter am Telefon mit dem Landtagskandidaten herumstreiten musste, statt sich mit ungeteilter Aufmerksamkeit seinem Flugverkehr zu widmen. Die Geschichte fand bemerkenswerterweise in dem Moment ein jähes Ende, als der Stadtverordnete bei den Landtagswahlen durchgefallen war. An den Flughäfen selbst werden flugtechnisch komplizierte An- und Abflugstrecken obligatorisch gemacht – es geht das Gerücht, dass bestimmte Flugzeugabstürze im Ausland durch die aus Lärm-minderungsgründen gemachte Auflage

verursacht wurden, unmittelbar nach dem Start in niedriger Höhe eine scharfe Kehrtkurve zu fliegen. Der «Flugleiter» wird gelegentlich am Beispiel eines deutschen Flughafens rechnerisch nachweisen, dass «Lärm-minderungsverfahren» allein wegen der Addition von durchaus zulässigen Toleranzen der Bord- und Bodeninstrumente nur so ungenau geflogen werden können, dass man ihre Berechtigung ernsthaft in Frage stellen muss.

Es werden Phon-Messanlagen installiert und den Flugzeugführern Auflagen gemacht, mit wieviel Prozent Schubleistung sie ihre Maschinen zu fliegen hätten, um einen bestimmten Lärmpegel nicht zu überschreiten. Man fragt sich nur, weshalb die Konstrukteure ihr Fluggerät mit Triebwerken von einer bestimmten PS-Zahl ausstatten, wenn die theoretisch offenbar als notwendig errechnete Schubleistung nicht ausgenutzt werden darf – oder nicht ausgenutzt zu werden braucht. Interessant ist, dass diese Vorschriften nicht in die Luftfahrthandbücher aufgenommen werden – ein Zeichen, dass ihre Erfinder sich selbst nicht wohl in ihrer Haut fühlen.

«Ganz geheim» sind offenbar auch solche Beschränkungen des Luftverkehrs, die von der für den Flughafen zuständigen Zulassungsbehörde stammen und die Zuweisung bestimmter Start- und Landebahnen an bestimmte Flugzeugmuster regeln wollen – oder sagen wir besser «Nicht-Zuweisung». Da heisst es «Bahn 10 darf nachts nicht zum Start von Düsenflugzeugen benutzt werden» oder «Auf Bahn 30 dürfen keine Übungsanflüge gemacht werden» oder «Bahn 09/27 darf nur benutzt werden, wenn die Querswindkomponente auf den anderen Bahnen 15 Knoten übersteigt» und so weiter. Auch diese Vorschriften sind in der AIP nicht zu finden – es bleibt dem Controller

überlassen, den Flugzeugführer davon zu überzeugen, dass es unmodern geworden ist, in den Wind zu starten.

Genug davon<sup>1)</sup>. Um es zu wiederholen: Lärm muss nicht sein. Lärm stört, Lärm belästigt, Lärm schadet. Aber man soll doch die Kirche im Dorf lassen. Die Frage erhebt sich, was die Streiter wider den Fluglärm getan haben gegen die tausendfach häufigere und intensivere Belästigung ihrer Mitbürger durch

den Krach von Lkw-Motoren,  
das Jaulen der Mopeds,  
das Quietschen der Strassenbahnen,  
das nächtliche Lautsprechergeschrei auf Rangierbahnhöfen,  
das allmorgendliche Geläut der Kirchenglocken

und so weiter und sofort. Ein Lkw-Motor muss doch nicht so laut sein, dass man sich auf der Strasse nur noch schreiend verständigen kann. Ein Moped muss nicht so laut heulen, dass es das Geräusch einer Boeing in 1000 Fuss Höhe übertönt, die Strassenbahn muss nicht quietschen, die Bundesbahn nicht lautsprechen, die Kirche nicht läuten. Für jede dieser Lärmquellen gibt es eine ganz bestimmte technische Abhilfe.

Die Folgerung ist klar. Lärm und seine Vermeidung sind in erster Linie ein Problem der Technik, nicht der Verfahren. Dass ein 250-PS-Motor leiser schnurren kann als eine elektrische Nähmaschine, das beweisen uns die amerikanischen Strassenkreuzer. Es ist also technisch möglich, auch einen 250-PS-Lkw-Motor praktisch unhörbar zu machen. Der Schalldämpfer braucht nur gross genug zu sein, und wenn er so gross ist wie der ganze Wagen – so what. Vielleicht wird das Lkw-Fahren dadurch teurer als bisher – dann muss sich der Bürger und Verbraucher eben entscheiden, ob er

eine Verteuerung des Gütertransports oder den Strassenlärm vorzieht. Genau so ist das mit den Mopeds, den Strassenbahnen, den Güterbahnhöfen, ja sogar mit den Kirchenglocken. Wer wissen will, wann der Gottesdienst anfängt, muss es dann eben in der Zeitung nachlesen.

Genau so ist das auch mit dem Fluglärm. Alle behördlichen Bemühungen, mit diesem Problem fertig zu werden, zielen bisher nur auf die Symptome der Krankheit, ohne das Übel an der Wurzel zu packen. Von einer eigentlichen Therapie kann man da nicht sprechen.

Die Quellen des Fluglärms sind nicht die Piloten und die Controller, sondern die Flugzeuge selbst, ihre Triebwerke. Es ist daher unlogisch, die als lästig empfundenen Verhältnisse durch Vorschriften und Verfahren zur Bedienung der Flugzeuge und Triebwerke ändern zu wollen. Man muss vielmehr die Flugzeuge und Triebwerke selbst ändern. Wenn die heutigen Triebwerke zu viel Krach machen, nun gut, dann ändert sie, baut neue. Baut Schalldämpfer ein, Schalldämpfer so gross wie die ganze Maschine. Lasst die Apparate PS schlucken – macht nichts, die Motoren dürfen ja jetzt auch nicht voll ausgenutzt werden. Lasst den Luftwiderstand wachsen – es spielt sowieso keine Rolle, ob wir in sechs oder in acht Stunden nach Amerika fliegen. Verringert die Nutzlast – dann wird das Fliegen eben teurer, und der Steuerzahler kann sich, wie bei den Lkw's, entscheiden, ob er lieber billig oder lieber leise fliegen will. In einem Satz: Züchtet zukünftige Flugmaschinen nicht auf Schnelligkeit, sondern auf Geräuschlosigkeit.

<sup>1)</sup> Um allen juristischen Weiterungen aus dem Wege zu gehen, beeilt sich der FLUGLEITER, an dieser Stelle zu versichern, dass die genannten Beispiele rein fiktiv und entstehende Aehnlichkeiten mit tatsächlichen Ereignissen sowie lebenden oder toten Personen rein zufällig und völlig unbeabsichtigt sind.

Erlasst Gesetze, die von einem bestimmten Zeitpunkt ab im deutschen Luftraum das Fliegen verbieten, wenn das verwendete Gerät lauter als eine Nähmaschine ist. Der Hersteller, der zuerst die fliegenden Nähmaschinen baut, und die Fluggesellschaft, die sie als erste benutzt, die beiden werden ein grosses Geschäft machen, genau wie der Fabrikant der Sicherheitsschlösser, die wir in unsere Autos einbauen lassen mussten, ob wir wollten oder nicht. Ein Geschäft, das grösser ist als das Auswechseln der gelben Scheinwerfergläser an französischen Pkw's, die nach Deutschland importiert werden, ein Geschäft, das mehr einbringt als das Umrüsten von VW-Motoren für Jodel-Sportflugzeuge, weil Vater Staat die Original-Motoren, die für

die Franzosen gut genug sind, dem deutschen Sportflieger nicht zumuten mag. Aber hört auf, alles auf den Kleinsten abzuladen – den Piloten und den Controller. Ein technisches Problem kann nur technisch bewältigt werden, nicht durch Vorschriften und «Procedures». Die Geschichte hat gezeigt, dass bisher noch jedes technische Problem zu lösen war, wenn es nur dringlich genug erschien – sprich: Zeit und Geld darauf verwandt wurden. Die Ingenieure haben uns so nützliche Sachen beschert wie die Atombombe und die Mondrakete – da wäre es doch gelacht, wenn sie nicht auch einen wirksamen Schalldämpfer erfinden könnten.

(«Der Flugleiter» 13/2, April 1966)



## The Flight to Tokyo-1984 Style

by Lt. Dorian de Wind

It is 7.15 a.m. at San Francisco International Airport. The pilot of flight 597, Transsonic Airlines steps into the cockpit of his shiny new Boeing 797 . . .

**Airborne Computer:**

Good morning. I have just received your flight plan from traffic control. If you desire to read it I'll print it out.

**Pilot:**

Never mind! I'am running late. How is the aircraft?

**Computer:**

All preflight checks have been completed. The airplane is in perfect condition, except for a minor deviation error in the manual compass. Could possible be an error in my check-out program. Would you like me to obtain a double-check from remote control?

**Pilot:**

Negative, we won't be needing it anyhow, I'll let you do all the flying today . . . had a rough night. By the way, where are we going today?

**Computer:**

Our destination is Tokyo. I have just received indication that all passengers are aboard. We are ready to go; all seatbelts are fastened except yours. Would you please sit down?

**Pilot:**

O.K. what's on the menu for today?

**Computer:**

Will print it out for you while taxiing. Am just receiving taxi and take-off instructions, also weather forecast. Looks like a smooth flight ahead. Will be using runway 27 . . . presently taxiing to take-off position, take-off time will be 07.31, estimated time enroute 3 hours and 17 minutes, flight altitude . . .

**Pilot:**

Tell it to the passengers. The menu looks good. What time is breakfast?

**Computer:**

The master menu program was just checked; breakfast will be served in 30 minutes. Passengers have been briefed, take-off cameras have been programmed on, pressurization completed, final data transmission, ground, and airborne equipment checks all O.K. We are ready for take-off; if this is to be a computer controlled take-off press the „Auto-T/O" button . . . Understand. Take-off program and latest weather information have been read in. We are rolling.

**Pilot:**

Congratulations! That was one of the smoothest take-offs I have seen you make yet.

Computer:

Thank you. I thought so myself, consider the strong cross wind . . . Take-off time was 7.31 on the dot. Am presently climbing under ground radar control. In-flight movie playing in the „The Moon Lovers“. Landing gear is up. During take-off noticed a change in left yaw response rate of 15 micro-seconds, have modified the program to compensate for it on future flights. Also discovered a failure in the flight data recording system, switched over to the alternate system and recorded it on the malfunctions log . . .

Pilot:

O.K., O.K.

Computer:

We are level at 40.000 feet, all in-flight checks completed. We are now under Airways control, the weather in Tokyo is excellent, have been notified there will be five-minute hold in the traffic pattern over Tokyo International, then will land

on runway 15 behind Pan American flight 885.

Pilot:

Well, I think breakfast should be ready now. Let me know if you need me.

Computer:

Before you go, press the „Automatic Marginal Check“ button so I can perform preventive maintenance checks on my circuitry, but leave the „Monitor/Interrupt“ option on in case I need to go back to the flight-program.

Two hours and fifty-two minutes late. An alarm sounds in the cockpit.

Computer:

Sorry I had to wake you up, but we just landed at 18.48 Greenwich Mean Time. You will have to take over now, as you know it is against company policy to taxi under computer control on foreign airports.

Pilot:

(Sleepy voice) Oh, O.K. Boy, these flights are getting more and more demanding every day!

1954 → 2014





„But you can't expect us to extend the retiring age to 70 just because your VE agreements take you into the 1980s, Van!"

# Vorstandszusammensetzung und Kommissionen

## Vorstandszusammensetzung und Kommissionen

### Vorstand

Präsident: A. Sooder

Vizepräsident: F. Stadelmann

Kassier: O. Grunder

Beisitzer: R. Schilliger, P. Frei, A. Zuberbühler, H.U. Mäder, W. Meyer, J. Piétrons, K. Kuratli, M. Bethge, E. Schadegg

### Sekretariat:

Dr. R. Schmid (privat 052 / 27 39 55)

Frl. R. Klockler

Bürotrakt B, Nr. 215, Flughafen

Telefon 84 76 61, intern 2337

Postfach 150, 8058 Zürich-Flughafen

### Kontrollstelle

H. Zürcher, H. Dietschi

### 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 F. Schreiber

### IANC-Vertreter

K. Schmidli

### Hilfskassier

P. Gass

### Stimmzähler

B. Bühler W. Meier

H. Hofmann K. Züger

### IGAP

Präsident: K. Rutishauser

Vizepräsident: P. Habegger

Geschäftsführer: Dr. R. Schmid

### «Rundschau»-Redaktion

K. Strickler Dr. R. Schmid

### Einsatz-Kommission

F. Stadelmann: Vorsitz

H. R. Christen, P. Habegger: DC-8

W. Meyer: CV-990 (AF/SA)

R. Jenny (ME)

E. Kaiser: DC-9

R. Anliker: SE-210

W. Walsler: CV-440

A. Strehler: Copi-Fragen

M. Bethge: Navigatoren-Fragen

### VE-Stiftungsratsmitglieder

E. Bill E. Scheller

### VE-Kommission

E. Bill F. Schreiber

E. Scheller H. Weidmann

C. Miazza P. Vuille

K. Rutishauser E. Schadegg

APK-Beobachter: M. Bethge

### Displacements- und Unterkunfts-Fragen

F. Stadelmann (Vorsitz)

R. Schilliger, NA

W. Meyer, AF/SA

R. Jenny (ME)

K. Kuratli, EU

P. Frei, EU

A. Kunz

Dr. R. Schmid

### IFALPA-Kommission

A, F, P Sekretär

B, C F. Stadelmann

D L. Ritzi

E W. Busenhart

### Flugsicherheits-Kommission

E. Heiz (Vorsitz)

A. Muser G. Schaefer

A. Bezzola H. P. Suter

D. Friolet R. Suter

R. Leutwyler U. Reifler

### Dachverband / AP-Delegation

A. Sooder (Präsident)

F. Stadelmann

E. Schadegg

Dr. R. Schmid

# KREUZ UND QUER IM JET

Orchester:	TEDDY KUNZ (7 Mann, bekannt von TV)
Conferance:	SCHAGGI STEIMANN
Stars of the night:	BOBBY GALINA humoristische Nummer PRIMERA Imitator Zauberkünstler MACAO, Papiermanipulator Geisterkabinett LOS GRINGOS Chilenische Volksmusik EIGENPRODUKTIONEN
Eintrittspreis:	Fr. 6.60 (Saalabzeichen inbegriffen)
Vorverkauf:	28. Jan. - 3. Febr. 12.00 Uhr Hr. Weiss, Portier, Diensteingang. Freunde in Begleitung sind herzlich willkommen.
	Mehlsuppe um 02.15 Uhr, offeriert von den Stewards.
	TANZ BIS 04.00

Liebe Stewards, liebe Kolleginnen und Kollegen,

Vorstand und Unterhaltungskommission der Vereinigung der Swissair-Stewards (VDSS) freuen sich, Sie zu diesem Abend einladen zu dürfen. Der Abend ist gut vorbereitet und wird Ihnen gute Unterhaltung bringen. An diesem Abend sollen Kameradschaft und Geselligkeit gross geschrieben werden. Wir erwarten Sie alle, jung und alt, Männlein und Weiblein. Damit Sie sich rechtzeitig einen geeigneten Platz sichern können, benutzen Sie bitte den Vorverkauf. Sie entlasten damit die Arbeit des Kassiers an der Abendkasse. Vielen Dank.

Die Unterhaltungskommission.

# 10 Jahre - VDSS

Also ich säge Ihre de  
Stewards-Ball am  
3. Feb. - dä wind  
dänn 's 10 ni!



Si wäreded schtune  
und sich z'tod  
lache!



Schnell go!  
frei i' gä!




**3. Feb.**

**VDSS - BALL**  
Rest. Glatthof  
**GLATTBRUGG**

---

Ein Knoten...



Fremde  
Währungen und  
Noten  
Wechselstube  
Kloten

SCHWEIZERISCHE **KREDITANSTALT**

Airport Zurich Telefon (051) 84 77 22

---

