



1954 → 2014

aeropers rundschau

März / April 1968



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 beschäftigt	7
Viel Lärm... um Lärm	10
Man sollte...	15
Wer wird als eine Persönlichkeit anerkannt?	16
Revival of the One-Man-Band, 3. Teil	17
Sache git's	23

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



LA SUISSSE

Lebens-Versicherungs-Gesellschaft
Unfall-Versicherungs-Gesellschaft
Lausanne

Leben · Unfall · Krankheit · Haftpflicht
Motorfahrzeuge · Kautions

Generalagenturen in der ganzen Schweiz

Die LA SUISSSE ist mitbeteiligt an der Kollektiv-Risiko-
Lebensversicherung der «IGAP»



Liebe Rundschauler

Pensionieren heisst sich in den Ruhestand versetzen lassen. Dies ist für viele von uns ein Thema, welches nur ungern diskutiert wird. Und trotzdem ist es etwas, über das man sich, ob man will oder nicht, hin und wieder seine Gedanken machen sollte; besonders in unserem Beruf, den man — ohne Schwarzmalerei zu sein — als relativ kurzlebig bezeichnen kann. Umsomehr glaube ich, dass man sich mit diesem Problem ruhig einmal etwas näher auseinandersetzen darf. Ich lasse bewusst die finanzielle Seite aus dem Spiel und möchte nur das «was dann?» anvisieren.

Bis heute mussten sich nur sehr wenige mit diesem unausweichlichen, jedoch für uns alle einmal auftretenden Ereignis direkt konfrontieren. Mit anderen Worten: man hat noch keine grösseren Erfahrungen sammeln und auswerten können. Umsomehr zählt die Tatsache, dass mir einige der wenigen fast ausnahmslos warnend gesagt haben, man könne sich nicht frühzeitig genug mit dem Abschiednehmen von einem faszinierenden Beruf beschäftigen. Auch wenn die oberste Grenze für das «Aufhören» vorläufig noch bei 60 liegt, bedeutet dies für die meisten von uns ein

endgültiges Austreten aus dem Glied. Auch das wieder im Gegensatz zu vielen anderen Berufen. Das ist wohl einst die bitterste Pille, die wir zu schlucken haben.

Wenn man sich jedoch frühzeitig auf den «Ruhestand» vorbereitet, und seinen persönlichen Interessenkreis (Hobby usw.) erweitert, kann meiner Ansicht nach das ganze Problem mit etwas mehr Zuversicht gemeistert werden. Denn auch hier kann einem einmal mehr das «plan ahead» vieles wesentlich erleichtern. Darum glaube ich, dass man sich auch als noch nicht unmittelbar Betroffener zu diesem Thema seine Gedanken machen darf.

Denn wenige von uns werden privilegiert sein, in Anwendung der Parkinson'schen Lehre auf anderer Ebene wieder eingesetzt zu werden. Nicht ohne Grund hatte deshalb einer der berühmtesten Dichter einmal gesagt: die Welt ist nicht aus Brei und Mus geschaffen, deswegen haltet Euch nicht wie die Schlaraffen; harte Bissen gibt es zu kauen, wir müssen erwürgen oder sie verdauen!

Mit freundlichen Grüßen

K. Strickler

Er kann noch von Glück reden



Erstens ist er ein Blumennarr und zweitens gut versichert

Dass Psyche und Körper eng miteinander verbunden sind und welche wichtige Rolle diese Wechselbeziehung für das Allgemeinbefinden spielt, ist heute hinlänglich bekannt. Wie zuträglich für die Heilung kann demnach eine **Privat-Kranken-Versicherung** sein, die Sie auch in schwersten Fällen von finanziellen Sorgen befreit.

Unsere Privat-Kranken-Versicherung ist nach modernsten Grundsätzen aufgebaut und schützt Sie umfassend gegen die Folgen von Krankheit.

Sie haben die Wahl, einzeln oder in beliebiger Kombination Spitalbehandlungskosten, Spitaltaggelder, Heilungskosten bei ambulanter Behandlung, Krankentaggelder und Invaliditätsrenten zu versichern.

NATIONAL-VERSICHERUNG

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

Hauptagentur J. Kurer:
Gemeindehaus, 8302 Kloten, Tel. 051/84 47 77

Liebe Mitglieder

1. Neuaufnahmen

An den Vorstandssitzungen vom 29. 2. und

25. 3. 68 hat der Vorstand folgende Piloten
in die Aeropers aufgenommen:



Ruch Anton
DC-9/32



Suter Moritz Alexander
Copi CV-440



Brunner Olav
Copi SE-210



Baumeister Dieter
Copi SE-210



Schmid Otto
Copi CV-440



Egger Marcel
Copi DC-9/32



Bonvin Willy
Copi CV-440

Wir heissen diese neuen Kameraden in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

2. Generalversammlung 1968

Sie wurden auf dem Zirkularweg orientiert, dass unsere Generalversammlung am 29. Mai stattfindet. Allfällige Anträge sind 6 Wochen vor der GV einzureichen, damit sie gemäss Art. 25 auf die Traktandenliste gesetzt werden können. Anträge, welche an der GV selbst gestellt werden, können von der GV, gemäss Art. 24, innert der nachfolgenden 6 Wochen zur Abstimmung gebracht werden.

Zur Neubestellung des Vorstandes bitte ich Sie, entsprechende Vorschläge (bis 15. April) einzureichen, damit die bestehenden Vakanzen (HH. A. Zuberbühler, H.-U. Mäder, J.-Cl. Piétrons) aufgefüllt werden.

3. Umschulungen

In letzter Zeit haben verschiedene Piloten die Umschulungskurse nicht bestanden. Einige davon haben sich mit mir in Verbindung gesetzt und gewisse Kritiken angebracht. Zudem macht sich im Pilotencorps wiederum eine gewisse Unruhe in bezug auf Umschulungskurse bemerkbar. Ich bin der Ansicht, dass dieses Problem bespro-

chen und aus der Welt geschafft werden sollte.

Dafür benötige ich aber Unterlagen, denn ohne diese sind Besprechungen und Diskussionen zwecklos. Bis heute habe ich nur Ansichten von Piloten erhalten, welche nicht reussiert haben und diese zählen einfach zu wenig, da immer eine gewisse Beeinflussung geltend gemacht wird. Piloten, welche einen Umschulungskurs bestanden haben, äussern sich zu den Umschulungskursen und der Pädagogik der Fluglehrer nur selten.

Wie ich aber schon bemerkt habe, muss dieses Problem beseitigt werden, und ich fordere Sie auf, mir Ihre Ansichten in bezug auf Umschulungskurse ganz objektiv mitzuteilen. Ich sehe von einem allgemeinen Fragebogen vorläufig ab, erwarte aber eine Fülle von Äusserungen aus Ihrer Mitte, damit dieses Damoklesschwert über unseren Köpfen entfernt werden kann.

4. Salärverhandlungen

Die Versicherungsgrundlagen liegen nun vor. Ich hoffe, dass Ihnen im April die Unterlagen für eine Vertragsabstimmung zugestellt werden können. Eine Nachzahlung der Saläre dürfte dann mit dem Maisalär erfolgen. Beim Niederschreiben dieser Zeilen ist allerdings immer noch ein Punkt offen, nämlich die prozentuale Erhöhung für das Jahr 1969. Ich hoffe, dass sich hier noch ein Kompromiss finden lässt, damit wir den Vertrag auf 2 Jahre abschliessen können.

Es freut mich, Ihnen ein solches Resultat zu unterbreiten, werden doch die meisten von Ihnen den gemachten Schritt in bezug auf Versicherung und Salär zu estimieren wissen. Ich hoffe heute schon, dass dann die Abstimmung nach östlichem Muster ausfallen wird.

Mit freundlichen Grüssen
A. Sooder, Präsident

Was uns beschäftigt

I. Kommentar Einsatzliste Februar 1968

1. Piloten

1.1. Bestand

Am 1. 1. betrug der Bestand:

Schweizer	368	71,88%
Ausländer	144	28,12%
Total	512	100%
Budgetierter Bestand		513
Unterbestand		1

1.2. Bestandesveränderungen

Eintritte per 3. 1. 68: HH. Paul, Soland und Van Maren (SE-210 UK).

Per 8. 1. 68: HH. Blom, Plaistowe, Swanenburg und Thomas (DC-8 UK).

Austritte: NIL

1.3. Ausbildung

Am 1. Februar 1968 befanden sich insgesamt 133 Piloten (25,7% vom Bestand) in Ausbildung, wobei sich auf den einzelnen Typen folgende Verteilung ergab:

DC-8	11 PiC- und 13 Copi-Anwärter im UK I/67
	6 PiC- und 12 Copi-Anwärter im UK I/68
CV-990	1 PiC-Anwärter im Capt.-Kurs
SE-210	5 PiC- und 19 Copi-Anwärter im UP resp. SC
	9 Copi-Anwärter im UK
DC-9	13 PiC- und 14 Copi-Anwärter im UP resp. SC

1 PiC- und 22 Copi-Anwärter im UK

CV-440 7 Copi-Anwärter als SC

1.4. Ferienabgeltung

Die Ferienüberträge auf 1968 betragen:

OPS-Funktionäre	396 Tage
Schweizer	508 Tage
Ausländer	279 Tage
Total	1183 Tage

2. Navigatoren

2.1. Bestand:

Unveränderter Bestand von 46 Selbständigen und 8 Aspiranten.

2.2. Ferienabgeltung

Der Ferienübertrag auf 1968 beträgt 103 Tage, wovon 47 Tage OPS-Funktionäre.

I. Kommentar zur Einsatzliste März 1968

1. Piloten

1.1. Bestand

Am 1. 3. 1968 betrug der Bestand:

Schweizer	368	71,88%
Ausländer	144	28,12%
Total	512	100%
Budgetierter Bestand		511
Überbestand		1

1. 2. Bestandesveränderungen

Keine

1. 3. Ausbildung

Am 1. März befanden sich insgesamt 123 Piloten in Ausbildung, wobei sich auf den einzelnen Flz. Typen folgende Verteilung ergab:

DC-8	10 PiC- und 15 Copi-Anwärter im UK 1/67 6 PiC- und 12 Copi-Anwärter im UK 1/68
CV-990	1 PiC-Anwärter im Upgrading
SE-210	2 PiC-Anwärter im Upgrading 22 Copi-Anwärter als SC resp. im UK
DC-9	13 PiC-Anwärter und 12 Copi-Anwärter im UP resp. als SC 8 PiC- und 4 Copi-Anwärter im UK VIII 18 Copi-Anwärter der Klasse II/66 im UK
CV-440	Abschluss der letzten Ausbildung auf diesem Flz. Typ

1. 4. Ferienabgeltung

Folgende Ferienrestanzen von 1967 waren am 31. Januar noch vorhanden:

Funktionäre	352 Tage
Schweizer	306 Tage
Ausländer	206 Tage
Total	864 Tage

(am 31. 12. 67 betrug der Saldo noch 1183 Tage)

1. 5. Flugprogramm

1. 5. 1. Zusatzleistungen

Auf DC-8	7 Charterflüge nach New York
Auf CV-990	7 Flüge nach verschiedenen Destinationen
Auf DC-9	22 Flüge nach Genf (Autosalon)
Auf CV-440	11 Flüge nach Genf (Autosalon) inkl. weitere Destinationen

1. 5. 2. Umstellungen

Bedingt durch Standzeiten und Autosalon wurden umfangreiche Umstellungen notwendig, die praktisch sämtliche Flugzeugtypen betreffen.

Ab 10. März wird der Südatlantik mit DC-8 befliegen.

1. 5. 3. Minderleistungen

5 Kettencharterflüge auf CV-990 und 4 auf SE-210 wurden nicht mehr benötigt.

2. Navigatoren

Unveränderter Bestand von 46 Selbständigen und 8 Aspiranten.

II. FVS-Kurse

Der AeCS hat uns folgendes Programm mitgeteilt:

Kurs-Nummer	Kurs-Ort	Datum	Kursstufe
M (Motor) - 5	Birrfeld	16.4.-27.4.	2
M - 17	Lommis	15.4.-27.4.	2
M - 20	Schupfart	15.4.-27.4.	2
M - 21	Schupfart	6.5.-18.5.	2
S (Segel) - 5	Grenchen	15.4.-27.4.	2

Ferner werden noch folgende FVS-Motorflugkurse, Stufe 1, durchgeführt:

Schupfart	8.7.-20.7.
Schupfart	22.7.- 3.8.
Schupfart	5.8.-17.8.
Grenchen	22.7.- 3.8.

Wer sich als Fluglehrer für einen dieser Kurse interessiert, möge sich beim Aéro pers-Sekretariat melden.

III. Rekonstitutionsanzeige VDSH

Der Vorstand der VDSH setzt sich ab 1. 2. 1968 wie folgt zusammen:

Präsidentin ad interim: Fr. Ruth Businger
Vize-Präsidentin: Fr. Lotti Kaufmann
Beisitzerinnen: Fr. Michèle Grand,
Fr. Franziska Haering, Fr. Elisabeth Müller,
Fr. Yvonne Schneeberger, Fr. Ursula

Scholer, Fr. Rosmarie Schweizer
Kassierin: Fr. Yvonne Hoffmann-Bollinger

IV. Postfach-Anschrift

Um in Zukunft Verwechslungen mit den einzelnen Swissair-Postfächern zu vermeiden, ersucht uns die Postverteilung, für die Aeropers bestimmte Korrespondenzen nur noch mit

AEROPERS-Sekretariat
(also ohne Postfach-Nummer)

zu beschriften.

V. FOM-Clearing-action

Unser Aufruf in der letzten Aeropers-Rundschau ist bis jetzt ohne Echo geblieben. Wir hoffen aber dennoch, unser Dossier «FOM-Clearing-action» in absehbarer Zeit eröffnen zu können.

VI. IFALPA-Konferenz Oslo 1968

Die Aeropers wird an der in der Zeit vom 29.3. — 5.4.68 stattfindenden IFALPA-Konferenz in Oslo, durch folgende Herren vertreten sein:

D. Friolet, Dr. R. Schmid

VII. Heizöl-Aktion 1968

In nächster Zeit starten wir unsere Heizöl-Aktion. Auf den nächsthin zum Versand gelangenden Zirkularen wollen Sie uns bitte rechtzeitig Ihre Bestellungen aufgeben. Teilnahmeberechtigt sind wie jedes Jahr alle Aeropers-Mitglieder (Hauseigentümer und Mieter) sowie diejenigen Nicht-Aeropers-Mitglieder, die bereits in früheren Jahren, z. B. als Nachbarn von Aeropers-Mitgliedern zusammen mit diesen gemeinsam eingekauft haben. Über die Heizölpreise werde ich Sie rechtzeitig informieren.

VIII. Aeropers-Ball

Gesellschaftliche Anlässe finden innerhalb der Aeropers eher selten statt. Im Hinblick auf unser 25. Stiftungsfest und im Bewusstsein, dass seit unserem letzten Fest viele

neue, besonders junge Mitglieder unserer Vereinigung beigetreten sind, möchte der Vorstand diese Lücke schliessen. Dafür ist der Winter 1969 vorgesehen.

Auch ohne den Umfang des letzten Balles annehmen zu müssen, soll es dennoch ein tolles Fliegerfest werden. Der Erfolg wird sich aber nur einstellen, wenn sich wiederum zahlreiche uneigennützig Helfer melden. Wir möchten jetzt gleich mit den Vorbereitungen beginnen und erwarten Ihre spontane Mithilfe. Vom Dekorateur bis zum Opernsänger, vom Bühnenbeleuchter bis zum Schlangenbeschwörer sind uns alle hoch willkommen.

IX. IFALPA Children's Vacation Exchange Program

In der letzten Aeropers-Rundschau habe ich Sie über das IFALPA Children's Vacation Scheme informiert. Auf eine Anfrage eines Aeropers-Mitgliedes schreibt Mrs. S. A. de Jardin, (Canada), die Verantwortliche dieser Organisation: «At the present time I have 12 firm requests from the United States and Canada for exchanges with Swiss families. Could you possibly publish a notice to this effect in an attempt to locate families in your country who would like to send one or more of their children on this side of the Atlantic.»

Wer für seine Kinder diesen einzigartigen Ferienaustausch beanspruchen möchte, möge sich mit dem Aeropers-Sekretär oder direkt mit **Mrs. S.A. de Jardin, 141 Old Mill Road, Winnipeg 12, Manitoba, Canada**, in Verbindung setzen.

X. Zollkasse

Im Jahre 1967 betrugen die Zollforderungen an unsere Besatzungen Fr. 146 160.05 (1966: Fr. 181 632.—). Verarbeitet wurden 14 837 Quittungen (Vorjahr: 17 200), und es wurden 363 Mahnungen (398) verschickt.

Mit freundlichen Grüßen Dr. R. Schmid

Viel Lärm...um Lärm

Lärm im allgemeinen und Fluglärm im besonderen stehen seit einiger Zeit im Mittelpunkt des öffentlichen Gesprächs. Dass diese Themen im Hinblick auf den Flughafenausbau Kloten und der Ankunft überschall-schneller Flugzeuge politischen Zündstoff bilden, ist einigermassen verständlich und entspricht einem typisch helvetisch-demokratischen Lauf der Dinge. Meistens wird in der politischen Küche diese Suppe doch nicht so heiss gegessen, wie man sie anrichtet. Die jüngsten Verhandlungen im Zürcher Kantonsrat haben es erneut bewiesen. Das gefürchtete Referendum ist auch nicht zustande gekommen, die Suppe war also gar verkocht und versalzen. Oder fehlte das Geld, um sie genügend aufzuheizen?

Wenig demokratisch mutet hingegen die Tatsache an, dass sich der Staat — durch einige Sonderlinge geblendet und irreführt — dazu hergibt, ein Gewerbe, eine Sportart, eine Berufsgruppe unter dem Vorwand einzuschränken, zu verweigern und gar zu verbieten, dass sie «übermässigen Lärm» erzeugt. Was heisst schon «übermässiger Lärm»? Wer nennt mir einen objektiven Gradmesser für «übermässigen Lärm»? Sind 95 oder 100 dB/A objektive Wertgrenzen?

Nein und nochmals nein! Wir befinden uns im Bereich rein subjektiven Empfindens, wo das objektive Recht bislang keine Macht zu entfalten vermochte. Es sei denn,

das Recht werde der Macht untergeordnet und «gewissen» Zwecken dienstbar gemacht.

In der Frage der Fluglärmbekämpfung sind wir diesem Zustand bedenklich nahe gekommen. Wenn wir uns auf die originäre Sendung des Rechts nicht rechtzeitig zurückbesinnen, begeben wir uns auf eine Gratwanderung, die uns leicht das Genick brechen könnte. Bleiben wir — anders ausgedrückt — auf dem Boden unserer demokratischen Einrichtungen, ansonst uns die Fesseln des Polizei-Staates unweigerlich und unfehlbar gefangen nehmen werden. Das sind keine leeren Phrasen, sondern konkrete Vorstellungen in den Köpfen gewisser Amtsstubengelehrten. So konkret nämlich, dass sie bereits in Form von Gesetzesentwürfen vorliegen. In Art. 71 der Verfügung des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschafts-Departements vom 20. 5. 67 über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (Entwurf vom 8. 12. 67) heisst es wörtlich: «Untersagt ist **jeder Lärm** (also nicht nur der übermässige), der durch rücksichtsvolles Verhalten . . . vermieden werden kann». Widrigenfalls sind administrative und strafrechtliche Sanktionen zu gewärtigen. Diese werden übrigens in der Neufassung von Art. 91 zum Luftfahrtgesetz bereits wie folgt präzisiert: «Wer den Bestimmungen dieses Gesetzes, zwischenstaatlichen Vereinbarungen über die Luftfahrt, den Vollziehungsvorschriften oder den ge-

stützt hierauf erlassenen Verfügungen zu-widerhandelt, wird mit **Haft bis zu 3 Monaten oder mit Busse bis zu Fr. 2000.— bestraft.**» Wie bescheiden nehmen sich im Gegensatz dazu die Sanktionen unserer Gerichte gegen Automobilisten mit 0,8 ‰ Alkohol im Blut an?!

Wissen Sie übrigens, dass unsere Flughafen-Verwaltung die Lärmsünder, lies Swissair Piloten, in einem monatlich erscheinenden «Noise Bulletin» namentlich erfasst?

Wir haben am 11. Januar 1968 dem Eidg. Luftamt unsere ernsten Bedenken gegen die Errichtung eines Polizeistaates angemeldet. Für Herrn Dr. W. Guldemann kann aber «selbstverständlich» keine Rede davon sein, «mit den neuen Vorschriften der Bildung eines Polizeistaates Vorschub zu leisten». Weiter heisst es wörtlich im Schreiben des Luftamt-Direktors vom 16.1.

1968: «Gegen einen derartigen Verdacht muss doch einmal darauf hingewiesen werden, dass jede Rechtsetzung in der Abwägung von nicht immer parallel laufenden Interessen besteht. Der Bundesrat hat grundsätzlich entschieden, zur Lärmbekämpfung ganz allgemein und insbesondere zur Bekämpfung des Fluglärms bestimmte sich aufdrängende Massnahmen zu ergreifen. Es gibt bekanntlich kein Freiheitsrecht, das irgend jemanden ermächtigt, nach Belieben Lärm produzieren zu dürfen. Wenn Lärmvorschriften für die Luftfahrt aufgestellt werden, so nur deshalb, um im Rahmen unserer Rechtsordnung überhaupt noch in vernünftigem Rahmen Luftfahrt betreiben zu können. Es stellt sich für uns heute nur die Frage, wie die Massnahmen gegen den Fluglärm in einigermassen annehmbarer Form in unsere Gesetzgebung eingebaut werden können».



seehotel meierhof 8810 horgen-zürich

Full Flaps

nicht nötig, obwohl Sie, Ihre Freunde, Bekannten und Verwandten nahe dem Himmel unsere frischen Hummer geniessen können. Dazu ein herrlicher Ausblick über den See bis zu den Alpen.

Und nachher?

am Abend ein Tänzchen in der Bar.

Und vorher?

ein Schwumm im geheizten Hallenschwimmbad.

Aber wo?

bei uns in der **Rôtisserie «Horizont»** im **Seehotel Meierhof Horgen**
Gerne reservieren wir Ihnen einen Tisch.
Telefon 82 29 61

LETHI

Zu was für Blüten, bzw. zu welchen Auswüchsen die erwähnten Massnahmen heute bereits führen, entnehmen Sie dem nachfolgenden Bericht von Harry von Graffenried.

Dr. R. Schmid

Es geht ums Ganze

In den Betriebsreglementen der Flugplätze sind nach Anhörung der beratenden Kommission die Schul-, Übungs-, Kontroll- und Rundflüge einzuschränken.»

«An hohen eidgenössischen und kantonalen Feiertagen sind solche Flüge sowie gewerbsmässige Rundflüge verboten.»

«Die Konzession für den Betrieb eines Flugplatzes kann verweigert werden, wenn der durch den Betrieb verursachte Lärm für die Wohnbevölkerung der Nachbargebiete unzumutbar wäre.»

«Wir prüfen gegenwärtig Möglichkeiten, um der letzten Sommer zeitweise erfolgten Sättigung im Verkehrsleitdienst in der TMA Zürich zu begegnen. Dabei hat sich als

einzigster Ausweg die Schaffung einer temporären Luftstrasse von Froideville nach Hochwald abgezeichnet.»

So lauten einige Änderungsvorschläge für die Vollziehungsverordnung zum Luftfahrtgesetz vom 5. Juni 1950 und die Verfügung vom 20. Mai 1967, und so stand schliesslich in einem Brief des Luftamtes an die Segelflugschule Grenchen zu lesen.

Einschränken — verbieten — verweigern! Das ist der Tenor, wie er heute nicht nur von einigen vom lieben Gott und vom Teufel verlassenen Sonderlingen, sondern leider auch von Amtes wegen gesungen wird.

Es gab einmal eine Zeit, es gab einmal ein Land, wo das Einschränken, Verweigern und Verbieten zur Staatsdoktrin erhoben wurde. Doch wo verboten, verweigert, eingeschränkt wird, braucht es Polizei, viel Polizei. Und wo die Polizei in übermässiger Zahl auftritt, gehen Freiheit und Demokratie vor die Hunde . . . zu Wasser, zu Land



möbel + teppiche

Ausstellungs-
halle
Obstgarten /
Flughafenstrasse
8302 Kloten
Telefon 84 04 03
13 Schaufenster
immer **P**

und in der Luft. Freiheit und Demokratie sind jedoch Begriffe und Einrichtungen, die sich nicht von selbst erhalten und erneuern. Wir müssen uns als Menschen und als an Freiheit und Demokratie Interessierte dafür einsetzen, dass sie uns erhalten bleiben, resp. sich ständig erneuern können. Für uns Flieger herrscht in dieser Beziehung gegenwärtig oberste Alarmstufe, denn es geht nicht allein um den Fluglärmkrieg, sondern um einen Generalangriff auf allen Fronten. Das spüren die Segelflieger, wie der oben zitierte Brief zeigt und der nichts anderes besagt, dass ein weiteres Segelflugzentrum (Grenchen/Jura) «eingeschränkt» werden soll; das müssen aber auch die Motorflieger, die Ballonfahrer, die Modellflieger, die Fallschirmspringer, die Gletscherflieger, kurz, das müssen heute alle Angehörigen der Sport- und Leichtfliegerei erfahren. Morgen werden die Verkehrsfliegerei und die Luftwaffe an die Reihe kommen. Es geht ums Ganze.

Erfreulicherweise haben die Aviatiker und die mit ihnen verbundenen Kreise der Wirtschaft und des Fremdenverkehrs die Gefahr erkannt und sich zusammen an den Tisch gesetzt. Das erste konkrete Resultat dieses Zusammenschlusses ist die bevorstehende Gründung einer nationalen Vereinigung zur Wahrung der fliegerischen Interessen und der Erhaltung der schweizerischen Luftfahrt. Diesem geistigen Kind des Aero-Clubs der Schweiz gehören alle direkt und viele der indirekt mit der Luftfahrt unseres Landes verbundenen Organisationen an.

So hat man aus der Not eine Tugend gemacht. Die Initialzündung zur Gründung dieses Vereins gaben die angedrohten eingangs erwähnten Änderungsvorschläge für die Luftfahrtgesetzgebung. In dem bevorstehenden Ringen um diese Änderungsvorschläge wird sich die neue Fliegervereinigung zu bewähren haben, und es ist zu hoffen, dass sie als Gegengewicht zur Liga

gegen den Lärm ihre Aufgabe erfüllen wird. Man hat sie bereits da und dort eine zweite Liga gegen den Lärm geheissen, denn ihr Aktionsprogramm umfasst u. a. auch den Kampf gegen den Fluglärm. Aber dieser Kampf soll auf realen, sachlichen und juristisch klaren und vertretbaren Grundlagen geführt werden und sich nicht in politischem Ränkespiel und demagogischen Papiertigerangriffen erschöpfen, die bekanntlich oft ringer zu lancieren sind, als fundierte, praktisch durchführbare Massnahmen.

Die neue Vereinigung darf aber nicht eine Eintagsfliege werden und soll ihre Arbeit nicht allein auf den Lärmkampf ausrichten. Morgen werden andere Aufgaben zu lösen sein; die Entwicklung der Aviatik geht un-

aufhaltsam weiter, mag das auch gewissen Leuten nicht in den Kram passen. Die Welt von heute braucht die Fliegerei, daran ist nicht zu zweifeln. Um so bemühtender ist es deshalb, wenn es sich immer wieder zeigt, dass von allen möglichen Seiten und leider nicht zuletzt auch von gewissen Amtsstellen diese naturbedingte, logische Entwicklung mit allen erdenklichen Schlichen und Kniffen aufgehalten oder gar rückgängig gemacht werden will. Früher war das Fliegen ein Kampf gegen die Naturelemente, heute ist es ein Kampf gegen Sturheit, Kleinbürgerlichkeit und Reaktion, gegen Einschränkungen und Verbote. Tatsächlich: es geht ums Ganze.

Harry von Graffenried
Aero-Revue Nr. 3/März 1968

Kenner kennen KENT

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



Man sollte...

- den gesunden Menschenverstand nicht gänzlich durch Vorschriften zu ersetzen trachten,
- auf allen Stufen wieder etwas verantwortungsfreudiger werden,
- mit dem Erwerb der Berufspilotenlizenz nicht postwendend den Idealismus begraben,
- nie vergessen, dass man (selbstverständlich früher einmal!) auch Fehler begangen hat,
- dem fliegenden Personal genügend Parkplätze in Sichtweite des Flughafes zur Verfügung stellen und Kursteilnehmern das Abstellen ihrer Vehikel auf den vielen leerstehenden, jedoch nummerierten Standplätzen beim Schulhaus gestatten,
- daran denken, dass nicht der Mensch der Technik, sondern die Technik dem Menschen zu dienen hat.

1954 → 2014

Wer wird als eine Persönlichkeit anerkannt?

Diese Frage wurde 300 deutschen, schweizerischen und österreichischen Arbeitnehmern aus Betrieben verschiedener Berufe und unterschiedlicher Grösse gestellt. Die Quintessenz ihrer Antworten lässt sich in drei Punkten zusammenfassen:

1. Eine Persönlichkeit ist, wer seine Schüchternheit und seine Minderwertigkeitskomplexe bekämpfen und überwinden gelernt und dadurch Vertrauen zu sich selbst gefunden hat.
2. Eine Persönlichkeit ist, wer nicht bedingt alles das tut oder tun will, was andere auch tun; wer nicht dauernd danach fragt, was andere über ihn denken und nicht darauf horcht, was andere über ihn reden — und wer keine Angst hat, aufzufallen, sondern so oft als nötig den Mut aufbringt, aus dem Rahmen des üblichen

und Althergebrachten auszusteigen und neue Wege zu suchen.

3. Eine Persönlichkeit ist, wer mit Vorgesetzten, Mitarbeitern und Untergebenen gleichermaßen freundlich und selbstsicher umgeht, ohne je überheblich aufzutreten und wer sich zwingt, stets offen und aufrichtig das auszusprechen und zu verteidigen, was er für richtig und gut erkannt hat, dabei aber sachlich und tolerant bleibt und begründete Gegenargumente akzeptiert — sich jedoch niemals vor Allgemeinplätzen oder vor dem Unrecht beugt, auch wenn damit einmal ein Nachteil für ihn verbunden sein mag.

Fast alle Befragten waren sich darin einig, dass jede Fachkraft, die sich so verhält, als eine geachtete Persönlichkeit in ihrem Beruf unaufhaltsam aufsteigen wird.

—bpd—

Die «One-Man-Band» lebt wieder auf

(3. Teil)

Fall 3

Vielleicht einer der bedeutsamsten Durchbrüche auf dem Gebiet der Allwetterfliegerei seit der Einführung der Konzeption «Nadel, Kugel und Airspeed» ist die Entwicklung des «Head-Up Display System» für die Anflugnavigation. Wenn es einmal besser verstanden und eher akzeptiert wird, wird es in viel grösserem und bedeutenderem Umfang angewendet werden. Aber was ist es genau?

Ganz konkret betrachtet, besteht es aus einem Stück schwerem Glas, das innerhalb der Windschutzscheibe vor dem Piloten hinunterhängt. Es ist chemisch behandelt, so dass man darauf elektronische Symbole darstellen und sichtbar machen kann, der Pilot aber gleichzeitig hindurch blicken und die «wirkliche Welt» sehen kann. (Die Grundanwendung zeigt Fig. A).

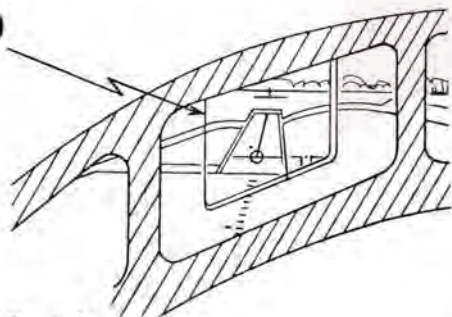


Figure A

Ein etwas technischerer Name für diese Glasscheibe wäre «optischer Kombinator» (Optical Combiner).

Es können ganz verschiedenartige Symbole benutzt werden; Fig. B illustriert eine mögliche Kombination davon.

Die Horizontlinie ist, genau wie in «Wirklichkeit», über dem entfernten Ende der Landebahn angedeutet, und der Kurs-Strich zeigt den auf dem Localizer ablesbaren Inbound-Kurs an, wie er auf dem Instrumentenbrett des Piloten eingestellt wurde.

Die Skala für die Flughöhe bewegt sich nach oben, während das Flugzeug absinkt; in unserem Falle zeigt sie eine Höhe von 250 ft an, wo sie sich mit dem Horizont-Symbol schneidet.

Wenn der Pilot mehrere Meilen von der Piste weg im Anflug ist, erscheint der Umriss der Landebahn beinahe parallel (siehe Fig. C), aber wenn das Flugzeug näherkommt, gehen die Pistenränder in der gleichen Weise auseinander wie nachts, wenn der beleuchtete Runway im Laufe des Anflugs scheinbar immer grösser wird (Fig. D). Seine Grösse ist in der Regel eine Funktion sowohl der Höhe als auch der Entfernung.

Der «Head-Up»-Runway liegt genau auf den Rändern der wirklichen Piste und wird

so zu einer wahrhaft wirklichkeitsgetreuen Projektion, die im Geradeausflug und in einer Kurve eindeutig ist (Fig. A bzw. E). Wenn wir zur Figur B zurückgehen, sehen wir die Localizer-Linie der Mitte der Piste folgen, und die «Glide-Slope»-Linie (G) ist der Schnitt der Glidepath-Ebene mit der Ebene des Pistenbelags und liegt etwa 300 Meter hinter der Pistenschwelle (J).

Das Symbol für die Airspeed zeigt, dass die erwünschte und programmierte Airspeed 130 Knoten beträgt, während das Flugzeug in Wirklichkeit 135 Knoten anzeigt.

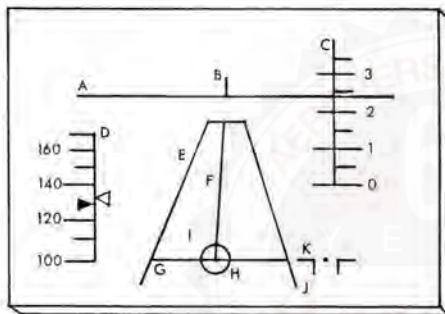


Figure B

Der Deviation Dot (I) (Abweichungspunkt) zeigt in diesem Fall an, dass das Flugzeug im Augenblick etwas links des Localizers und etwas über dem Glidepath fliegt. Er gibt die gegenwärtige Position an.

Der Flight Path Marker (K) gibt das augenblickliche Heading des Flugzeugs an und würde in dieser Lage ein Schieben, zufolge übertriebenen Seitenwinds, von rechts anzeigen. Er zeigt, wohin die Flugzeugnase schaut.

Der Command Circle (H) funktioniert genauso, wie der Name es verrät. Wenn er zentriert ist, wie auf der Skizze, dann ist das der Ort, wo das Flugzeug hinfliegt. Es funktioniert genau wie die heutigen Flight Directors.

Das Head-Up Display (HUD) zeigt also im normalen Gesichtsfeld die augenblickliche Airspeed, die Position, das Heading und den Aufsetzpunkt klar, im normalen Gesichtsfeld und auf einen Blick erfassbar an.

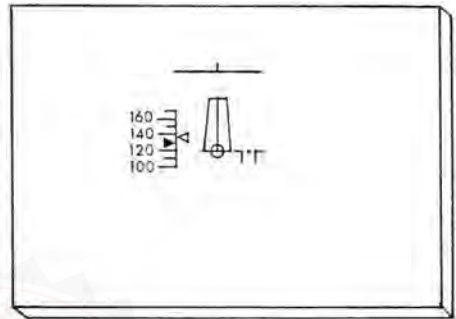


Figure C

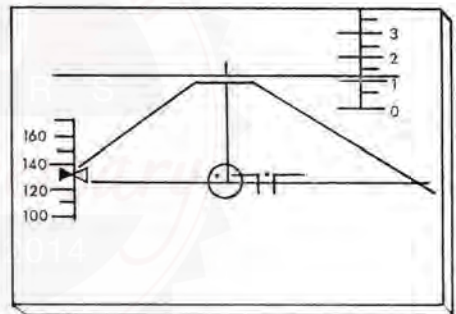


Figure D

Die Symbole können verschiedenartig konzipiert werden, und auch weitere Daten — wie Sinkgeschwindigkeit, Anstellwinkel, fortlaufende RVR-Werte und verschiedene Arten von Daten, wie z. B. die Ankunftszeit auf bestimmten wichtigen Höhen — können miteingeschlossen werden. Die Quelle für all die symbolhafte Information kann ein ILS-Sender oder können Radio- oder Radarbeacons sein. In allen Fällen wird die zugeführte Energie von einem Computer verarbeitet, in einer Kathodenstrahlröhre

in Lichtpunkte umgesetzt, durch eine Reihe von Optiken hindurchgeschleust und schliesslich als Symbole parallaxenfrei und mit Scharfeinstellung auf Unendlich auf die Glasscheibe projiziert. Die Symbole können verschiedenfarbig wiedergegeben werden, was die Unterscheidung der verschiedenen Informationen erleichtert.

Ein HUD wird also allgemein definiert als eine Anlage, die eine figürliche Darstellung der Anflug- oder Bodenorientierung auf dem optischen Kombinator vor dem

Piloten präsentiert, und zwar innerhalb seines peripheren Sehens, da er ja den Kopf hochhält und zur Windschutzscheibe hinausschaut, und ohne seine Sicht zu behindern oder eine neue Scharfeinstellung der Augen verlangen. Demgegenüber stellt sich die «Head-Down»-Konzeption, bei der der Pilot einzig und allein aufgrund der Instrumente auf dem Panel im Cockpit navigiert.

Jetzt wollen wir noch einmal zu unserem Ideal-Anflug zurückkehren und das HUD

Sein Name: **Fiat 125**

Er ist der erste Wagen,

der mit den letzten technischen

Neuerungen in Gross-Serie geht:

Die Mechanik. Die Sicherheit. Der totale Komfort.

FIAT 125

Fr. 9950.-



*Mitarbeiter der Swissair
erfragen den für sie
gültigen Spezialpreis*

FIAT

Automobil-Handels-AG.

8048 Zürich

Freihofstrasse 25

Telefon 051/52 77 52

(intern Nummer 66, Herr B. Huber)

anwenden, um den Glidepath einzuhalten. Wir nehmen an, dass das Flugzeug auf der Mittellinie und auf dem Gleitweg ist und stabil und zufriedenstellend fliegt. Der Captain hält dabei den Kopf hoch und schaut zum Fenster hinaus. Ist es Nacht, so bleiben seine Augen an die Dunkelheit gewöhnt, und da die Projektion, die er beobachtet, auf Unendlich eingestellt ist, sieht er sie mit seinem gelben Fleck, und so sind seine Augen deshalb auf Fernsicht eingestellt. Mit einem Blick ist er in der Lage, seine Steuerinformationen, die Abweichung vom erwünschten Weg, seine Airspeed, seine Höhe und seine Lage des Flugzeugs in allen drei Achsen ohne Verzug fortlaufend zu überwachen.

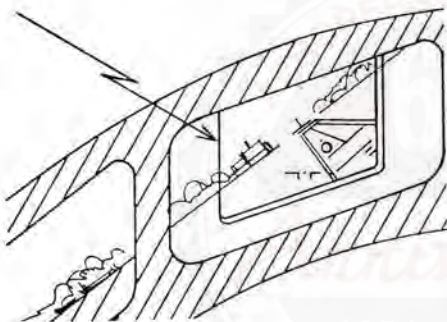


Figure E

Wenn das Flugzeug am Autopiloten angeschlossen ist oder vom First Officer nach den Panel-Instrumenten geflogen wird, hat der Captain eine positive und unmittelbare Informationsquelle in bezug auf die Genauigkeit des Flugweges oder irgendwelche Fehler und ihren Trend. Fliegt der Captain das Flugzeug von Hand, so benutzt er dazu Informationen, die vom First Officer anhand des Panels überwacht und verglichen werden. Während des Sinkflugs kann der First Officer verlangte Höhen ausrufen sowie eventuelle Abweichungen oder Störungen, die er bemerkt, bekanntgeben.

Wenn sich das Flugzeug der Entscheidungshöhe nähert, sieht der PIC alle auch nur bruchstückhaften Anhaltspunkte ausserhalb sofort, weil er durch den optischen Kombinator hindurch blickt und sie sehen kann, ohne seine Augen auf eine andere Distanz einstellen zu müssen und ohne, dass seine Sicht behindert wäre.

Wenn das Flugzeug auf der DH anlangt, weiss der Captain sofort, ob er genügend sieht; seine Entscheidung ist deshalb nicht nur treffend, sondern auch augenblicklich. Sieht er genug, schaltet er den Autopiloten aus und landet. Sieht er nicht genug, kann er das Flugzeug sofort rotieren, Leistung geben und wegsteigen, wobei er Overshoot-Informationen gebraucht, die auf das HUD übertragen werden, und zwar von Hand durch Knopfdruck oder automatisch durch das Vorschieben der Leistungshebel.

In diesem Anflugtypus können Besatzungsaufgaben und Instrumentenüberwachung genauso gründlich integriert und koordiniert werden, wie es die jeweilige Fluggesellschaft wünscht. Es gibt keine Missverständnisse darüber, was jedes Besatzungsmitglied zu tun hat und keine Überlappen der Aufgabensphären; alle Informationen werden doppelt empfangen und können so ständig verglichen werden; und das Befehls- und Entscheidungsprivileg des Captains wird in keiner Weise geschmälert.

Das All-Weather Flying Committee der ALPA hat einige dieser projektierten HUD-Systeme gesehen und geflogen. In einem Fall waren wir die «Project Pilots» in einer Untersuchung über Verwirklichungsmöglichkeiten und absolvierten dabei 800 Anflüge und Landungen in einem B-47-Simulator und in einem DC-3-Flugzeug. Die veröffentlichten Ergebnisse, diesem von der FAA unterstützten Programm, weisen auf einige vorläufige Ergebnisse hin:

1. Im Vergleich zur Anwendung nur der Panel-Instrumente zeigen die Piloten beim Gebrauch des HUD sowohl beim Erfassen als auch bei der Ausführung von Aufgaben im Zusammenhang mit Allwetterlandungen bessere Leistungen.
2. Die Piloten können unter gleichbleibenden «stand-offs» vom Localizer und dem Glidepath (d. h. wenn sie ständig seitlich der Mittellinie oder über oder unter dem Glidepath fliegen) viel weiter hinuntersinken, darauf sicher einmitten und landen, wenn sie statt der Panelinstrumente ein HUD benützen.
3. Wenn auf geringer Höhe eine plötzliche Störung des Autopiloten auftritt und der Pilot von Hand weiterfliegen muss, so müssen bei Verwendung eines HUD viel seltener Overshoots ausgeführt werden als mit Panel-Instrumenten.
4. Bei Aufrichtungsmanövern in Blindflugbedingungen ist die Symbolsprache eines HUD den Sichtflugbedingungen viel ähnlicher; solche Manöver können deshalb genauer und sanfter ausgeführt werden.

Dieses an sich schon nützliche System hat aber noch mehr Vorteile und Anwendungsmöglichkeiten. Ein ernstes Problem, das die Fliegerei schon lange geplagt hat, ist, wie man die Kontrolle über einen Jet in schwerer Turbulenz behält, wenn er schwer ist und nahe seiner kritischen Höhe fliegt — eine Situation, die treffend «coffin corner» (Sargecke) genannt wird. Hier können Reise-Airspeed, Höhe, Heading, Kurs und ein vergrößerter elektronischer Horizont als «Contact Analogue Display» auf die Scheibe projiziert werden, wobei Anstellwinkel-Variationen von bloss $\frac{1}{4}$ Grad genau abgelesen und verwertet werden können. Ich kann zwei Beispiele für diese Art Verwendung des HUD anführen.

Im ersten Fall wurde die Genauigkeit demonstriert, indem man den B-47*-Simulator bei 435 Knoten IAS genau am Barber Pole von V_{mo} und auf einer Höhe von nur 100 Fuss von Hand flog. Steile Drehungen um 360 Grad mit einem Neigungswinkel von 70 Grad wurden ausgeführt — von Hand! Der maximale Höhenverlust oder -gewinn betrug 10 Fuss. Mit Panel-Instrumenten wäre dieses Manöver unmöglich gewesen.

Im zweiten Fall wurde der Simulator des Boeing-SST von Hand geflogen. Die Höhe betrug 63 000 ft und die Geschwindigkeit Mach 2,8 oder ungefähr 2900 km/h. Mit einem künstlichen Horizont, der nur von 5 zu 5 Grad eine Linie hatte, konnte die Höhe nur innerhalb bis zu 2000 ft gehalten werden. Mit Linien von 2 zu 2 Grad Anstellwinkel betrug die Genauigkeit der Höhengleichheit bereits durchschnittlich ± 80 ft. Ein derartiger erweiterter elektronischer Horizont kann auch für das HUD verwendet werden.

Wenn er das HUD bei allen Starts und Landungen, vor allem in VFR-Bedingungen, braucht, eignet sich der Pilot genügend Wissen über seine alltägliche Anwendung an und kann es bei einem Start oder Anflug in schlechter Sicht mit Genauigkeit und Vertrauen anwenden.

Es erscheint fast unumgänglich, dass das HUD-System als Überwachungsanlage in die Konstruktion grosser Flugzeuge mit sehr langem Rumpf einbezogen wird, damit anhand einer erweiterten Pitch-Anzeige der Anstellwinkel, daneben aber auch der Steigungswinkel der Flugbahn genau überwacht werden kann.

Wenn die Luftfahrt-Industrie ihre Fühler dann nach der Kategorie IIIa (700 ft RVR) ausstreckt, wird das HUD mit Sicherheit

* Die Boeing B-47 ist ein nunmehr veralteter, sechsstrahliger Bomber. - uwe

p.hirt

Automobile Bachenbülach
Telefon 96 80 81



Offizielle Ford-Vertretung

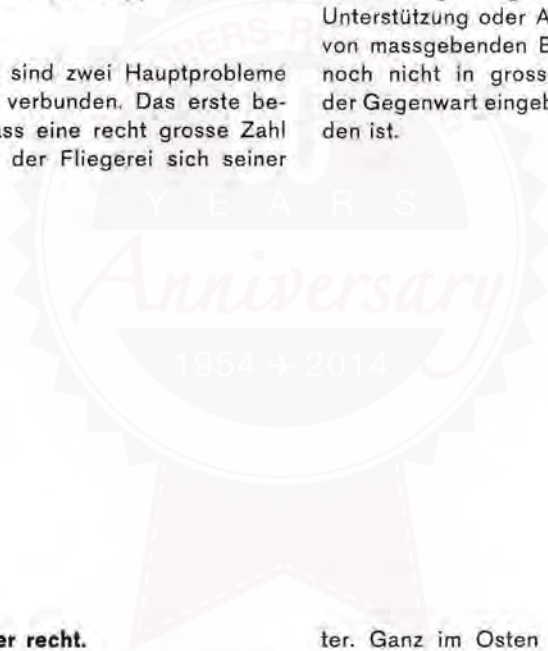
Renault- und Citroën-Service
Reparaturen Spenglerei Malerei
Schnellwaschanlage

ein Erfordernis, damit Steuerbefehle oder Informationen von einem anderen System, das angewandt wird, im Doppel vorhanden sind.

Im Augenblick sind zwei Hauptprobleme mit dem HUD verbunden. Das erste besteht darin, dass eine recht grosse Zahl von Leuten in der Fliegerei sich seiner

Möglichkeiten und ihrer Sicherheitsfaktoren nicht voll bewusst sind. Das zweite ist, dass infolge ungenügender finanzieller Unterstützung oder Apathie auf der Seite von massgebenden Beamten das System noch nicht in grossen Strahlflugzeugen der Gegenwart eingebaut und geprüft worden ist.

(Fortsetzung folgt)



Vater hat immer recht.

Jetzt werden in Kloten die Strassen nach berühmten Fliegern benannt, sagte mein Vater. Ein Weg heisst Mittelholzerweg und die Strasse vom Swissairschulhaus zum neuen Verwaltungsgebäude heisst Balz Zimmermannstrasse, sagte mein Va-

ter. Ganz im Osten von Kloten gibt es auch noch eine neue Strasse, die keinen Namen hat, sagte ich, diejenige die dort beim zukünftigen Industriegebiet ins Feld führt. Ja, sagte mein Vater, für die wüsste ich auch einen Namen, aber ich weiss, ich weiss nicht, sagte mein Vater, das ist nämlich eine Sackgasse.

Sache git's

Die Deplacements-Kommission hat leider von der Personalabteilung abschlägigen Bescheid erhalten auf unser wohlbegründetes Gesuch, denjenigen Besatzungsmitgliedern ein Mittagessen auszuzahlen, die sich auf der Suche nach ihren Kleider- und Wäschekästen im Keller des immer wieder neuen Flughafes verirrt haben. Wir geben daher allen Aeropers-Mitgliedern, die sich im Labyrinth noch nicht so weit vorgewagt haben, den guten Rat, für dieses Vorhaben eine wohlgefüllte Botanisierbüchse mitzunehmen.

Dass sich die Postzustellung des Dep. III in den Keller zurückzieht, steht scheinbar fest, nur weiss man noch nicht genau in welchen. Es ist die Rede, einen dunklen Winkel der Zürcher Staatskellerei zu mieten, damit die Frage des Wartens auf Bedienung einer Lösung näher kommt.

Es stimmt nicht, dass der hohe kahle Turm beim neuen Verwaltungsgebäude auf dem Balsberg einen «Hau den Lukas» der Personalabteilung enthält. Böse Mäuler behaupten, es habe darin ein langes, starkes Seil, womit man zu gegebener Zeit «Jemanden» herunterlassen wolle.

Auf einer Zolldeklaration vermerkte ich kürzlich als Importgut eine Wolledecke. Wie hoch erfreut war ich doch, als ich nach Bezahlung dieser Rechnung die Quittung mit dem Vermerk zurück erhielt: «Nicht zum Warmhalten».
«S'nächtscht mol schriib i denn Chüeldeki»

Bei der Durchsicht meiner Bücher kommt mir auch noch eine andere Zollquittung in die Hände, die hinter der Artikelbezeichnung «Poulet» den Vermerk trägt «getötet». Was würde wohl der Herr vom Zoll sagen, wenn ich nächstens einmal eintragen würde: «Ein totes Poulet»? Oski

Vorstandszusammensetzung und Kommissionen

Vorstandszusammensetzung und Kommissionen

Vorstand

Präsident: A. Sooder
Vizepräsident: F. Stadelmann
Kassier: O. Gründer
Beisitzer: R. Schilliger, P. Frei, A. Zuberbühler, H.U. Mäder, W. Meyer,
K. Kuratli, M. Bethge, E. Schadegg

Sekretariat

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

Kontrollstelle

H. Zürcher, K. Wohlgemuth

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

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

VE-Stiftungsratsmitglieder

E. Bill	E. Scheller
---------	-------------

VE-Kommission

E. Bill	K. Rutishauser
E. Scheller	K. Kuratli
A. Sooder	E. Schadegg

APK-Beobachter: M. Bethge

Deplacements- und Unterkunfts-Fragen

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

IFALPA-Kommission

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

Flugsicherheits-Kommission

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

Dachverband/AP-Delegation

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



