



Januar/Februar 1970

# aeropers rundschau



**AEG**

## Heimwerker

SB4-500: Die stärkste 4-Gang-Schlagbohrmaschine auf dem Weltmarkt



*A. Byland & Co*

Eisenwaren — Werkzeuge  
Rennweg 48, 8001 Zürich, Telefon 051 23 88 42

**Gut  
beschützt  
mit**

**FORTUNA  LEBEN**

EINZEL-LEBENSVERSICHERUNGEN  
PERSONAL-VERSICHERUNGEN

FORTUNA Lebens-Versicherungs-Gesellschaft  
Freigutstrasse 12, 8027 Zürich  
Telefon (051) 36 50 30

## Liebe Rundschauler

Gefällt Ihnen unser Publikationsorgan im neuen Kleid?

Was läge näher, als Sie im Zuge progressiv journalistischer Gepflogenheiten nun mit einer tiefschürfenden Abhandlung darüber zu beglücken, unter welchen innern Repressionen der Schreibende als Hobby-Redaktor sich gezwungen sah, um neue Formen zu ringen; und dies in einer Epoche der Umwertung aller Werte! Manifestierte sich denn nicht gerade in der altvertrauten grafischen Gestaltung unseres Intelligenzblattes dessen im Clichéhaften erstarrte, erzreaktionäre Geisteshaltung?

Andererseits drängt mich meine unterschwellig wohl unbewältigte Bildung christlicher Provenienz ebensosehr dazu, die These der innern Aussagekraft neuer äussern Formen am biblischen Gleichnis alten Weines in neuen Schläuchen schonungslos zu entkräften!

Wie dem auch sei, und damit finde ich mich wieder zu den harten Realitäten zurück: unser Leibblatt sollte — schlicht und einfach ausgedrückt — etwas **billiger** werden. Soweit ist der erste Schritt in der Befriedigung des urschweizerischen Urwunsches, nämlich für weniger Geld mehr und erst noch etwas Besseres zu erhalten, getan. Noch liegen aber weitere Offerten auf unserm Sekretariat . . . noch stehen unserm schwergeprüften Vorstand diesbezügliche Schicksalsentschlüsse bevor . . . noch ist alles im Fluss, die neue Form noch nicht gefunden . . .

Doch nun **zum streng Sachlichen**: nicht nur billiger sollte unsere Rundschau werden, sondern (noch!) besser; d. h. unsere Mitglieder wünschten eine bessere Information. Es war beim zweimonatlichen Erscheinen ohne weiteres möglich, die offizielle Stellungnahme des Vorstandes zu einem brennenden Problem erst mit vierteljähriger Verspätung zu erfahren. Bekanntlich übte unser hohes Gremium im Herausgeben vervielfältigter Informationsblätter oft noble Zurückhaltung. Nun soll im neuen Jahr alles besser werden! Jedenfalls ist vorgesehen, dass die Rundschau in absehbarer Zukunft wiederum **monatlich** erscheinen soll, wobei das Hauptgewicht auf besserer Information der Mitglieder liegen soll. Es ist sehr wohl möglich, dass sie dabei ihre äussere Aufmachung nochmals ändern wird, je nachdem, welche Offerte das Rennen gewinnt.

Nach den sachlichen Aspekten nun nicht zu den unsachlichen, sondern vielmehr zum **Personellen**: Unser Redaktor englischen Griffels, **Capt. A. T. Atkins**, hat sein Ehrenamt auf Jahresende hin wegen anderweitiger



Belastung, sprich aktiver Mitarbeit in verschiedenen Kommissionen, zur Verfügung gestellt. Ich danke ihm an dieser Stelle für die jederzeit erfreuliche, reibungslose Zusammenarbeit; zeichneten sich doch seine mit englischem Humor gewürzten Artikel durch gründliche Sachkenntnis und nicht zuletzt durch Zivilcourage aus.

An seine Stelle tritt **Capt. Malcolm Cross**, der keiner weitem Vorstellung mehr bedarf, fliegt er doch, abgesehen von einem kurzen Unterbruch, schon seit etwa 18 Jahren für unsere Firma. Dass er in dieser Zeit weder seine Initiative noch sein keep smiling eingebüsst hat, spricht eindeutig für ihn. Ich hoffe, dass er nicht nur vorübergehend in die Lücke gesprungen ist. Wie Sie aus seinem ersten Artikel: The Crew Control Problem (Seite 17) ersehen, beschäftigt er sich intensiv mit den Fragen der Einsatz- und Besatzungsplanung, einem wahrlich dornenvollen Acker, der sowohl im Interesse der Swissair als auch der Aeropers bald wieder gründlich gejätet sein sollte, auf dass er tausendfältig Frucht trage! Des weitem bereicherte sich unser Mitarbeiterstab um **das** zeichnerische Naturtalent, welches im vergangenen Jahr nicht unbeachtet bleiben konnte, nämlich um **Peter Jost, alias Joggi**. Seine legendären Crew-Informationen und Plakate kennen Sie alle, weniger bekannt sind vielleicht seine handorgelartig gefalteten Tagebücher, die zusammen bald hundert Meter messen! Bei seiner sprudelnden Phantasie und pausenlosen Produktivität wäre es Joggi ein leichtes, aus unserer Aeropersrundschau vollends ein Witzblatt zu machen.

Trotzdem suche ich im Hinblick auf das monatliche Erscheinen noch einige Mitarbeiter, auch solche, die sich nicht als Schriftsteller, sondern als Lektoren diverser Fachzeitschriften betätigen würden. Diese liegen zum Teil in unserm Sekretariat auf; bekanntlich wird auch in andern Ländern und Airlines Lesenswertes geschrieben . . .

**Danken** möchte ich an dieser Stelle einmal all jenen Mitgliedern, die mit ihren Artikeln unser Heftli lebendiger und die Diskussionen offener gestaltet haben. Hängige Probleme werden nämlich nur durch positive Mitarbeit gelöst. Unbescheidenerweise zähle ich auch das Schreiben dazu. So möchte ich denn alle Aeropersen ermuntern, uns in Zukunft an ihrem Gedankenreichtum teilhaben zu lassen. Noch gewährt uns der strenge Einsatz seltene Sternstunden innerer Einkehr in Hotelklausen und Crewhäusern. Nutzen wir sie, ehe es zu spät — an heissen Themen gebricht es wahrlich nicht!

Doch zum Schluss noch etwas **Prinzipielles**: Auch die stursten Gewerkschafter müssen eines Tages einsehen, dass sie über kurz oder lang auf Gedeih und Verderb mit dem Erfolg ihres Brotgebers stehen oder fallen. Das ist bei uns seit jeher so: wir setzen uns alle primär für die Swissair ein und erst sekundär für die Aeropers. Diese unsere Grundhaltung ist logisch und eigentlich selbstverständlich. Andererseits darf sie aber von gewissen Stellen des Arbeitgebers nicht als Freibrief missbraucht wer-

den. Der verschärfte Kampf um Selbstverständliches, das Abbröckeln von Gewohnheitsrechten, das An-die-Grenzen-Gehen und die fragwürdige Auslegung von Vertragsparagrafen mahnen zum Aufsehen. Wissen Sie, was es grundsätzlich braucht, um eine Airline zu betreiben? In erster Linie wohl Flugzeuge und Piloten, ferner ein paar tüchtige Mechaniker; dann kann's losgehen. Die ganze Administration entwickelt sich erst mit der Zeit. Ohne Flugzeuge und Piloten ist die beste Bodenorganisation eine Tinguely-Maschine und gleicht einem Wecker ohne Zifferblatt und Zeiger, d. h. ohne Zeitangabe und ohne Sinn. Es ist höchste Zeit, dass dieser Wecker wieder einmal schellt und sagt, wieviel Zeit es ist. Wir Piloten wissen nämlich, dass wir in unserer Firma heute auch auf die kleinen Räder im Gehäuse angewiesen sind. Der Neid des Uhrwerkes auf all das, was jenseits des Zifferblattes liegt, ist wenig sinnvoll, denn unsere Uhr funktioniert nur dank der gespannten Federkraft, sprich Anstrengung und Willenskraft **aller** Mitarbeiter. Bekanntlich steht es jedermann frei, sich zum sogenannten privilegierten fliegenden Personal zu melden. Man muss aber wissen, dass einem auf der Sonnenseite des Zifferblattes erst recht nichts geschenkt wird!

Mit freundlichen Grüßen  
Ihr Hano Hürzeler

#### **Wichtiger Nachtrag:**

Der Schuss ist draussen, das Ei des Kolumbus in Sachen Rundschau gefunden. Der nach Redaktionsschluss tagende Vorstand hat beschlossen:

- 1. Die Rundschau erscheint weiterhin nur jeden 2. Monat, aber in neuer Aufmachung.**
- 2. Für dringende Informationen gibt das Sekretariat in den Zwischenmonaten ein Bulletin heraus.**

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 11. 12. 69 und 12. 1. 70 wurden folgende Piloten einstimmig als Mitglieder in die Aeropers aufgenommen.

Wir heissen diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen.



Deller Jürg,  
Copi DC-9



Hufnagel Peter,  
Copi DC-9



Mérier Richard,  
Copi DC-9



Ribaux Jean-Claude,  
Copi DC-9



Risler Heinz,  
Copi DC-9



Schoberth Jürg,  
Copi DC-9





Schwing Gerhard,  
Copi DC-9



Seipel Manfred,  
Copi DC-9

## 2. Hijacking, El-Fatah und Bomb Scare

Neben den anormalen Witterungsverhältnissen mit Schnee, Eis und Nebel beeinträchtigen und gefährden nun schon seit längerer Zeit noch von Menschen verübte Gewalttaten die Zivilluftfahrt.

Was wurde bereits dagegen unternommen?

### a) Von Seiten der Swissair

Am 18.12.69 orientierte uns die Swissair über die getroffenen Vorsichtsmassnahmen. Diese Orientierung hinterliess sicher bei den meisten der zahlreich erschienen Zuhörer den Eindruck, dass wirklich etwas getan wurde und geeignete, vorbeugende Massnahmen angeordnet worden sind.

Inbezug auf Art. 5, Abs. 3 unseres Arbeitsvertrages wird man, je nach Entwicklung der Situation, gemeinsam mit der Swissair darüber zu befinden haben, wann ein sogenanntes erhöhtes Risiko als gegeben zu betrachten ist.

Im Namen der Besatzungsmitglieder möchte ich den Herren A. G. Fischer und A. Gehrig für die Durchführung dieses Orientierungsabends bestens danken.

### b) Von Seiten der Schweiz. Eidgenossenschaft

Die diplomatischen Vertretungen der Schweiz im Ausland sind zweckentsprechend instruiert worden.

Die Bestrebungen der Int. Zivilluftfahrts-Organisation (ICAO) für ein internationales Übereinkommen über die rechtswidrige Wegnahme von Luftfahrzeugen dürften mit der unmittelbar bevorstehenden Unterzeichnung der Tokyo Convention eine weitere, wesentliche Unterstützung erfahren.

c) **Von Seiten der IFALPA**

Auf den Seiten 19 und 20 der letzten Ausgabe der Aeropers-Rundschau können Sie die diesbezüglich von der IFALPA gefassten Beschlüsse ersehen. Über den Verlauf der Spezialkonferenz für Hijackingfragen vom 17./18.12.69 in London werden Sie in einem späteren Zeitpunkt von Herrn Th. Patch, welcher als Delegierter der Aeropers diesem Meeting beigewohnt hat, näher orientiert werden.

**3. Generalversammlung 1970**

Die nächste Generalversammlung der Aeropers wird voraussichtlich im April 1970 stattfinden. Gemäss Art. 25, Abs. 2 der Statuten sind Anträge von Mitgliedern mindestens 6 Wochen vor der Generalversammlung dem Sekretariat einzureichen.

Mit freundlichen Grüssen  
A. Sooder



Zu verkaufen in WINKEL, nahe Kloten  
neu erstelltes, freistehendes

## 5-Zimmer-Einfamilienhaus

Grosses Wohn- / Esszimmer mit Cheminée  
Garage und Abstellplatz  
Bezugsbereit Sommer 1970  
ruhige, sonnige Lage  
Fr. 265 000.—, Anzahlung Fr. 85 000.—  
Auskunft Telefon 051 83 94 55

# Was uns beschäftigt

## I. Kommentar zur Einsatzliste Dezember 1969

### 1. Flugprogramm

#### 1.1. Besonderheiten

Wie üblich war das Bild der Einsatzliste vom Dezember geprägt durch die Programmänderungen im Zusammenhang mit dem Weihnachtsverkehr. Die durch VVD angefragten Zusatzleistungen, die sich hauptsächlich auf die DC-9-Flotte bezogen, konnten von uns ausnahmslos zugesagt werden.

Am Weihnachtstage (25. 12.) waren grundsätzlich alle Flüge annulliert mit Ausnahme von SR 101 (Start in New York am Abend des 25.12.), SR 200 (Start in Zürich am Abend des 25.12.), SR 315 (Ankunft am Morgen des 25.12.), SR 861 und 871 (Ankunft am Morgen des 25.12.).

Im Nordatlantik-Programm waren langfristig 8 Charterflüge vorgesehen, aktuell wurden deren 11 geplant.

Für die BALAIR waren langfristig 2 Flüge nach Las Palmas vorgesehen, ausserdem wurden noch für 4 Flüge mit HB-ICH eine komplette Cockpit Crew und für 1 Flug ein RCP eingeplant.

### 2. Fliegendes Personal

#### 2.1. Piloten

##### 2.1.1. Bestand

Am 1.12.69 betrug der Bestand:

Schweizer:	440	=	74,96%
Ausländer:	147	=	25,04%
Total:	587	=	100%

##### 2.1.2. Bestandesveränderungen

Eintritte: Herr P. Flach (DC-8 UK) per 3.11.69

Austritte: Keine

##### 2.1.3. Ausbildung

Am 1.12.69 befanden sich 97 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-8	19 Capt.- und 22 Copianwärter
DC-9	17 Capt.- und 38 Copianwärter
SE-210	1 Captainanwärter

#### 2.2. Navigatoren

##### 2.2.1. Bestand

Am 1.12.69 betrug der Bestand 56 Navigatoren (34 Schweizer und 22 Ausländer)

## 2.2.2. Bestandesveränderungen

Keine

## 2.2.3. Ausbildung

Keine

# Kommentar zur Einsatzliste Januar 1970

## 1. Flugprogramm

### 1.1. Besonderheiten

Durch die Sonderflüge im Zusammenhang mit dem Weihnachts- und Neujahrsprogramm war eine Belastung noch bis ca. 10. Januar 1970 feststellbar. Nachher war das Flugprogramm praktisch wieder im Normalzustand. Alle angefragten Mehrleistungen, deren Hauptgewicht auf DC-9 lag, konnten von uns ausnahmslos zugesagt werden.

## 2. Fliegendes Personal

### 2.1. Piloten

#### 2.1.1. Bestand

Am 1.1.1970 betrug der Bestand:

Schweizer: 438 = 74,87%

Ausländer: 147 = 25,13%

Total: 585 = 100%

#### 2.1.2. Bestandesveränderungen

Eintritte: Keine

Austritte: P. Loser und HH. P. Hänni per 31.12.1969

Auf dem Nordatlantik waren langfristig im Januar 1970 10 Charter- und Verdichtungsflüge vorgesehen, aktuell wurden deren 11 geplant.

Für die BALAIR wurden langfristig 4 Flüge mit SR-Cockpit Crew auf HB-ICH geplant. Aktuell wurden noch für 6 Flüge eine vollständige Cockpit Crew und für 3 Flüge je 1 RCP geplant. Ausserdem führte die SWISSAIR 4 BB-Flüge mit DC-9 durch.

#### 2.1.3. Ausbildung

Am 1.1.1970 befanden sich 82 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-8 18 Capt.- und 22 Copianwärter

DC-9 11 Capt.- und 31 Copianwärter

## 2.2. Navigatoren

### 2.2.1. Bestand

Am 1.1.1970 betrug der Bestand 56 Navigatoren (34 Schweizer und 22 Ausländer)



## 2.2.2. Bestandesveränderungen

Keine

## 2.2.3. Ausbildung

Keine

## II. Neujahrswünsche

Auch dieses Jahr hat die AEROPERS von zahlreichen Persönlichkeiten von innerhalb und ausserhalb der SWISSAIR wieder eine grosse Anzahl von Glückwünschen zum neuen Jahr erhalten. Ihnen allen — es ist unmöglich, sie hier einzeln namentlich aufzuführen — danken wir in globo herzlich dafür.

Überdies haben folgende ausländische Pilotenvereinigungen der Aerpers für das Jahr 1970 gutes Gedeihen und Wohlergehen gewünscht:

Associazione Nazionale Piloti Aviazione Commerciale, Roma

Associação de Pilotos da Varig

Asociacion Sindical de Pilotos de Lineas Aéreas, Madrid

CC of Civil Aviation Workers' Union of the USSR

Israel Air Line Pilots Association

The South African Airways Pilots Association

Turkish Air Line Pilots Association

De Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers

Auch die Wünsche dieser befreundeten Associations seien bestens verdankt.

## III. NATIONAL-Krankenversicherung

Aufgrund der vielen diesbezüglich an das Sekretariat gerichteten Anfragen sei an dieser Stelle noch einmal festgehalten, dass alle Piloten, welche bei der NATIONAL krankenversichert sind, dies auch nach dem 55. Lebensjahre noch bleiben können. Falls Sie von diesem Zeitpunkt an nicht mehr im Flugdienst tätig sein sollten, würde lediglich der Flugrabatt von 15% in Wegfall kommen, d. h. die Prämie würde sich um diesen Betrag erhöhen.

In diesem Zusammenhange sei auch noch einmal darauf hingewiesen, dass die Todesfall-Risikoversicherung für Piloten, welche über das 55. Altersjahr hinaus im Flugdienst bleiben, jeweils um 1 Jahr verlängert wird und somit in jedem Falle bis zum Ende der Tätigkeit als Linienspilot bestehen bleibt. Auch in diesem Falle wird sich die Prämie für den Teil der Versicherungssumme, welcher das arbeitsvertraglich garantierte einfache Todesfallkapital von Fr. 75 000.— übersteigt, in bescheidenem Rahmen erhöhen.

## IV. AEROPERS-Turnen

Der Bericht, welchen Herr H. R. Eppler zuhanden des Vorstandes über den Turnbetrieb während des 2. Semesters des Jahres 1969 erstattete,

hat leider gezeigt, dass infolge des relativ schwachen Besuchs der einzelnen Lektionen die Aeropers in finanzieller Hinsicht durch den Turnbetrieb in immer steigendem Masse belastet wird. Diese Feststellung hat den Vorstand veranlasst, zu beschliessen, den vom einzelnen Mitglied für die Teilnahme am Turnen erhobenen Unkostenbeitrag von Fr. 1.— auf Fr. 2.— pro Lektion zu erhöhen. Wir bitten unsere Mitglieder um das nötige Verständnis für diese Massnahme und geben der Hoffnung Ausdruck, dass dieser bescheidene Preisaufschlag ihrer Begeisterung für eine wirkungsvolle körperliche Ertüchtigung auch in Zukunft keinen Abbruch tun werde.

#### **V. AEROPERS-Ball 1970**

Wir können unseren Mitgliedern die erfreuliche Mitteilung machen, dass der Vorstand der Aeropers beschlossen hat, im Jahre 1970 wieder einen Aeropers-Ball durchzuführen. Um eine sorgfältige Organisation der umfangreichen Vorbereitungsarbeiten zu gewährleisten wurde als Datum Samstag, der 7. November festgesetzt. Der Ball wird — wobei die untenstehende Reihenfolge rein zufällig ist — in erster Linie aus folgenden Gründen abgehalten:

- Integration AEROPERS / FPAS
- 50 Jahre SWISSAIR
- 25 Jahre AEROPERS
- latente Vergnügungssucht
- einfach so

Es ist geplant, diesen festlichen Anlass in ähnlichem, wenn vielleicht auch etwas einfacherem Rahmen wie den denkwürdigen Ball von 1965 durchzuführen. Allfällig geäusserte Behauptungen, es sei vorgesehen, auch dieses Mal wieder ein ähnliches Defizit zu «erzielen», sind aus der Luft gegriffen und entbehren jeder realen Grundlage.

Mit freundlichen Grüssen  
Dr. W. Huber



## IFALPA-Konferenz vom 20. - 27. März 1969

### Arbeit aus dem Subcommittee E

#### 1. VFR / IFR

Die Aeropers machte folgenden Vorschlag:

#### **Proposed Policy**

To up-grade IFALPA recommendation «Compliance with Rules of the Air» to resolution status as follows:

VFR-flights shall only be permitted outside controlled airspace.

VFR-flights operating in and out of TMA where IFR clearances are available have to comply with IFR.

IFR-flight plans shall be compulsory for all flights within controlled airspace.

An IFR-flight plan will not be cancelled within controlled airspace.

Non-cancellation of an IFR-flight plan does not preclude the use of a clearance subject to maintain VMC for a limited and specified portion of a flight, e. g. a short phase of climb, cruise, descent or approach.

A VMC clearance without traffic information and without flight level / altitude assignment must neither be requested nor accepted.

Nach langen Diskussionen wurden folgende Resolutionen / Recommendations gefasst:

- 1) RES That all commercial flights in controlled airspace, advisory airspace and other specified areas shall operate under IFR and their IFR flight-plan shall not be cancelled. VMC clearances under IFR should be accepted by the pilot only in exceptional circumstances. The following factors should be fully considered before accepting VMC clearances:
  - a) Effective visibility.
  - Operational characteristics of the aircraft.
  - b) Cockpit limitations on field division.
  - d) Workload in the cockpit.
  - e) Information provided by ATC on conflicting traffic.

The pilot of an aircraft accepting a VMC climb or descent should endeavour to obtain the agreement of the pilot of the conflicting aircraft, preferably through the ATC controller.

- 2) REC In airspace other than that which is described in REC-1, all air carrier flights should comply with IFR.
- 3) REC That all flights in controlled airspace should be controlled.



## 2. T-Vasi

Die australische Delegation schlägt vor, das T-Vasi System als normale zusätzliche Approach Hilfe an Stelle des Vasi (rot/weiss) zu empfehlen. Mit grossem Aufwand und Energie versuchte sie die Vorzüge (von weither sichtbar, bei long body Flugzeugen weniger Undershoots usw.) aufzuzeichnen. Der T-Vasi wurde bis jetzt praktisch nur in Australien erprobt und zwar scheinbar mit grossem Erfolg. Das System ist um ein vielfaches teurer als der rot/weiss Vasi. Viele europäische Verbände waren der Ansicht: lieber das konventionelle Vasi-System als gar keine Hilfe!

Folgende Resolution wurde gefasst:

- 1) RES Whereas incorporation of the T-Vasi specification in ICAO Annex 14 (Aerodromes) would not mean that T-Vasi would become the sole ICAO and IFALPA standard visual approach aid at this time, it should be possible to continue implementation of the installation of VASIS by any ICAO Contracting State.

This means that any ICAO Contracting State, by perusal of relevant information contained in Annex 14, could install either T-VASI or VASIS

Be it therefore resolved,

that in addition to VASIS, IFALPA endorses the T-VASI as an approach aid which is superior to the requirements and specification for VASIS as set down in ICAO Annex 14, Part V, Paragraphs 2.7.28 to 2.7.42.

## 3. Altimetersetting

Die BALPA brachte die Frage QFE/QNH wieder zur Diskussion und wollte beweisen, dass das QFE Setting grössere Vorteile gegenüber dem QNH hat. Da die BALPA das Subcommittee nicht überzeugen konnte, blieb ziemlich alles beim alten.

Folgendes wurde beschlossen:

- RES 1 That any pressure value(s) to be provided in accordance with aircraft operational requirements shall be given in millibars.

- RES 2 That the Federation request ICAO to delete from the text of ICAO Document 7605-MET/526/4 (PANS/MET) at Chapter 2, paragraph 2.7.2.5.2.2. (k) thereof, the words — «When pressure value(s) are given in inches, they shall be given in hundredths of an inch followed by «INS» («INCHES»), e. g. «QNH two nine eighth eighth inches»); and to further request ICAA that the statuts of the next remaining of sub-paragraph 2.7.2.5.2.2. (k) be raised to an ICAO Standard by transferring the same in toto to the appropriate place in ICAO Annex 3 (Meteorology-International Standards and Recommended Practices).



RES 3 That State-Authorities shall provide the QFE on request as detailed in sub-paragraph 12.3.5. thereof.

#### 4. Standard Noise Procedure / Aircraft Noise Limits

Folgende Resolution / Recommendation wurde gefasst:

Be it recommended that there should be an internationally agreed standard for the conduct of flights as it pertains to in-airport-noise and to in-flight sonic-boom overpressure; and that the Federation should ensure that it be part of any body which would prepare such a standard.

The Committee was strongly of the opinion that the present situation in respect of alleged infringements of noise abatement procedures and noise limitations is quite unsatisfactory in view of the arbitrary base on which they are founded, and the inconsistent definition of the responsible authorities and agencies.

Be it resolved that the Federation and Member Associations strongly oppose any attempt action at law against any pilot for alleged infringement of any laid-down noise limitations.

IFALPA should lose no opportunity to make its view widely known on this issue.

When an International Standard is being formulated in keeping with the above recommendation, IFALPA should give further consideration to:

##### **Ensuring simple procedure.**

Ensuring that the onus of proof of an alleged offence rests with the State concerned.

Die IFALPA-Konferenz in Amsterdam war sehr gut organisiert. Die Gastfreundschaft dieser alten Seefahrernation ist weltweit bekannt.

Leider haben wir in Zürich keine so grossen Konferenzsäle und Unterkunftsmöglichkeiten, wie sie die holländische Hauptstadt **mehrfach** bieten kann (vielleicht ein Tip für unsere Behörden oder den Schweiz. Hotelverein!).

Die Resultate solch internationaler Organisationen sind leider immer eher dürftig und etwas fraglich. Die Gründe sind ja allzu bekannt. Trotzdem regt der Kontakt mit den ausländischen Kollegen immer wieder an und vor allem scheint es mir wichtig, dass durch aktive Mitarbeit auch gemässigte Elemente sich Gehör verschaffen können. Das französische Sprichwort « les absents ont toujours tort » gilt nach wie vor! Deshalb befürworte ich eine weitere positive Haltung und Einstellung gegenüber der IFALPA.

W. Walser

## The Crew Control Problem

Pilots surveying their life from the confines of a hotel room on a «less than minimum» overnight stop will be in no doubt that a Crew Control problem exists. In the circumstances a little further explanation of the cryptic announcements in the «Rundschau» concerning the nomination and rejection of a pilot manager for the Crew Planning and Assignment section may be of interest.

An examination of the statistics gives reason to believe that the management is failing to obtain satisfactory production rates from pilots in their duty periods. This is, of course, a management problem. From the pilots' viewpoint, attempts to secure better production have taken the form of bent regulations, escape clauses, and the assembly of scheduled flights into long and unweildy rotations. With growing alarm and complaint, pilots have noted a tendency towards increasing elasticity of maximum duty times, increasingly chaotic rotation planning, and a resultant deterioration in their standard of living. Combined with minimal rest times, inadequate meal arrangements, disregard of time change factors, and prolonged operation from establishments such as the Geneva Crew House, increased exposure to fatigue and lowered morale represent a serious threat to the quality of piloting life.

The Aeropers/FPAS nomination of a pilot manager was intended to assist the company in their problems as a study of the situation seemed to indicate that certain avenues might profitably be followed. A pilot management of a section which controls the working patterns of the pilot, yet employs not a single qualified pilot in its personnel, has the advantage that planning can be based on practical experience and so designed to provide the most productive working climate. Additionally there would be a person in charge who was «on the pilot wavelength» and could therefore better recognise the nature and importance of pilot complaints and suggestions and utilise them accordingly.

It was also suggested that better use of reserves should be made. It is well known that an engine running at full throttle is uneconomical in fuel, requires increased maintenance, and is prone to breakdown under additional load. Much the same is true of pilots, and schedules planned to within minutes of the maxima place considerable strain on the crews and lead to unscheduled changes whenever delays occur.

A third suggestion involved the element of choice. The Swissair scheduling system of «do as you are told» and the American one of «do as my seniority number says» are equally unproductive of pilot enthusiasm. However, a limited choice of schedules, routes and even aircraft types, based on a guaranteed production of flying hours, is a positive way of benefitting all parties.

These and many other suggestions were rejected by the management as unworkable. As production improvement is desperately needed, they must have had some brilliant alternative in mind, and I am sure that we are all eagerly waiting to see what this will be. Personally, I have noticed nothing as yet that could justify optimism, and if the positioning of crews by means of 4 a.m. taxi rides is any indication, our position is deteriorating still further.

Ultimately, our working conditions will be determined not by the initiative of management — or its absence — but by the attitude of the pilots themselves. Pilots often seem to be bent upon lowering the standing of their own profession. Professional people are expected to maintain professional living standards, and are judged accordingly. While we accept sub-standard arrangements and fail to resist the constant erosion of our privileges, can we really expect the situation to improve?

M.S.C.





## Verteilung der DC-9-Rotationen: Ein Versuch

Die FDR schreiben bekanntlich nichts vor über die Auswahl der Night-stops. Immer wieder wird beanstandet: Dauernd sitze ich in Genf, nach London fliege ich oft, jedoch nie mit Übernachtung, von Ostflügen und Nordafrika wollen wir nicht reden und in Helsinki bin ich oft, allerdings nur im Winter, zu finden . . . Nicht nur Kritik, auch positive Vorschläge sind eingegangen, die jedoch aus verschiedenen Gründen nicht realisiert werden konnten. Erschwerend für eine gleichmässige Verteilung sind

- die grosse Besatzungszahl
- die vielen Restriktionen (Checks, Schulungen, Militär, Ferien usw.)
- die grosse Knappheit an Crew-Assignern und -Koordinatoren

In Zusammenarbeit mit OCH habe ich kürzlich eine Standortbestimmung vorgenommen. Es ist zumindest theoretisch möglich, die Zuteilung der Rotationen mit dem **Computer** zu überwachen, doch bis zu diesem Schritt wird noch einige Zeit verstreichen. Heute überwacht der Computer restriktive Einsätze (BUH, SVO), Besatzungszusammensetzung, Vollständigkeit der Einsätze usw. In diesem Frühjahr wird **versuchsweise** begonnen, einen kleinen Teil der Einsatzliste — wahrscheinlich CV9 — komplett zu erstellen. Eine zusätzliche Überwachung wird deshalb vor 1½ - 2 Jahren nicht möglich sein. Das manuelle Erstellen der Listen aber ist eine komplizierte Angelegenheit! Erst wer einmal Gelegenheit hatte, den Aufbau einer Einsatzliste mitzuerleben, kennt die Schwierigkeiten einer gleichmässigen Verteilung, die vor allem auch aus dem Blickwinkel des Trainings sehr erwünscht wäre.

Sollen wir resignieren? Wir tun es nicht. Und deshalb nun ein erster Schritt: Ungefähr in der Mitte des Halbjahresflugplanes, erstmals Ende Januar, erfolgt eine Kontrolle über die **effektiv** geflogenen Rotationen. Als Minuspunkte werden dabei der Genfer 4-Nächter und HEL im Winter gezählt. Pluspunkte werden die beiden Übernachtungen in London und je ein Stop in TIP/CAS/AGP/ZAG/BEG eintragen, letztere werden nur als Gruppe gewertet, da sie nicht täglich stattfinden. Von der Märzliste an erfolgen dann die Korrekturen, die wenn nötig noch im April fortgesetzt werden. Eine nächste Überwachung ist dann auf Mitte des Sommerflugplanes vorgesehen.

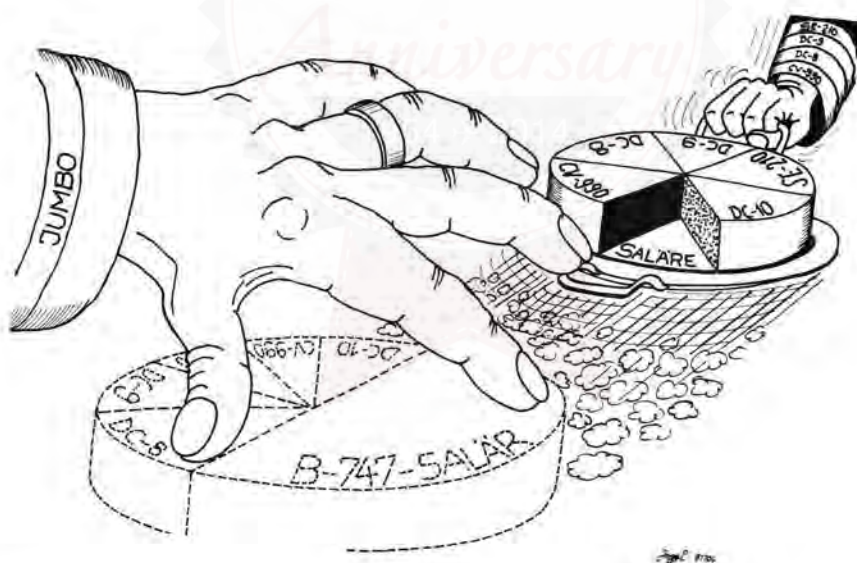
Die ganze Arbeit wird durch die FDR-Kommission Europa übernommen, das Crew Assignment stellt alle nötigen Unterlagen zur Verfügung. Diese Spezialisten werden dann auch versuchen, das Punkteprogramm auszuwerten, eventuell sogar monatlich. Ich möchte diesen Herren schon jetzt bestens für das gezeigte Verständnis danken. Um den Versuch



nicht zu beeinträchtigen, bitte ich, allfällige Beanstandungen der Einsatzlisten weder an OF noch an ON zu richten, sondern nur an die Einsatz-Kommission Europa oder an OCH.

Mit freundlichen Grüßen  
Eugen Heusser

**Stop, Jumbo!**



## Cockpit behavior and training

Mit dem Einverständnis des Verfassers veröffentlichen wir hier einen Brief, den Capt. A. Pasternak kürzlich den Herren Staubli und Grob sowie der Aeropers zukommen liess.

Reflecting on certain recent events and recurrent complaints from colleagues, I feel that for the benefit of the Swissair pilot group as a whole, it is perhaps time for a reappraisal of our pedagogical techniques and in the criteria of choice of some of our supervisory pilots. We know that largely speaking, our instructors and check-pilots qualify eminently for their jobs in all or most criteria. But all of us have certainly had the experience of dealing with one or more in that cadre who, by the nature of his personality alone should have been disqualified from the function. We know, over the years of experience and repeated transitions, that there can exist an atmosphere of serenity and human rapport in a cockpit which will, particularly among certain personal constitutions, exact the best of performance from a trainee, or there can be a climate of browbeating, pettiness, oppressiveness and loudmouthed bullying which can also reduce another type of personality to incompetence despite a past career of eminent performance and demonstrated capability.

There is a delicate, tenuous relationship which exists temporarily but by necessity between instructor and trainee in our profession on one hand and also because of cultural differences in our company, on the other. An airlinecaptain, whether instructor, checkpilot or line captain, who is given to bullying, aggressiveness, shouting and compulsive criticism, who becomes a pedantic bore and tyrant, also becomes a menace and has no business in the cockpit. These qualities are the projection of that captain's own inadequacies and insecurities onto others. The cockpit is not an arena for personality conflicts but a place of business which must be conducted as efficiently and skillfully as possible under an unstrained atmosphere. It is inadmissible that a person with an aggressive personality deficiency be allowed to sit in judgement over an aspiring pilot trainee, captain or copilot, and have a deciding influence in his trainee's future career.

Yet, this is sometimes the case among our group. The spectre of earlier years in Swissair when one characteristic pedagogical technique consisted in abusing the trainee psychologically as a measure of ability to act under pressure is, alas, sometimes still with us. Over the years there have been several notorious examples of this kind of tyranny in the cockpit. In some cases it has resulted in the disability or retardation of the careers of persons with hitherto irreproachable performance. Indeed,

when it can happen that a pilot with some twenty years' flying experience, who has been decorated several times for flying performance in combat, who himself had been an experienced multi-engine instructor, instrument flight examiner and checkpilot at a time when his present smug instructor was still wiping his nose on his sleeve, can nevertheless be summarily pronounced unfit after a kind of inquisition, then perhaps, just perhaps, something is wrong with the examiner or the system which appoints him. The tension induced by the instructor is not a valid measure of a student's ability to deal with an emergency condition which is psychologically completely unrelated.

After hearing frequent complaints from other pilots, I venture to say that even a random consensus of opinion of the whole pilot group vis-à-vis the training cadre reveals very definite and consistent judgements of **instructors'** performances. There are those with whom flying and training is a welcome, refreshing, valuable experience and there are others whose very mention evokes immediate revulsion and hostility. Some of these persons have reputations for stupidity which have preceded them noisily and noisomely for years. One can only wonder in disbelief at their continued functioning, often more as headsmen than head men.

Just as much as our level of ability in Swissair must be superior at all times, obviously, so too must the level of instruction correspond equally. When safety, the best of human performance and a man's future career are all at stake, there is no room for ego assertion in the cockpit. A captain's course, upgrading or checkflight are conceived as a measure of an individual's achievement in clinical, total objectivity. And here a prime goal must be the development of selfconfidence in the pupil, not its destruction. That performance must be abetted as much as possible by the teacher's techniques and not eroded by the instructor's own shortcomings. In short, the instructor and captain must qualify not only as a pilot but as a personality and pedagogue as well, for his job. Parenthetically one measure to ensure objectivity in the event a pupil is doing badly would be for him to have an immediate change of instructor. If the second instructor also concurs in his colleague's opinion, a final check ride with the chief pilot would determine the outcome. What it amounts to is a real failsafe method in our instruction.

How is it that three men can attain the moon in an incredible feat of human effort, precision, teamwork and relaxed good humor, while it is impossible for some of us pilots to go from Zürich to Basel without going into a frenzy? One of the aspects of the moon shots which the entire world marvelled at, was the easy, casual atmosphere, gentle self mockery and banter that persisted throughout an assignment requiring the maximum of human achievement and exactitude. If this can be achieved elsewhere, then why not too in Swissair? It is time in our own industry that the slogging anachronisms of triviality, pettiness and paramilitary



despotism as a pedagogical method be once and for all abolished in keeping pace with other modern requirements of our profession.

Captain A. Pasternak



**a Kiss  
for  
a Kent**

## Man sollte . . .

- unsern Vorstand darauf aufmerksam machen, dass es weder üblich noch fair ist, eine Abstimmungsfrist über die Festtage anzusetzen (allgemeiner Rechtsstillstand und Betriebsferien).
- einmal abklären, inwieweit es bei einer geheimen Aeropers-Abstimmung zwingend ist, das Stimmcouvert mit dem Namen zu versehen. Eine andere Kennzeichnung des Stimmrechtsausweises läge im Bereich des Vorstellbaren . . .
- wie man uns aus Genf berichtet, der Swissair eigentlich dankbar sein, dass das Bodenpersonal keine fürstlichen Gehälter bezieht, sonst hätten die Zahltags-Gangster noch mehr erbeutet!
- im Crewhouse in Genf wieder einmal die Zimmerfenster putzen, das Öffnen der geräuscharmen (!) Rolläden sei sonst illusorisch!
- die Gewinnmarge des im Crewhouse Genf verkauften Weines eruieren.
- die Einfahrt zum Crewparkplatz in Kloten weiter gegen das Frachtgebäude, d. h. in die noch unfertige, abgerundete Westecke des Parkfeldes, verlegen, bevor es zu spät ist. Dann könnte man nämlich nach dem Procedure-turn beim Diensteingang direkt ohne Race-track-holding-pattern rund um den Parkplatz zu dessen Einlass-Barrieren gelangen. Das seit kurzem gestattete Aufwärtsfahren auf der Zufahrt führt über kurz oder lang zu Frontalkollisionen.
- in Zukunft das «Who is Who?» nur noch besagter Elite der Elite abgeben . . .
- einmal beweisen, inwiefern das «R» auf den uns Mitgliedern verteilten Seniority-Listen deren praktische Verwendung erleichtert.
- der Besatzungsplanung vorschlagen, auf der nächsten Dezember-Einsatzliste auch den Einsatz für den 1. Januar aufzuführen, damit man rechtzeitig seinen privaten Silvesterabend arrangieren kann.

## Versuch einer Opposition

Über die Weihnachts- und Neujahrsfesttage hatte die Aeropers eine Abstimmung über die Ergebnisse der Salärverhandlungen festgelegt (Einführung der Grossraumflugzeuge und Abänderung im Senioritäts-Reglement). Die Unterzeichneten sind nun wohl mit der Art der Salärverbesserung einverstanden, die hauptsächlich den Kommandanten der 4motorigen Flugzeuge zugute kommt, nicht aber damit, dass alle diese Salärverbesserungen VEF-versichert sind. Wir beabsichtigten daher, der nächsten Generalversammlung den Antrag zu stellen, dass diese Salärverbesserungen unversichert und um die Versicherungsprämie erhöht ausbezahlt werden sollen. Wir wurden durch die Abstimmung der Aeropers nun zu vorzeitigem Handeln gezwungen. Hier unsere Geschichte in chronologischer Reihenfolge:

24. Dezember 1969:

Die interne Post verteilt die Abstimmungsunterlagen der Aeropers, in denen der letzte Abstimmungstermin auf den 10. Januar 1970 festgelegt ist. Diese Frist von nur 2½ Wochen ist nicht statutengemäss.

Trotz Weihnachten verfassen wir eine Stellungnahme gegen die vorgesehene Abstimmung und lassen sie am frühest möglichen Termin schreiben und vervielfältigen.

29. Dezember 1969:

Unser Präsident, Herr Sooder, wird telefonisch orientiert, dass

- die Abstimmungsfrist nicht den Aeropersstatuten entspricht und
- eine Stellungnahme gegen die laufende Abstimmung der internen Post zur Verteilung übergeben wird.

30. Dezember 1969:

Die interne Post der Swissair lehnt die Verteilung der Mitteilung an alle Aeropersmitglieder nach Weisung von Herrn Böhme ab.

31. Dezember 1969:

Die interne Post verteilt die Mitteilung der Aeropers, dass die Abstimmungsfrist bis am 19. Januar 1970 verlängert sei. Wird die Abstimmung nun durch diese nachträgliche Verlängerung der Abstimmungsfrist statutengemäss?

Herr Böhme begründet die Verweigerung der Verteilung unserer Stellungnahme wie folgt:

- es werden normalerweise nur offizielle Mitteilungen der Aeropers im Postfach verteilt.
- Es liegt nicht im Interesse der Swissair, diese Stellungnahme gegen die laufende Abstimmung zu verbreiten.



Das Resultat des ganzen Gesprächs ist folgendes: Die Swissair ist nicht bereit, innerhalb der Aeropers eine Meinungsbildung mit Hilfe der internen Post zu ermöglichen, ohne diese Meinungen zu zensurieren!

Was liegt also näher, als an unser Aeropers-Sekretariat zu gelangen. Leider ist es gerade geschlossen, doch kann unser Sekretär gegen Abend zu Hause erreicht werden. Es ist jetzt natürlich zu spät, um die ca. 550 Couverts zu adressieren, zu verpacken und per Post zu versenden. Auch will der Sekretär vor einer Verteilung zuerst unsern Präsidenten begrüßen, der aber erst am 2. Januar von der Strecke nach Zürich zurückkehren wird.

In der Überzeugung, dass unser Sekretariat auch einem Mitglied zur Verfügung steht, das nicht in allen Punkten mit dem Vorstand der Aeropers völlig einig ist, werden die Blätter unserem Sekretär zur Verteilung im neuen Jahr übergeben. Über die Neujahrstage bleibt somit unsere Stellungnahme liegen, nur die Abstimmungsfrist läuft weiter!

5. Januar 1970:

Gegen Ende des ersten Bürotages im neuen Jahr erkundigen wir uns telefonisch nach dem Schicksal unserer Mitteilung. Es wird uns mitgeteilt, dass das Aeropers-Sekretariat auf Beschluss von Herrn Sooder nicht für die Verteilung dieser Blätter zur Verfügung stehe. Der ganze Stoss Blätter könne auf dem Sekretariat wieder abgeholt werden. Unserm Wunsch nach einem Satz adressierter Couverts, um die Orientierung der Mitglieder per Post auf eigene Rechnung vorzunehmen, wird mit der gleichen Begründung nicht entsprochen!

Das Resultat dieses Entscheides kann nur lauten: Auch in der Aeropers ist jemand, der eine Meinungsbildung mit Pro und Contra nicht wünscht.

In Nacharbeit und mit Hilfe von verschiedenen Gattinnen — es sei ihnen auch an dieser Stelle herzlich gedankt — werden die Couverts nach der letzten uns zur Verfügung stehenden Adressenliste (Stand 1. August 1968!) geschrieben. Daher haben Sie die Mitteilung vielleicht an die falsche Adresse oder zu spät erhalten. Wir bitten um Entschuldigung.

6. Januar 1970:

Die Couverts werden verpackt und mit Hilfe der PTT auf eigene Kosten verschickt.

Dies ist der chronologische Ablauf unserer versuchten Opposition. Trotz intensiven Bemühungen ist es uns erst nach ca. 14 Tagen gelungen, die gewollten (Swissair, Aeropers) und die ungewollten Widerstände (Festtage) zu überwinden und mit unserer Meinung an alle Mitglieder zu gelangen. Und dies bei einer ursprünglich auf 2½ Wochen angesetzten Abstimmungsfrist. Beim Schreiben dieses Berichtes und bei Redaktions-

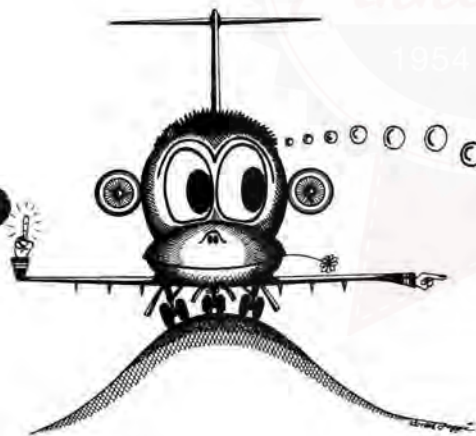
schluss der Aeropers-Rundschau liegen die Resultate der Abstimmung noch nicht vor. Dieses Resultat ist unserer Ansicht nach überhaupt von sekundärer Bedeutung. Sicher müssen wir uns aber mindestens folgende Fragen stellen:

1. Hatten Swissair und Aeropers Angst vor einem Kommentar, der sich nicht positiv zu der laufenden Abstimmung äusserte?
2. Ist dies ein Abstimmungsverfahren, das die freie Meinungsbildung ermöglicht und das wir uns wünschen?
3. Ist eine solche Abstimmung überhaupt noch korrekt?

Kloten, 6. Januar 1970

Ruedi Gretler

Adolf Strehler



## Landing instructions, please!

Was bei einem normalen Piloten sich so anhörte, würde von berühmten Leuten in etwa so ausgedrückt:

HOMER:

O sage mir, Tower, die Richtung der runway und auch den Wind,  
denn landen möcht' ich jetzt mein Flugzeug, einen Donnervogel,  
geschwind.

SCHILLER:

Wir wollen sein ein einig Volk von Fliegern  
In keiner Not uns fürchten und Gefahr!  
Jetzt möcht' ich meinen Flug beenden, der herrlich und voll Freiheit war  
Freiheit ade! Es muss geschieden sein!  
Ich finde mich, oh Tower, jetzt auf dem «Final» ein!

GOETHE:

Vom Eise befreit sind Fläche und Nase  
Ich bin jetzt im Descent, gleich komm ich zum Feld,  
Damit ich nicht in den Boden rase,  
Hab' ich den Altimeter richtig gestellt.  
Helft Ihr mir nicht landen, Ihr ewigen Geister,  
Dann steh' mir Gott bei, der allmächtige Meister!

KANT:

Zürich Tower, ich lande so, dass meine Landung zur Maxime für alle  
andere Piloten werden kann!

EUGEN ROTH:

Ein Mensch, der Eugen Roth sich nennt,  
Möcht' **das** tun, was man Landung nennt!

SHAKESPEARE:

Glorious Zürich Tower, thou shalt tell me how the ghostly wind and  
the allmighty QNH will be so the swift arrow cometh down to earth  
safely and soundly!

SAMICHLAUS:

Vom Himmel hoch, da komm' ich her  
Ich bring 'ne DC-9 daher.  
Möcht vieler Kinder Herz erfreun,  
Drum lasst mich schnell in Zürich rein!



BUNDESTAGSPRÄSIDENT K. U. v. HASSEL:

Einerseits weiss ich natürlich, wie eines der modernsten Luftfahrzeuge der westlichen Hemisphäre, die DC-9, gelandet wird, doch andererseits möchte ich an dieser Stelle betonen, dass mir Landeanweisungen nicht ungelegen sind!

EX-BUNDESKANZLER LUDWIG ERHARD:

Als Vertreter des Deutschen Volkes, auch der Brüder und Schwestern jenseits des Eisernen Vorhangs, für deren Recht und Freiheit ich immer eintreten werde, möchte ich Sie bitten, mir für meine Landung das Vertrauen auszusprechen, das mir das Deutsche Volk als Garant für den Wohlstand der formierten Gesellschaft schon bei der letzten Wahl in so eindeutiger Weise geschenkt hat.

EX-VERTEIDIGUNGSMINISTER GERHARD SCHRÖDER:

Nach eingehenden Verhandlungen mit den Herren von Zürich Approach, bei denen die gegenseitigen Standpunkte offen zur Aussprache kamen, jedoch in allen Punkten keine zufriedenstellende Einigung erzielt werden konnte, habe ich mich nach reiflicher Überlegung und Anraten der Herren von Approach entschlossen, Sie, meine Herren aus Zürich Tower zu bitten, mir Mitteilung zu machen davon, wie eine Landung auf Ihrem Platze bewerkstelligt werden kann und ob ein eventuelles Ausweichen nach Genf oder Basel im Bereich des Möglichen liegt.

Dieser Beitrag wurde einstens für eine Staffel-Bierzeitung verfasst, und zwar von **Jürgen Schott**.



# Und so

*Ein Fiat 850 Coupé vereint die Vorzüge eines Stadtwagens mit den Qualitäten eines GT.*

*145 km/Std.  
52 DIN PS.  
Ab Fr. 7800.-  
Fiat 850 Limousine.  
37 DIN PS., 5 Plätze.  
Ab Fr. 5550.-  
Fiat 850 Special  
47 DIN PS.  
Ab Fr. 5950.-  
Fiat 850 Spider.  
52 DIN PS.  
Ab Fr. 8950.-*

*Fiat Automobil-  
Handels AG  
Freihofstrasse 25  
8048 Zürich*

**FIAT**  
**850**  
**SPORT**  
**COUPE**



*Mitarbeiter der Swissair erfragen den für sie gültigen Spezialpreis bei Hr. B. Huber, ☎ 52 77 52 int. 66*

Und zum Schluss noch einen Vers  
für die liebe Aeropers:  
eine kurze Lektion  
freier Information.

Pflegen wir in unsern Kreisen  
uns doch täglich zu beweisen,  
wie man demokratisch lebt,  
stets nach Kompromissen strebt,  
auch die Gegner respektiert,  
ihre Meinung toleriert.

Stimmt man ab, so ist es klar  
dass dazu ein Kommentar  
uns die positive Seite  
des Problemes unterbreite,  
Treten Gegner in Erscheinung,  
solche, welche andrer Meinung,  
steht es ihnen frei und offen,  
nein zu sagen — woll'n wir hoffen!

Ernster wird die Sache zwar,  
wenn sie nun ein Formular  
zu verfassen sich erdreisten,  
dessen Inhalt nun die meisten  
stürzt in arge Seelenpein  
zwischen ihrem Ja und Nein.  
Plötzlich stellt man konsterniert  
fest, dass «es» nicht mehr marschiert.  
Wozu denn ein Ja gefährden?  
Solches muss verhindert werden!  
Folglich sperrt man — na denn Prost!  
Sekreatriat und Post!  
(Doch zu ebendieser Stunde  
ging da etwas vor die Hunde!)



# Vorstandszusammensetzung und Kommissionen

## **Vorstand**

Präsident: A. Sooder  
Vizepräsidenten: F. Stadelmann,  
W. Walser, Th. Patch  
Kassier: P. Bircher  
Beisitzer: D. Baumeister, E. Bruinsma,  
O. Grunder, K. Kuratli, W. Meyer,  
C. Mollet, V. Ramchandran, R. Schilliger,  
D. Staal, M. Bethge, E. Schadegg

## **Sekretariat**

Dr. W. Huber (privat 96 18 54)  
Frau N. Grösch-Bonhöte  
Rietstrasse 17, 8152 Glattbrugg  
Telefon 83 48 91 und 83 48 38  
Postfach 150, 8058 Zürich-Flughafen

## **Einsatz-Kommission**

Vorsitz: F. Stadelmann  
Vize-Vorsitzender: M. Cross  
DC-8: H. Dietschi, P. Habegger,  
Ch. Milne-Fowler, R. Schilliger  
FA/SAF: W. Meyer  
CV-990: H. Maurer, K. Rutishauser, W. Pink  
SE-210/DC-9: E. Heusser, K. Kuratli,  
A. Atkins  
Copifragen: C. Mollet  
Nav.-Fragen: M. Bethge

## **Deployment- und Unterkunfts-Fragen**

Vorsitz: F. Stadelmann  
NA: R. Schilliger  
FA/SAF: E. Fischli, W. Meyer  
EU: K. Kuratli, A. Atkins  
ME/WA: D. Baumeister  
SA: P. Habegger

## **IFALPA-Kommission**

F. Stadelmann, J. Sterndale, E. Heiz,  
W. Walser, A. Atkins, L. Ritzli,  
W. Busenhardt

## **Konsultativ-Kommission**

A. Sooder, Präsident  
P. Bircher, W. Meyer, F. Stadelmann,  
W. Walser, E. Bruinsma, J. Elfring,  
Th. Patch, W. Ruiter

## **Kommission für Cockpit-Umschulungen, Umschulung der Navigatoren und Job Security der Navigatoren**

A. Sooder, F. Stadelmann, W. Walser,  
H. Swart, M. Bethge, E. Schadegg

## **Kommission für Seniority-Reglement**

A. Sooder, W. Meyer, W. Walser,  
E. Bruinsma

## **Eidg. Luftfahrt- und Flugsicherungs- Kommission**

A. Sooder, E. Heiz

## **Flugsicherheits-Kommission**

Vorsitz: E. Heiz  
A. Bezzola, D. Friolet, O. Grunder,  
R. Leutwyler, U. Reifler, W. Ruiter,  
H. P. Suter, R. Suter, D. Staal, G. Schaefer

## **VEF-Stiftungsratmitglieder**

J. Muggler, K. Rutishauser, A. Strehler,  
E. Scheller

## **Aeropers-Delegation bei Dachverband**

Präsident: A. Sooder  
F. Stadelmann, E. Schadegg, J. Elfring,  
Dr. W. Huber

## **IGAP**

Präsident: K. Rutishauser  
Vizepräsident: P. Habegger  
Geschäftsführer: Dr. W. Huber

## **Loss of Licence-Kommission**

K. Rutishauser, W. Pink

## **Kommission für Ausländerfragen**

Th. Patch, E. Bruinsma, J. Fosbrooke,  
V. Ramchandran, W. Ruiter

## **Romands**

P. Auberson, R. Meier, D. Moreillon

## **Planungs-Kommission**

Luftfahrt VHS, Luzern  
R. Schilliger

## **IANC-Vertreter**

K. Schmidli

## **Zollfragen**

K. Schmidli

## **Seniority- und VEF-Kommission**

Vorstand der Aeropers

## **Kontrollstelle**

K. Linggi, P. Gass

## **Stimmzähler**

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

## **Rundschau-Redaktion**

Dr. W. Huber, H. Hürzeler, M. Cross



