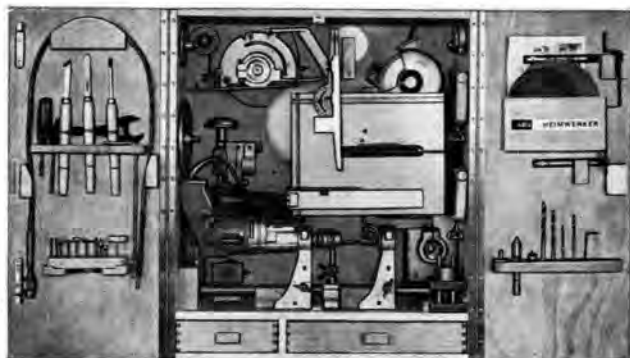




1954 → 2014

# **aeropers rundschau**

Juli 1966



# AEG

Das neue  
Do-it-yourself-  
Sortiment im  
stabilen Holz-  
kasten.

Wir führen alle  
Sortimente und  
Ersatzteile.

*A. Byland & Co*



Eisenwaren

Rennweg 48  
8001 Zürich

Tel. 051 23 88 42  
Postcheckkonto  
80-5623

**H. BIERI-LÜTHY**  
Gerbergasse 7 Ecke Löwenstr.



**Uhren - Bijouterie**  
Zürich 1 ☞ Tel. 051/ 27 28 04

*Herren- und Damenuhren verschiedener Marken  
Grossuhren  
Bijouterie*

*Rabatte für Piloten und Personal von Fluggesellschaften*

# aeropers rundschau 139

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
Statistik der Fluggesellschaften	8
NAT-lateral separation: Gewehr bei Fuss	10
Kommentar Einsatzliste Juni 1966	15
Melolontha–Melolontha	16
Macht der Einbildung	18
Die amerikanischen Investment-Gesellschaften	22
Vorstandszusammensetzung und Kommissionen	24

### Redaktion:

K. Strickler  
Dr. R. Schmid

### Versand:

Sekretariat Aeropers  
Postfach 150  
8058 Zürich Flughafen  
Telefon 84 76 61

### Druck und Verlag:

Industrie- und Verlags-  
Druckerei Emil J. Haas  
Forchstrasse 280, 8008 Zürich  
Telefon 051 53 53 70

# Kenner kennen KENT

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





## ● Liebe Rundschauler

Sind Sie ein Pechvogel? Betrachten Sie dies als eine hochsömmerliche Frage, ausgebrütet unter der «Hitzeglocke». So drücken sich wenigstens die Boulevardblätter aus, wenn die Temperatur über fünfundzwanzig Grad steigt.

Die Pechvögel, welche ich schildern will, sind an keiner ornithologischen Ausstellung zu sehen, obgleich sie in einer Voliere wegen ihrer sonderbaren Sprünge jedenfalls viele fremde Besucher anziehen würden. Auch die Sammlungen in den Museen beherbergen kein einziges ausgestopftes Exemplar genannter Spezies; trotzdem sind sie allgemein bekannt und sterben nie aus. Mag unsere Kultur noch so vorwärtsschreiten (oder auch nicht) und mit Spiessbürgerzöpfen aufräumen, an Pechvögeln wird nie und immer Mangel sein. Die Pechvögel, so scheint es wenigstens, werden zum Pech geboren. Daran ist vielleicht nichts zu ändern.

Ich bin ein fröhlich, scherzhaft Blut  
und tief im Herzen seelengut,  
Doch ach,

misskannt! misskannt! misskannt!  
Schein' bald zu grob, bald zu galant,  
Bald bäurisch plump, bald raffiniert,  
Zu blöd bald, bald zu ungeniert,  
Dass ich mich selbst oft kaum versteh –  
Der Teufel hol' die böse Fee!

So schreibt ein Poet in seiner Biographie, worin er klar dartut, dass er während seines ganzen langen Lebens stets ein Prachtexemplar von einem Pechvogel war.

Knaben, die sich später zu Pechvögeln entwickeln, lassen das «Confibrot» immer auf der bestrichenen Seite auf den Boden fallen. Wenn ihre Kameraden Äpfel stehen, gehen sie leer aus, nehmen aber als Kollektivperson für die ganze Gesellschaft die Prügel in Empfang. Ueben sie eine Lektion fleissig, so werden sie vom Lehrer beim Abfragen übergangen; haben sie aber nur ein einziges Mal nicht gelernt, so sieht man ihnen dies auf den ersten Blick an. Heiraten sie arm, so werden sie noch ärmer; heiraten sie reich, so hat die Enehälfte irgend etwas nicht im Kasten, oder der Schwiegervater verliert plötzlich sein Vermögen oder wird steinalt.

Ist ein Pechvogel ämtlisüchtig, so wachsen andere Kandidaten wie Pilze aus dem Boden. Möchte er lieber für sich allein sein, so geht es einfach umgekehrt. Darum sagte einmal ein Pechvogel voll Ironie:

Es haben böse Himmelszeichen,  
Als ich goboren ward, auf mich gesehen:  
Gut, dass ich nicht mit Kerzen handle,  
sonst würde nie die Sonne untergehen.

Vergebens such' ich nach dem Glücke,  
es täuscht stets mich meines  
Lebens Stern,  
Ja, handelt' ich mit Sterbekleidern,  
der Tod blieb' ewig dieser Erde fern.

Für Ihre Ferien wünsche ich Ihnen kein  
Pech, sondern nur Sonnenschein und vor  
allem gute Erholung.

Mit freundlichen Grüßen  
K. Strickler



**Cliché-Sulzer**

Eine unserer Spezialitäten:

Werbe-Kampagnen  
für Tageszeitungen  
mit Matern, Stereos  
Galvanos, Kunstharz

Georg Sulzer, Clichéfabrik  
Elisabethenstrasse 14, Zürich 4  
Telefon 051/ 270 370



# Liebe Mitglieder

## 1. Neuaufnahmen

Der Vorstand hat am 24. Juni 1966 die folgenden Piloten in die Aeropers aufgenommen:

Herrn Ammann Hansulrich  
Herrn Gruendisich Alex

Wir heissen diese neuen Kameraden in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

## 2. SAS-Streik

Am Montag, den 13. Juni, wurde der gesamte Flugbetrieb der SAS durch einen Streik der Piloten lahmgelegt. Die genauen Gründe sind uns nicht bekannt, doch lässt sich durchblicken, dass in diesem nördlichen Dreigestirn nicht alles Gold ist, was glänzt. Die Norweger erteilten am 17. Juni einer privaten Luftverkehrsgesellschaft eine Konzession, um die Konkurrenz mit der SAS aufzunehmen.

Der Verlust, den die SAS durch den Streik erleidet, wird pro Tag auf ungefähr 2,7 Mio Franken geschätzt. Für die SAS kann sich dieser Verlust verheerend auswirken, da sie ausser 1965 keine grossen Gewinne verzeichnete. Die Streiks der andern halbstaatlichen Luftverkehrsgesellschaften zeigen deutlich, dass die Fronten durch Prestige und andere Gründe hart und versteift sind. Zuletzt

steht ja immer noch der Staat mit dem grossen Lächeln im Hintergrund.

Für uns, wo wir doch stark mit der SAS engagiert sind, stellt sich doch die Frage, ob wir nicht auch irgendwo Haare lassen müssen.

Während des Streiks der SAS sind wir gemäss unserem Vertragstext berechtigt, zusätzliche Flüge durchzuführen, solange sie voll auf das Konto der Swissair gehen. Der entsprechende Artikel 3 lautet wie folgt:

### Art. 3

<sup>2</sup> Die SWISSAIR darf ohne Einvernehmen mit der AEROPERS die Besatzungsmitglieder nicht zur Unterstützung anderer Luftverkehrsunternehmen einsetzen, die mit ihren eigenen Besatzungsmitgliedern in einem Arbeitskonflikt stehen.

<sup>3</sup> Ausgenommen sind Fälle, in denen für Rechnung der SWISSAIR gebuchte Passagiere fremder Luftverkehrsgesellschaften durch die SWISSAIR befördert werden, oder, soweit es sich um Verstärkungen oder Verlängerungen von Poolstrecken handelt. Diese Fälle gelten nicht als Streikbruch.

Für die jeweiligen zusätzlichen Flüge

werden die beiden Pilotenvereinigungen, FPAS und Aeropers, vorher angefragt.

### 3. Swissair-Aktien

Die durchgeführte Aktienkapitalerhöhung berechnete die Aeropers, 8 neue Aktien zu kaufen. Der Vorstand hat am 20. Mai beschlossen, diese Aktien zu kaufen und dem Vereinsvermögen gutzuschreiben.

### 4. Ferienanrechnung für Fluglehrer FVS und IFALPA-Konferenzen

- a) Durch die verspätete Ablieferung unserer DC-9-Flugzeuge sind wir in der Lage, vermehrt Fluglehrer für FVS-Kurse zur Verfügung zu stellen.
- b) Bis heute wurden den IFALPA-Delegierten ein Teil ihrer Abwesenheit mit Ferien verrechnet. Diese Delegierten vertreten Grundsätze der Aeropers, welche auch für die Swissair von grosser wirtschaftlicher Bedeutung sind. Diese zwei Punkte wurden mit den Herren Gehriger und Staubli aufgenommen, und wir erhielten das folgende Schreiben:

Betrifft: Fluglehrertätigkeit in FVS;  
Teilnahme an IFALPA-Generalversammlung

Sehr geehrter Herr Soder,

Sie haben diese beiden Probleme u. a. an der Besprechung vom 20. 4. 1966 aufgeworfen. Im Auftrage von Herrn Gehriger, Chef OF, möchte ich darauf wie folgt antworten:

1. Fluglehrertätigkeit in FVS  
(Teilweise Anrechnung als Ferien)  
Da die derzeitige Besetzungssituation dies gestattet, erklärt sich die SWISSAIR bereit, für 1966 auf eine 50prozentige Anrechnung dieser Fluglehrertätigkeit aus der Gruppe der CV-440-Copiloten zu verzichten.

Diese Zusage präjudiziert künftige ähnliche Fälle in keiner Weise und ist als einmaliges Entgegenkommen zu verstehen.

2. OF ist bereit, die folgende Regelung zu unterstützen, und ersucht die AEROPERS — sofern sie damit einverstanden ist — ein entsprechendes Gesuch einzureichen: Für die Teilnahme an der IFALPA-Generalversammlung werden für je 2 Vertreter der AEROPERS und der FPAS 7 oder 10 Freitage gewährt, die nicht als persönliche Ferien verrechnet werden, je nachdem diese GV innerhalb oder ausserhalb Europas durchgeführt wird.

Mit freundlichen Grüssen

SWISSAIR  
sig. R. Staubli, Chef  
Abteilung Flugbetrieb

### 5. Besuch der ALPA

Anschliessend an die Vertragsverhandlung wurde Herrn Dr. Schmid bei den gegenseitigen Gesprächen ein Flug in Aussicht gestellt, um einmal die Vereinigung der ALPA zu besuchen.

Anfangs des Monats Juni habe ich eine entsprechende Anfrage an die Direktion des Dept. III gerichtet, und Herr Dr. Schmid hat für sich und seine Gattin einen Flugschein nach Chicago und retour ab New York erhalten.

Ich danke der Swissair hier bestens für das grosse Entgegenkommen.

Herr Dr. Schmid hat nun diesen Wunsch vom 14. bis 29. Juni in die Tat umgesetzt. Er wird ihnen bei nächster Gelegenheit über diese Reise berichten.

### 6. Ausländeranstellungen

Am 1. Mai traten 12 junge Luftwaffenpiloten aus Westdeutschland in den



2. SLS-Kurs ein. Da wir immer noch nicht genügend Schweizer rekrutieren können – warum, ist mir eigentlich noch nicht klar –, sind wir doch einen Schritt weiter, indem man nur noch junge Piloten einstellen wird.

Der Vorstand ist einverstanden, dass diese Piloten den Aeropers-Vertrag erhalten und auch in die VEF aufgenommen werden. Nach Abschluss der Ausbildung werden wir diese Piloten gemäss Statuten der Aeropers für den Beitritt in unsere Vereinigung einladen.

Am 1. Mai traten 16 Schweizer Piloten aus der SLS in die Swissair ein.

## 7. NAT-Separation von 90 NM

Am 13. Juni wurde dem Krieg über die 90-NM Separation von den Staaten UK, USA und Canada ein Ende gesetzt, indem auf 120 NM wie bisher zurückgegangen wurde. Als Grund wurde angegeben, dass die Kontroller scheinbar nicht in der Lage waren, den Verkehr sicher zu gestalten.

Mit der Zunahme des Verkehrs über dem Atlantik wird die gleiche Frage früher oder später wieder auftauchen.

Mit freundlichen Grüssen  
A. Sooder, Präsident



## Statistik der Fluggesellschaften 1965

	Passagiere	Flugzeuge	Angestellte	Angestellte per Flugzeug
Aer Lingus	1 010 448	22	4 154	188,8
Air Canada	4 753 395	78	12 253	157,1
Air France	4 083 583	110	23 890	217,2
Alitalia	2 958 142	59	9 088	154,0
BEA	6 707 022	100	18 925	189,3
BOAC	1 333 069	38	18 899	497,3
Eastern Airlines	13 381 191	179	22 171	123,9
EL AL	288 336	7	2 570	367,1
Finnair	704 816	19	2 081	109,5
Iberia	2 254 356	65	9 700	149,2
Japan Airlines	2 073 766	33	9 137	276,9
KLM	1 621 000	38	13 900	365,8
Lufthansa	3 010 634	56	14 900	266,1
Olympic Airways	771 977	16	2 703	168,9
Pan Am	5 840 000	116	28 097	242,2
Pakistan Airlines	728 757	23	9 455	411,1
Sabena	1 052 457	53	10 041	189,5
SAS	3 066 886	51	12 552	246,1
Swissair	2 203 434	37	8 922	241,1
TWA	8 770 261	156	27 912	178,9
United Airlines	17 340 359	292	36 268	124,2

### Passagierverkehr zwischen den USA und anderen Staaten

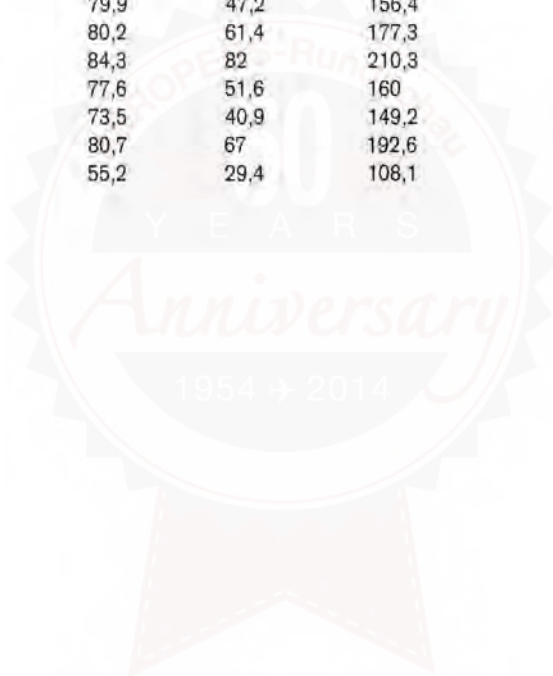
	1955	1965
Flugpassagiere	2 206 000	8 227 000
Schiffspassagiere	1 216 000	1 652 000
Total	3 422 000	9 879 000
Anteil Luftverkehr	64,5 %	83,3 %
USA-Flugpassagiere	66,4 %	60,9 %
Passagiere mit fremden Fluggesellschaften	698 000	4 195 000
Passagiere mit USA-Fluggesellschaften	1 508 000	4 032 000
Anteil USA-Fluggesellschaften	68,4 %	49 %

## Passagierverkehr in den USA (Passagiermeilen in Millionen)

	1955	1965
Fluggesellschaften	19 852	51 887
Eisenbahn	23 747	13 100
Bus	21 900	22 700
Total	65 499	87 687
Anteil Luftverkehr	30,3 %	59,2 %

## Jet-Operations-Kosten in den USA 1965

	Cents per ausgelastete Meile			Kosten per Sitzmeile in Cents	Flug- stunden pro Tag
	Flying Operations	Main- tenance	Total Operations- Kosten		
Boeing 707	79,5	53,8	167	1,3	9,4
DC-8	79,9	47,2	156,4	1,3	10
CV-880	80,2	61,4	177,3	1,9	7,9
CV-990	84,3	82	210,3	2,0	7,2
Boeing 720	77,6	51,6	160	1,4	8,9
Boeing 727	73,5	40,9	149,2	1,6	6,9
Caravelle	80,7	67	192,6	3,0	5,9
BAC III	55,2	29,4	108,1	1,7	7,8



## NAT-lateral separation: Gewehr bei Fuss

### 1. Letter from the President

"Dear Member of IFALPA,

Member Associations will already be well aware that, on the 10<sup>th</sup> June 1966, agreed statements were issued by the U.K., the U.S., and Canada in which it was announced that the 120 mile lateral separation standard would be restored at least for the time being. The text of the U.K. announcement is appended.

There are two special points from the U.K. announcement which should be noted:

1. The 90 mile separation has only been **suspended**. In practice it is clear that such suspension must last throughout the 1966 peak period; however, it is also clear that the final position on lateral separation has not yet been stabilised and we cannot therefore afford to sit back.
2. A new survey of track-keeping accuracies is to be instituted and the above 3 Administrations 'intend to invite the cooperation of the other states and of the national and international organizations concerned in developing an agreed method of data collection and analysis for a further immediate study of navigational accuracy over the North Atlantic.' On this

basis the new survey would seem definitely to include IFALPA and therefore plans will need to be drawn up fairly quickly so that we can see what form this co-operation should take.

With the above issues still active it would seem desirable that IFALPA should call its own meeting in the near future; however, it is believed that it would be premature to do so until more is learnt of the above proposals and also until it is known whether or not a new meeting on the subject will be convened by ICAO. For these reasons and because of course the situation had radically changed by 10<sup>th</sup> June, the projected IFALPA meeting in Montreal for mid-June, although nominally 'cancelled', might perhaps better be described as 'postponed'.

### REVIEW OF EVENTS LEADING UP TO THE REVERSION TO 120 NAUTICAL MILES

#### The Low Level Operation

It is believed that this proved to be a very definite demonstration of the strength of pilot feeling on the subject. At the same time, it has to be admitted that the response of Member Associations and of individual pilots was a long way from 100 %. In fact, this less than optimum response was used very defi-

nately against us: for example, at the Washington Hearings it was several times stated that the low proportion of pilots electing to fly below flight level 290 was an indication that the objection to flying at 90 n.m. separation was supported only by a small minority. This inference was, of course, entirely tendentious; nevertheless it is believed that only a very few Associations have reason to congratulate themselves on the strength of the compliance with the Auckland Resolutions on this matter.

It is known that some objections to the low level operation were raised by Members on the grounds that it implied the acceptance of 1,000 ft. vertical separation for jet aircraft. It may therefore be appropriate to explain the position on this question.

The Federation's policy on vertical separation is that 1,000 ft. separation is acceptable only up to flight level 220. In spite of this policy, however, 1,000 ft. vertical separation up to FL 290 has been universally flown by pilots (including the pilots of jet aircraft) without any vigorous protest. When therefore it became necessary to make the choice between flying below FL 290 at 120 miles lateral and 1,000 ft. vertical or flying above FL 290 at 90 miles lateral and 2,000 ft. vertical, it would have been very difficult for IFALPA suddenly to have raised the alarm that 1,000 ft. vertical separation between flight level 220 and 290 was unsafe. Although not popular levels for the jet, they had been widely flown (in Europe, America and elsewhere) at the 1,000 ft. interval. Additionally, we had conducted no survey and therefore had no factual data that 1,000 ft. was unsafe between FL 220 and 290. Finally, it was considered inappropriate to endeavour to fight two battles, the lateral and vertical, simultaneously. It was believed therefore to be the wrong psychological point at

which suddenly to raise 1,000 ft. separation as a fighting issue and a definite choice was made to fight the lateral battle first.

The position now, however, is much as had been calculated, namely that we have a short space of time in which to take a closer look at the vertical separation. It is known that active moves are still afoot to reduce the vertical interval above FL 290 to 1,000 and we need therefore to examine both this height band and also the height band between FL's 220 and 290 in order to see whether 1,000 ft. is safe, or could be made to be safe, in those bands.

It is believed therefore that the attention of IFALPA over the next few months should be directed equally to the lateral and to the vertical problem. It is believed also that the Federation's strategy has been well supported by the course of events and it is hoped that, when future calls are made to Member Association and to the individual pilot, there will be a greater tendency to accept the leads which are given.

### **Washington Hearing**

One of the principal gains from this Hearing was that the statistical basis upon which ICAO and the FAA had supported the reduction in separation was fairly thoroughly demolished. Also, in spite of the peak spots referred to above, the Hearing provided an excellent forum for demonstrating the strength of feeling of the pilot groups and was a useful medium in which to launch the (partially completed) IFALPA survey. The Hearing, too, demonstrated the tremendous vitality of ALPA and the American pilots. The volume of documentation, the work done and the large pilot participation at the Hearing would have to be seen to be believed. The dedication of many pilots was far beyond the call of duty. The

ALPA 'Command Post' at JFK airport operated 24 hours a day for 5 months, being formally closed down on June 12<sup>th</sup> 1966, and here all ALPA members before and after flights were briefed and brought up-to-date on the problems as they unfolded. In time spent, in costs, in work, in representation and in dedication to the cause of safety ALPA carried the major burden. To them I offer my unreserved thanks and praise. If we all, in the future, attempt to meet the standard they have set, IFALPA can become a potent force in International Aviation. A further example of ALPA vitality has just arrived in today's mail. They have scheduled a meeting in New York on June 27<sup>th</sup> 1966, of the group of ALPA NAT pilot participants to rally again around and plot a course for acceptable methods of evaluating navigational guides on the North Atlantic in order to be ready for the battles ahead. Having stated the foregoing, I do not wish by omission to downgrade the part played by 4 other Associations. There is not the time for recriminations and I do not intend to name them in this Bulletin. Those who did their best know wo they are—those who didn't also know. Certainly no Association can deny that had we had 100% participation by all, the battle would have been won much sooner. We have reached a new threshold. We all must decide now that Resolutions and Policy cannot be treated as Guidance Material. The efforts of less than a majority prove we can be a Federation with a large 'F'.

### **Special NAT Bulletin No. 10**

This proclaimed the (now cancelled) Montreal Meeting and circulated all members to come out in full and open support of the U.S. pilots who were preparing to refuse flights if not guaranteed 120 n.m. separation all the way. It was a definite call to arms. The low-level frequency

increased and this, plus perhaps a leakage of the document (which had been temporarily restricted), may have had a definite influence in the reversion back to 120 n.mls.

### **THE IFALPA SURVEY**

This undoubtedly played a large part in securing the change of opinion with regard to the safety of 90 mile separation. When the survey was launched, it was not visualised that IFALPA would be required to identify each flight, any more than IATA identified each flight when providing data for Project Accordion and later surveys. When, however, the FAA announced that it would recognize the validity of the survey only if each flight was identified, the necessary additional data was (with the agreement of the Associations concerned) submitted wherever it was possible to do so. We have reason to believe that the great majority of the 'gross errors' were in fact supported by the corresponding navigators' logs which were made available to the FAA by the U.S. carriers and to the RAE by the U.K. carriers. In fact, when the U.K. representatives visited Washington for discussions during the week commencing 6<sup>th</sup> June, they took with them the crucial analysis of the first 850 (all that had then been plotted by the RAE) IFALPA returns and not only did the 'gross error cases' for which the RAE also possessed the corresponding navigators logs marry up satisfactorily with the IFALPA returns, they also provided an almost identical picture to that shown by the Ulster Radar records.

From all angles, therefore, during the week commencing 6<sup>th</sup> June 1966, the FAA was presented with very strong evidence that gross errors were indeed much greater than had been assumed when the decision to reduce separation was made. In fact, the factor of 10 times, which

these bulletins have quoted throughout, was well substantiated—a point which will show up more clearly when the results of the IFALPA survey are published with Special Bulletin No. 12.

But here again, although the end product has been successful, we do not think that the results of the survey should provide IFALPA with any cause for complacency: the number of returns reaching the office related to not more than 2 in 10 flights—a fact which was used against us during the Washington Hearing, the implication being made that IFALPA were spending a long time over their survey in order that they could pick out the large errors. This charge was, of course, entirely unjustified (as can now be demonstrated by the close agreement between the IFALPA survey and the above-mentioned Ulster Radar returns). However, it is a charge which it is clearly necessary to avoid in any new survey which the Federation may participate.

Finally, in relation to the survey, no pilot volunteered to plot the results. We were most fortunate in receiving the voluntary help of Mr. J. F. Archer, a navigator with BUA and at present treasurer of the IANC, to carry out this work for us—his accuracy and judgement being now demonstrable in that the RAE's analysis cannot be distinguished from the IFALPA curve.

We do not suppose that, at least in a number of places, the tone of this Bulletin is exactly what many of our Members will have expected in view of the success of the NAT campaign. However, the tone has intentionally been set at a serious, even a critical level, for the very good reason that the main issues have not yet been achieved:

a) Our ultimate objective has been a better navigational aid and nobody has promised that to us yet; and

b) We still have a current vertical separation problem on our hands in relation to flight levels between 220 and 290 and we expect to have an even greater vertical problem on our hands later this year in respect of the higher levels.

Yours sincerely,

J. H. FOY

PRESIDENT IFALPA"

## **2. Press Statement issued by the U.K. Ministry of Aviation, 10th June, 1966**

(concurrent with similar statements by U.S. FAA & Canadian D. o. T.)

### **"LATERAL SEPARATION OF JET AIRCRAFT (NORTH ATLANTIC)**

The following statement was issued by the Ministry of Aviation today:

"The United Kingdom, United States and Canadian air traffic control authorities have jointly agreed, with effect from 12<sup>th</sup> June, 1966, to increase the minimum lateral separation of jet aircraft in transit across the North Atlantic by suspending the presently used 90 mile separation between tracks and returning to the previously used 120 mile separation minimum.

"Since February 7, 1966, it has been the joint practice of the three administrations, through Gander, Prestwick and New York oceanic control centres, to provide 90 mile minimum separation for traffic at flight levels above 29,000 ft. and 120 miles for traffic preferring to remain below the level rather than accept 90 miles above.

"The administrations recognized from the outset that these procedures could be no more than a temporary expedient. Uncertainty in some flight plan information and marked differences between domes-

tic and oceanic flight levels of eastbound flights requesting 120 miles separation make such procedures unsuitable for application in periods of high traffic density. The workload placed on controllers at the centres most intimately involved is such that the smooth working of the A.T.C. system on which a safely organized traffic flow depends, could be affected adversely. For this reason, the Canadian and British authorities which have control jurisdiction over the principal North Atlantic air route system, proposed suspension of the 90 mile minimum in their areas.

"In order therefore, to reduce workload and complexities and to restore uniformity to the Air Traffic Control system for the peak traffic in 1966, Canada, the United Kingdom and the United States agree that the 120 mile separation should

be applied at all flight levels. In reaching this decision the three A.T.C. authorities emphasize that they regard it only as an interim step towards the attainment of a more lasting solution. They in no way regard the 90 mile minimum standard as being unsafe, nor is there any criticism of the action of those states which supported the decision of the 1965 I.C.A.O. Special North Atlantic Meeting to introduce this standard.

"With a view to reaching an early and lasting solution to the problem, the three administrations intend to invite the co-operation of the other states and of the National and international organizations concerned in developing an agreed method of data collection and analysis for a further immediate study of navigational accuracy over the North Atlantic."





## Kommentar zur Einsatzliste Juni 1966

### 1. PILOTEN

#### 1.1. Bestand

Am 1. 6. 1966 beträgt der Bestand:

313 Schweizer	70,5 %
131 Ausländer	29,5 %
444 total	100 %
Budgetierter Bestand	439
Effektiver Bestand	444
Ueberbestand	+ 5

#### 1.2. Bestandesveränderungen

Austritte: Die DC-8-Copiloten Hierck und Ryswyk auf den 31. 5. 1966.

#### 1.3. Ausbildung

DC-8: 7 Copi-Anwärter im Einsatz als SC  
CV-990: 2 PiC- und 9 Copi-Anwärter im  
UP resp. SC-Einsatz

E-210: 3 Copi-Anwärter im Einsatz als  
SC

CV-440: 9 Copi-Anwärter der Klasse II/64  
im Einsatz als SC. 16 Copi-Anwärter  
der Klasse I/65 im Einsatz als SP bis  
Beginn CV-440-UK am 13. 6. 1966

Am 1. 6. 1966 befanden sich gesamthaft  
46 Piloten in Ausbildung.

#### 1.4. DC-9-Einführung

Infolge zusätzlicher Ablieferungsverspätungen der DC-9-Flugzeuge wird Kurs I/66 statt am 13. Juni erst am 27. Juni und Kurs II/66 statt am 18. Juli erst Mitte August beginnen.

Die Auswirkungen auf den Piloteneinsatz sind die selben wie bei den früheren Kursverschiebungen, nämlich empfindliche Störungen in der Ferienplanung und erneute Dispensationsgesuche resp. Abänderungen bei der Flugwaffe.

Die Ausnützung der SE-210-PiC und der CV-440-Copi wird weiterhin ungenügend sein, so dass auf die Zuteilung von variablen Ferien nicht verzichtet werden kann.

### 2. NAVIGATOREN

Unveränderter Bestand von 40 Navigatoren.

## Melolontha-Melolontha

Spätabends, nach einem herrlichen Flug landen wir unsern Coronado in Manchester. 1. Mai 1966. Ein wunderbarer Abend war es, als wir in Zürich starteten. Ein mildes Klima und überhaupt, vielversprechend.

Unser Flugzeug hatte wenig Passagiere an Bord: dagegen konnten wir mit einer ganz ansehnlichen Frachtladung aufwarten.

Auf dem Tarmac in Manchester werden die Frachttüren unseres Coronado geöffnet. Die Entlade-Equipe beginnt ihre Arbeit.

Kaum ist der Chef der Entlade-Mannschaft im vordern Frachtraum verschwunden, ist er auch schon wieder draussen. Mit einem entsetzten "what the hell . . ." stürzt er sich im gewagten Sprung aus dem Forward-Compartment ins Freie. Weit aufgerissenen Auges starrt er zurück – offenbar auf eine Stätte des Grauens. Was sieht er? Eine Unzahl brauner Käfer, die Beine in die Luft streckend, auf und neben den Kisten liegend, aber schon längst während des Fluges in die ewigen Jagdgründe abgerufen. Maikäfer!

Unsere Erklärungen, es seien dies nur harmlose Maikäfer, vermögen nicht zu beruhigen. Kategorisch und bis zum Äussersten entschlossen, weigert sich der Chef der Entlade-Mannschaft, eine solche mit ganz offensichtlich seuchen-

bringenden Käfern versehene Fracht auszuladen. Die Polizei wird angefordert, diese jedoch erklärt sich als nicht zuständig, ruft aber – oder vielmehr versucht – den Health-Officer zu erreichen. Natürlich ist dieser an einem solch schönen Abend nicht auf Standby.

Langsam wird die Lage unangenehm. Wenn wir die Leute von der relativen Harmlosigkeit dieser Wunderkäfer aus dem Berner Flugjahr nicht bald überzeugen können, kriegen wir noch Verspätung.

Meine kühne Behauptung, dieser Käfer sei im englischen Klima schon gar nicht lebensfähig, führen nicht zum Erfolg. Auch dass das Ding nicht giftig sei, wird vorerst nicht akzeptiert.

Mich durchfährt ein Gedanke. Man könnte schliesslich vor aller Augen einen oder zwei der schokoladebraunen Käfer verschlucken. Schliesslich hat man als Schuljunge für 20 Rappen dem Maikäfer den Kopf abgebissen, und wenn man ganz «stier» war, dann hat man eben ein ganzes Exemplar für Fr. –50 verschluckt. (Und Amoebiasis kannte man nicht.)

Doch wie verhält sich das mit «Behaviour and appearance»?

Schliesslich erreichen wir den Health-Officer doch noch. Folgendes Abkommen wird erreicht: Unsere Fracht könne ausgeladen werden. Dies auf meine Verantwortung, indem ich garantiere, dass

dieser Käfer sich im United-Kingdom nicht verbreite und indem ich nach der Landung in Zürich ein von kompetenter Stelle beglaubigtes Telex nach Manchester sende, worauf vermerkt sei, dass der Käfer nicht giftig sei und was er überhaupt fresse.

So getan.

Zu Hause angekommen, «steige» ich ins Lexikon und studiere das Kapitel Mai-käfer. Der Telex vom Dispatcher Zürich nach Manchester läuft unter dem Kennwort «Melolontha–Melolontha».

O. M.



# Die Macht der Einbildung

von D. N. Ahnstrom

Die Umstände, welche Illusionen hervorrufen können, sind bekannt, auch wenn das Ausmass der Auswirkungen nicht genau erfasst und gemessen werden kann. Im folgenden soll versucht werden, einige der Probleme, die sich auf verschiedenen Flughäfen stellen, auf praktischem Wege anzugehen. (Die Ausführungen beziehen sich nur auf Sichtanflüge – uwe)

## Geneigtes Gelände vor der Pistenschwelle

Wenn die Pisten- oder Anflugzone ansteigt, neigt man zu der Illusion, über dem Gleitweg zu sein. Man fliegt also niedriger, als man sich einbildet (Fig. 2). Wenn das Gelände abfällt, ist eine «below-glidepath»-Illusion zu erwarten. Man fliegt dann also höher, als man sich einbildet (Fig. 3).

Wenn man im ersten Fall der Illusion gehorcht und demnach tiefer fliegt, landet man vor der Piste. Im zweiten Fall wird das Resultat eine zu lange Landung sein – es sei denn, der Pilot hält Leistung und Geschwindigkeit genau unter Kontrolle. In diesem Falle genügt es aber, die Nase etwas aufzurichten, um auf die Rückseite der Leistungskurve zu geraten und vorzeitig mit dem Boden in Berührung zu kommen.

Wenn ein Pilot einen Sichtanflug ausführt, beurteilt er seinen Anflugweg für gewöhnlich so, dass er seinen scheinbaren Abstand von der Piste unbewusst mit seiner scheinbaren Höhe über dem Boden in Beziehung bringt. Da der Pilot fortwährend Präzisionsgleitwegen und neuerdings auch dem VASI ausgesetzt ist, ist er auf einen um  $2\frac{1}{2}$  bis 3 Grad geneigten Gleitweg eingestellt – oder, anders ausgedrückt, an eine Winkelbeziehung zwischen sich und der Piste von 177 Grad gewöhnt. Dies wird in Figur 1 gezeigt. (Die Winkelbeziehungen sind in allen Figuren aus Gründen der Klarheit übertrieben.)

Wenn das Gelände ansteigt wie in Fig. 2, erscheint der normale Gleitweg zu steil; man neigt also dazu, zu tief, zu flach anzufliegen.

Wenn die Piste abfällt (Fig. 3), erscheint der normale Gleitweg zu niedrig; man neigt also dazu, zu steil anzufliegen.

Wenn das Gelände in der Anflugzone ansteigt (Fig. 4), scheint das Flugzeug höher zu fliegen, als es (auf die Pistenhöhe bezogen – uwe) eigentlich ist. Die Wirkung kann stärker oder schwächer sein als die einer geneigten Piste – das hängt vom Piloten ab. Wenn umgekehrt die Anflugzone gegen die Pistenschwelle hin abfällt (Fig. 5), erscheint der normale Gleitweg zu flach.

Fig. 1

Normal approach glide path

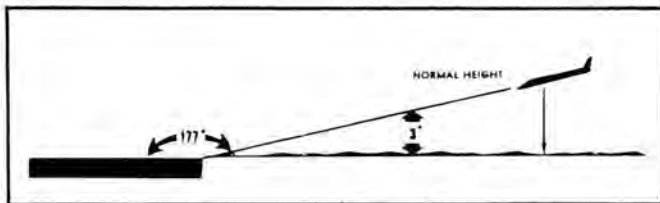


Fig. 2

Illusion of steep approach to runway with one degree upslope

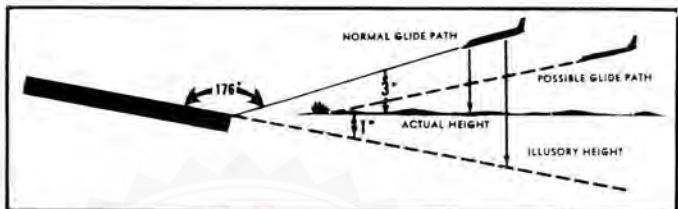


Fig. 3

Illusion of flat approach to runway with one degree downslope

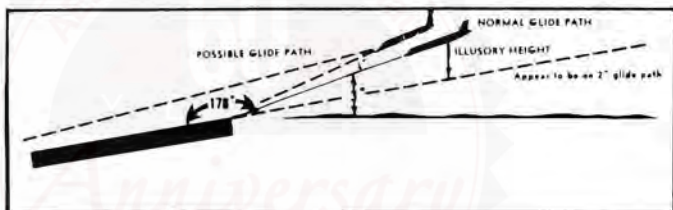


Fig. 4

Illusion of steep approach to runway with an upslope in threshold terrain

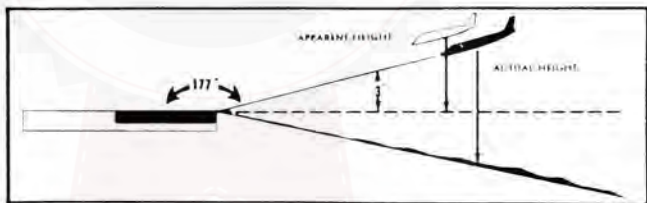
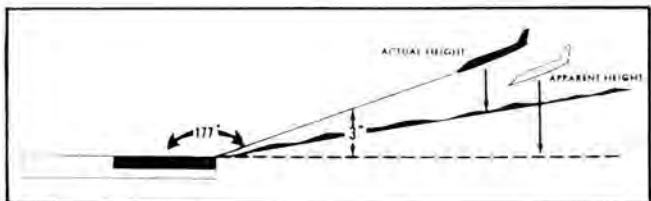


Fig. 5

Illusion of flat approach to runway with a downslope in threshold terrain



Pisten- und Geländeneigung können zusammen auftreten und die Illusion entweder verstärken oder ausschalten. Ferner können sich auch die Länge der Piste und gefährliches Terrain am Pistenende psychologisch auswirken. Eine Tendenz, ganz am Pistenanfang aufzusetzen, könnte die Gefahr noch erhöhen.

### **Sichteinschränkungen**

In Dunst, Rauch, Staub, gleissender Helligkeit und in Dunkelheit scheint man höher zu sein, als man wirklich ist.

Schatten sind einer der Hauptfaktoren für die Tiefenwahrnehmung. Wenn sie fehlen, weil die Sicht behindert ist, verwirrt dies den Piloten, ohne dass er es merkt. Weil er die Schatten, die er gewöhnlich auf einer bestimmten Höhe zu sehen bekommt, nicht erkennen kann, wähnt er sich höher, als er in Wirklichkeit ist. Derselbe Effekt macht sich auch bei Nacht- und besonders bei Blackout-Landungen bemerkbar. Ein anderer ernstzunehmender Fall ist eine Rauch- oder Staubwolke in geringer Höhe über der Pistenschwelle. Die Wirkung ist individuell verschieden und hängt auch von der Stärke und Klarheit der Pistenbeleuchtung ab. Sie zeigt sich am besten in der Tendenz, in einem Präzisionsanflug die Leistung zurückzunehmen und unter den Gleitweg zu sinken, sobald man die Piste erblickt.

Beschlagene Scheiben stören die Sicht ebenfalls und können verschiedene «off-glidepath»-Illusionen hervorrufen. Die Lichtstrahlen werden in der Schicht von Feuchtigkeit auf der Windschutzscheibe gebrochen. Je nach dem Flugzeug und der Struktur der Windschutzscheibe kann der Eindruck entstehen, dass man über oder unter dem Gleitweg oder links oder rechts der Centerline sei. Der Fehler kann in einem Kilometer Abstand von der Piste bis zu 40 m betragen; zusammen mit dem vorher erwähnten Effekt könnte

dies dazu führen, dass das Flugzeug den Boden 900 bis 1500 m vor der Piste berührt.

### **Pistenbeleuchtung**

Bei schwacher Pistenbeleuchtung scheint man höher über Boden und weiter von der Piste entfernt zu sein, als man wirklich ist.

Bei einem direkten Nachtanflug ist man weiter von der Piste weg, als es scheint. Lassen Sie ein Licht hell aufleuchten – und es steht scheinbar näher bei Ihnen. Blenden Sie es ab – und es erscheint weiter entfernt. Oder einfacher: Helle Farben treten hervor, dunkle Farben weichen zurück. Ein Anflug auf eine hell erleuchtete Piste hat schon oft zu Landungen weit vor der Pistenschwelle geführt. Dieser Effekt ist in klarer Wüstenluft oder bei einem Anflug über eine unbeleuchtete Wüsten- oder Wasserfläche noch viel stärker. Ein Anflug über ein Gebiet, auf dem Häuser oder andere Lichter stehen, vermindert den Kontrast hochintensiver Pistenlampen. Wenn die Anflugzone unbeleuchtet ist, ist die Gefahr grösser.

### **Gestalt der Piste**

Im Anflug auf eine breite Piste sind Sie höher, als Ihnen scheint; im Anflug auf eine schmale Piste sind Sie näher dabei, als Ihnen scheint.

Ein Pilot baut sein Urteil teilweise auf einem geistigen Vergleich mit der Piste auf, an die er gewöhnt ist. Wenn seine Erfahrung sich auf eine Piste von 3600×90 m gründet, wird er vielleicht auf einem Streifen von 1440×36 m (gleiche Proportionen!) viel zu kurz landen. Im Endanflug glaubt er sich weiter von der Schwelle weg und deshalb auch höher über dem Boden, als er in Wirklichkeit ist.

Auch Unebenmässigkeiten der Pistenoberfläche können dazu führen, dass

eine Piste viel kürzer erscheint – etwa dann, wenn sie zwischen dem Flugzeug und dem Pistenende einen Buckel aufweist. Die plötzliche scheinbare Verkürzung der Piste könnte geplatze Reifen oder übereiltes Propellerreverse und damit den Verlust von Motoren zur Folge haben; in beiden Fällen hält es überdies schwer, das Flugzeug auf der Piste zu halten.

#### **Pistenkontrast**

Seien Sie auf Schwierigkeiten mit der Tiefenwahrnehmung gefasst, wenn die Piste eine ähnliche Farbe hat wie das umgebende Gelände.

Extreme Beispiele dafür sind schneebedeckte Pisten, Wasserungen auf spiegelglatter See und Landungen auf einer

schwachbeleuchteten Piste. Aber auch gemässigte Bedingungen stellen die Tiefenwahrnehmung ernstlich in Frage und haben zu lange oder zu kurze Landungen zur Folge. Die Betonpiste auf Sandboden und der Makadamstreifen mit Dschungelblattwerk darum herum schaffen ähnliche Schwierigkeiten. In beiden Fällen verstärkt Wasser auf der Piste den Effekt noch. Dunst oder andere Sichtbehinderungen tragen das ihre dazu bei, den Farbkontrast zwischen Piste und Gelände abzuschwächen.

Illusionen und ihre Auswirkungen können vermindert werden, wenn Sie als Pilot die Faktoren kennen, welche sie hervorrufen.

«Pilots Safety Exchange Bulletin»  
65-109



## Die amerikanischen Investmentgesellschaften

Die amerikanischen Investmentfonds — dort mutual funds genannt — gewinnen in Europa, seit einigen Jahren auch in der Bundesrepublik, ein ständig grösseres Interesse. Wie sind sie hierher gekommen, wer hat ihnen die Tür zum europäischen Markt geöffnet?

### IOS — Investors Overseas Service Ltd.

Im Frühjahr 1956 errichtete Bernard Cornfeld in Paris sein erstes Büro in Europa. Er hatte sich zunächst nur die Aufgabe gestellt, den in Europa weilenden oder stationierten Bürgern der Vereinigten Staaten die Möglichkeit zu geben, auch von hier aus leicht und schnell Anlagen in den mutual funds vornehmen zu können. Diese Anlageform erfreut sich nämlich in den USA grösster Beliebtheit und steht wegen ihrer breiten Streuung auf alle Schichten der Bevölkerung unter besonders strenger Staatsaufsicht. Sie wird von der security and exchange commission wahrgenommen (SEC). Kleine und grosse Vermögen fliessen bei diesen Kapitalsammelstellen zusammen. Wer von der Mühe des täglichen Studiums des Kurszettels und der Wirtschaftsnachrichten befreit sein will, wer Sicherheit gewinnen will, in die «richtigen» Werte zur richtigen Zeit einzusteigen, um sie wieder zum richtigen Zeitpunkt in andere einzutauschen, wer sich gegen geringste Gebühren für die gesamte Zeit seiner

Anlage die Dienste erfahrener Börsen- und Finanzexperten, die Hilfe der bekanntesten Anlageberaterfirmen zunutze machen will, kurz, wer trotz seiner Anlagen in Börsenwerten ruhig schlafen will, der vertraute und vertraut in immer grösserem Umfang sein Vermögen den bereits seit 1904 in den USA errichteten mutual funds an.

Bernard Cornfeld erkannte sehr bald, dass die Beschränkung seiner Aufgabe auf die in Europa weilenden USA-Bürger weder seinem Tätigkeitsdrang noch seiner Auffassung entsprach, diese geradezu ideale Form einer Kapitalanlage auch den Bürgern anderer Staaten nahezubringen. Die Entwicklung der amerikanischen Fonds, ihre Ergebnisse in guten und in schlechten Jahren, in zwei Weltkriegen und deren Folgezeiten, in der Weltwirtschaftskrise, in Haussen und Baissen rechtfertigte diese Auffassung durchaus. Sehr wesentlich durch diese Gründe bestimmt, verlegte Bernard Cornfeld sein Hauptquartier nach Genf.

### Die Ausdehnung der Organisation

In der Zwischenzeit war der Stab seiner Mitarbeiter über viele Länder der westlichen Welt gewachsen. Ende 1963 waren von seinen damals 818 (Ende 1964 über 200) Mitarbeitern — ursprünglich nur amerikanische Staatsbürger — bereits mehr als die Hälfte Bürger anderer Staaten.



Die Veröffentlichungen von IOS wurden in Englisch, Französisch, Spanisch, Arabisch und auch Chinesisch herausgegeben.

### Die Erfolge

Die geschäftliche Entwicklung von IOS war aussergewöhnlich. Die IOS-Verkäufe erreichten 1963 fast die 160-Millionen-Dollar-Grenze.

Bei Abfassung des Jahresberichtes 1963 wurde mit einem Antragsvolumen für 1964 von etwa 240 Millionen \$ gerechnet. Es erreichte tatsächlich die 300-Millionen-\$-Grenze. Das entspricht einer Umsatzsteigerung von 87 %. Für 1966 hofft die Gesellschaft die 1-Milliarden-\$-Grenze zu überschreiten.

### Fund of Funds – FOF

Der bisher grösste Wurf gelang IOS mit dem im Oktober 1962 errichteten FOF Fund of Funds. Er ist ein mutual fund neuen Typs. Er legt nicht mehr in herkömmlicher Art sein Vermögen in Einzelwerten an, sondern wiederum in Anteilen anderer Fonds, die er nach Bonität, Ertrag und Wachstum sorgfältig auswählt.

Durch diese Anlagepolitik erreicht er dreierlei:

1. Ein vervielfältigtes Management für den Anleger.
2. Eine für den Einzelanleger nicht mehr erreichbare Streuung und damit Sicherheit seiner Anlage und
3. ein Wachstum, das sich schon aus der gegebenen Konstruktion im Rahmen der besten amerikanischen Fonds halten muss.

Dieses «Ei des Kolumbus» auf dem Gebiet der Investmentanlagen gewann in den abgelaufenen 3½ Jahren geradezu schlagartig das Vertrauen des anlage-suchenden Kapitals in der gesamten Welt ohne die USA. Das Portefeuille des FOF wuchs von 775 000 \$ bei Gründung über 26,4 Mio \$ Ende 1963, auf 11,3 Mio \$ Ende 1964 und erreichte am 20. Juni 1966 bereits ein Gesamtvermögen von 430 669 623 \$. Der Wert der Anteile des FOF wuchs von \$ 10.– bei Ausgabe bis zum 20. 6. 66 auf \$ 19.37.

In der nächsten Rundschau werden Sie weitere interessante Details über diese Art der Kapitalanlage erfahren.

M. R.

1954 → 2014

# 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 / 7 39 55)  
Frl. R. Klocker  
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  
W. Eichenberger  
H. Haas  
H. Hürzeler  
R. Leutwyler  
H. U. Mäder  
H. Maurer

H. Meyner  
E. Moser  
K. Rutishauser  
R. Schilliger  
A. Sooder  
E. Weiss

## Luftfahrt-Kommission

A. Sooder

F. Schreiber

## IANC-Vertreter

K. Schmidli

## Hilfskassier

P. Gass

## Stimmzähler

B. Bühler  
H. Hofmann

W. Meier  
K. Züger

## «Rundschau»-Redaktion

K. Strickler  
Dr. R. Schmid

## Einsatz-Kommission

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

## VE-Stiftungsratsmitglieder

E. Bill E. Scheller

## VE-Kommission

E. Bill F. Schreiber  
E. Scheller H. Weidmann  
C. Miazza P. Vuille  
K. Rutishauser E. Schadegg  
APK-Beobachter: M. Bethge

## Deplacements-, Unterkunfts- und Salär-Fragen

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

## IFALPA-Kommission

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

## Flugsicherheits-Kommission

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

---

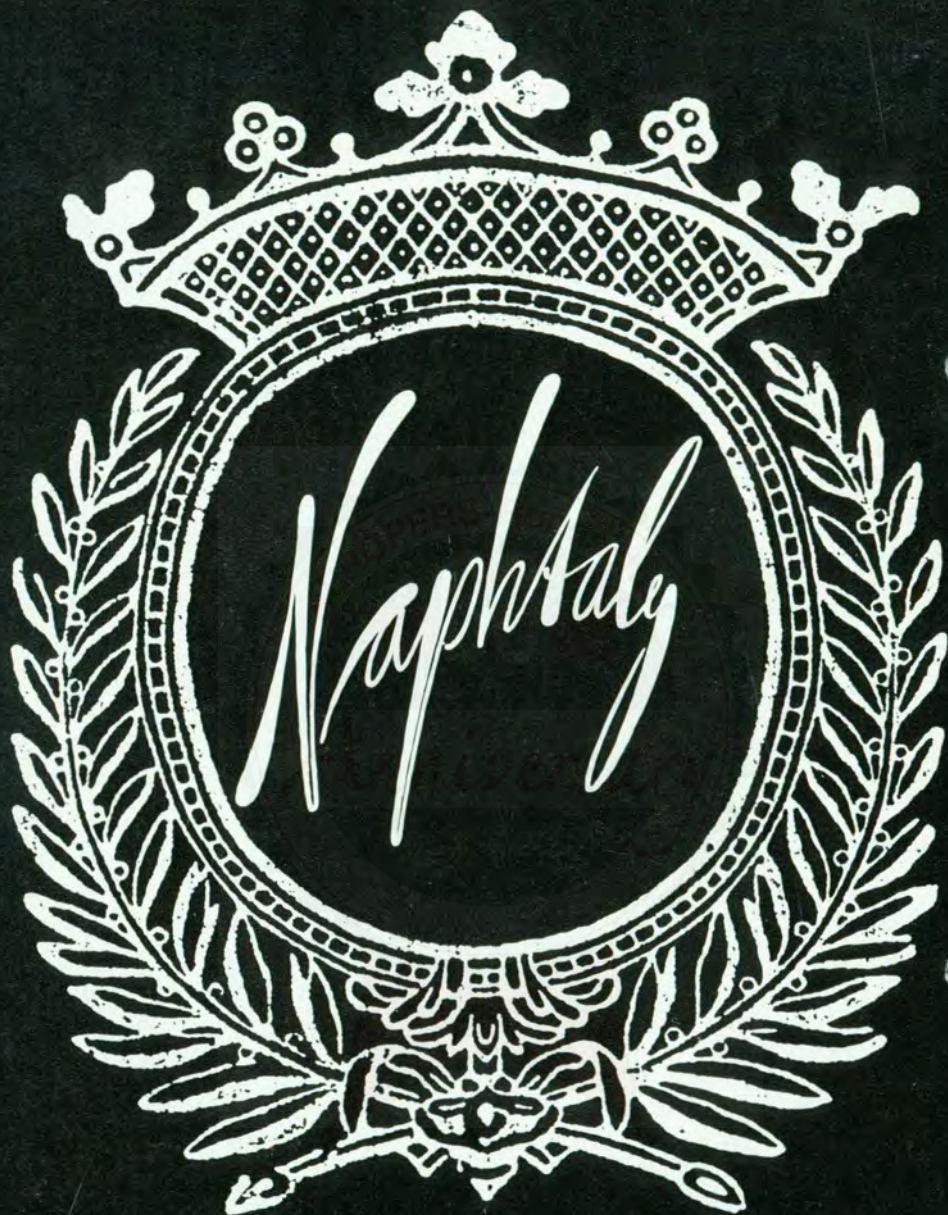
Ein Knoten...



Fremde  
Währungen und  
Noten  
Wechselstube  
Kloten

SCHWEIZERISCHE **KREDITANSTALT**  
Airport Zurich Telefon (051) 84 77 22

---



Seit 1874 führend in der Herrenmode

Zürich: Stüssihofstatt 6-7 Limmatquai 72 Bahnhofplatz 5 Ginitex Shop: Strehlgasse 18