



März/April 1970

aeropers rundschau



Offiz. Organ der Vereinig. des fliegenden Personals der Swissair

Obwohl die «aeropers-rundschau» das offizielle Organ der Aeropers darstellt, widerspiegeln die in den einzelnen Artikeln zutage tretenden Ansichten nicht notwendigerweise die Meinung des Vorstandes.

Ohne die vorgängige schriftliche Einwilligung der Redaktion ist jede Wiedergabe von Artikeln aus dieser Zeitschrift untersagt.

Inhalt	Seite
Liebe Rundschauler	3
Liebe Mitglieder	5
Karl Berlinger	6
Armand Etienne	9
Hans Kuhn	11
Werner Gimmi	15
Hans Maag	18
Peter Frey	20
Claire Aubort	22
Eliane Gaillard	24
Claire Henry	26
Doris Rusca	28
Dankadresse der Direktion	29
Was uns beschäftigt	30
Kommentar zu den Rotationen Sommer 1970	33
Einsatzkommission	37
Petition vom 21.2.1970	39
Pressekommentare	40

Redaktionsschluss der Mai/Juni-Nummer: 9. Mai 1970

Redaktion:

Dr. W. Huber
H. Hürzeler
M. Cross

Versand:

Sekr. Aeropers
Postfach 150
8058 Zürich-Flughof
Telefon 83 48 38
und 83 48 91

Druck:

Wettlin & Co.
Buchdruck
Rosengartenstr. 5
8037 Zürich
Telefon 051/44 47 44

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



LA SUISSE

Lebens-Versicherungs-Gesellschaft
Unfall-Versicherungs-Gesellschaft
Lausanne

Leben · Unfall · Krankheit · Haftpflicht
Motorfahrzeuge · Kautions

Generalagenturen in der ganzen Schweiz

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



Liebe Rundschauler

Diesmal fällt mir das Schreiben schwer, sehr schwer sogar! Wir alle stehen noch zu sehr unter dem Eindruck der Katastrophe von Würenlingen. Denn diesmal hat es **unsere** Kameraden, **unsere** Besatzungskolleginnen und -kollegen, **unsere** Passagiere samt ihrem grossen Kreis von Angehörigen, **uns** — die Swissair und die Aeropers — persönlich getroffen. Wir alle wissen zwar um das erhöhte Risiko in unserm Beruf, um die theoretische Möglichkeit eines Unfalles. Daher setzen wir uns alle so vehement für die Flugsicherheit ein, nicht nur wir «Fliegenden», sondern alle Swissairangestellten.

Nun waren es aber vermutlich weder Schicksal noch Tücken der Technik, weder unberechenbare Naturgewalten noch die übliche Verkettung unglücklicher Umstände, sondern — wie gesagt — vermutlich hasserfüllte, total irregeleitete Menschen, die dieses Unglück willentlich und wissentlich über so zahlreiche Unschuldige gebracht haben. Noch aber ist diese widerliche Hypothese nicht lückenlos bewiesen. Daher wohl dieses Gefühl der Ohnmacht, des Zornes und der Ratlosigkeit, da wir es nämlich verlernt haben, mit Gewalttätigkeit und Hinterhältigkeit zu leben und zu rechnen. So schwach und hilflos wären wir zwar auch wieder nicht, wenn wir uns zu einem gemeinsamen Vorgehen aufraffen würden. Zugegeben: der Moment einer mutigen, entschlossenen und überlegten Reaktion im Namen der Flugsicherheit wurde gründlich verpasst.

Wir haben zwar mit vielem gerechnet; vieles wurde vorgekehrt, indessen hat ein solches Vorkommnis den Rahmen unserer Vorstellung einfach gesprengt und uns total überrascht. Andererseits kann diesmal der Aeropers nicht vorgeworfen werden, sie hätte sich zu einer emotionell bedingten Kurzschlussreaktion hinreissen lassen. Swissair und Vorstand haben gleich nach dem Unfall unter Zeitdruck ihre Entschlüsse fassen müssen, und es ist in dieser Trauernummer unserer Zeitschrift weder der Moment noch der Ort, um auf nachträgliche Besserwisserie einzutreten. Seither bemüht man sich nämlich pausenlos um eine seriöse Abklärung und gleichzeitig um entsprechende konsequente, wirksame und weltweite Massnahmen. Wir alle müssen unsere besten Kräfte mobilisieren, um gemeinsam mit den neuen unerfreulichen Gegebenheiten fertigzuwerden.

Konzentrieren wir unser ganzes Denken auf die zahllosen Möglichkeiten neuer Bedrohungen, treffen wir die geeigneten Vorsichts- und Sicherheitsmassnahmen, lassen wir uns nicht mehr überraschen! Es muss hier eine wahre Generalstabsarbeit geleistet werden: jede Idee zählt. Diese grosse Denkarbeit muss aber frei sein von Rachegefühlen oder von Profitdenken. Es geht darum, aus dieser Katastrophe die logischen Konsequenzen zu ziehen. Selbst wenn wir uns dabei den Gürtel enger zu schnallen hätten . . . wir sind es nicht nur unsern toten Kameraden schuldig, sondern auch ihren Angehörigen, denen wir an dieser Stelle nochmals unsere Solidarität, unser ehrliches Mitgefühl und Beileid aussprechen.

In dieser März/April-Nummer stellen wir unsere verbandsinternen Probleme zurück und gedenken vor allem unserer abgestürzten Arbeitskameradinnen und -kameraden. Es ist uns wieder einmal brüsk vor Augen geführt worden, wir sehr eine durch die Einsatzliste zusammengewürfelte Besatzung plötzlich zur Schicksalsgemeinschaft werden kann, und wie exponiert das fliegende Personal bei der täglichen Erfüllung seiner Pflicht eigentlich ist. Weil wir alle auf Gedeih und Verderb im selben Flugzeug sitzen, veröffentlichen wir hier nicht nur die Nachrufe unserer drei Aeropers-Mitglieder, sondern die **aller** verunfallten Besatzungsmitglieder. Es handelt sich dabei zum Teil um Auszüge aus den Traueransprachen, die uns von den Herren Gehriger, Staubli und Herzog zur Verfügung gestellt wurden, sowie um persönliche Nekrologe, die von Freunden der Opfer geschrieben wurden.

In Trauer und voller Ehrfurcht gedenken wir unserer abgestürzten Kameraden. Sie haben angesichts des sicheren Todes voll bewusst und bis zuletzt mit bewundernswürdiger Ruhe gehandelt. Wir werden sie und ihre Haltung nie vergessen.

Hano Hürzeler

Liebe Mitglieder der AEROPERS und des Dachverbandes

Tief erschüttert stehen wir vor der Tatsache, dass uns am 21. Februar 1970 durch eine unbegreifliche Katastrophe neun Besatzungsmitglieder und ein Passivmitglied jäh entrissen wurden. Unverständlich erscheint uns, dass dieses Ereignis von Menschenhand vorbereitet wurde und wir zusehen müssen, wie uns die Verantwortung für Menschenleben und hohe Sachwerte durch verwerfliche Terrorakte aus unseren Händen gerissen wird.

Allen schwergeprüften Hinterbliebenen der beim tragischen Unfall von Würtenlingen ums Leben gekommenen Opfer sprechen wir unser tiefempfundenes Beileid aus.

Wir werden unseren Mitgliedern ein ehrendes Andenken bewahren.

Für uns geht der tägliche Einsatz weiter mit der Hoffnung, dass Mittel und Wege gefunden werden, um solche unmenschliche Taten zu verhindern.

Mit freundlichen Grüßen
A. Sooder





Karl Berlinger
Flugkapitän

(Auszug aus der Abdan­kungs­an­sprache von Capt. R. Staubli)

Capt. Berlinger trat Ende 1951 in die Swissair ein als Pilotenaspirant. Er brachte geradezu ein ideales Rüstzeug mit: Matura an der Oberrealschule, Ingenieur-Studium an der ETH mit Diplom-Abschluss und im Sack das Brevet als Militärpilot. Schon ein knappes Jahr später kam er als DC-3 Copilot zu seinem ersten Streckeneinsatz. Damit stand er am Anfang einer erfolgreichen Laufbahn als Verkehrspilot. Lassen Sie mich die Stufen dieser Laufbahn kurz festhalten:

1958: PIC DC-3

1959: PIC CV-440 Metrop

1961: Copi DC-8

(Für die Swissair hatte eben das Düsenzeitalter begonnen)

1964: PIC SE-210

und im März 1968 hat er mit der Beförderung zum PIC auf unseren Coronados die höchste Stufe in der fliegerischen Laufbahn erreicht, die zu erreichen es überhaupt gibt. Seit zwei Jahren hat er zu unserer vollsten Zufriedenheit unsere Coronados über Meere und Länder kommandiert. Letzten Samstag hat seine Laufbahn — mitten in ihrer vollen Entfaltung — ein jähes, unvorstellbares Ende gefunden.

Ich habe Capt. Berlinger persönlich sehr gut gekannt. Und alle, die mit ihm zusammentrafen, die mit ihm zu tun hatten, haben ihn als bescheidenen, hilfsbereiten, zuverlässigen Kameraden geschätzt. Sein Auftreten war sympathisch, sein Wesen eher von zurückhaltender Art, seine Einstellung zur Arbeit vorbildlich. Seine fliegerischen Erfolge sind ihm nicht in den Schoss gefallen. Zäh und ausdauernd hat er sich empogearbeitet, Rückschläge mit unbeugsamem Willen und Energie überwun-

den. Aus dem jungen Copiloten von 1952 ist ein verantwortungsvoller CV-990 Kommandant geworden, der das volle Vertrauen seiner Vorgesetzten besass.

Als Coronado Pilot ist er in den letzten Monaten oft in den Mittleren Osten geflogen. Die unsichere politische Situation, die Fälle von Flugzeugentführungen und die verbrecherischen Anschläge haben unsere Piloten — und sicher auch Capt. Berlinger — mit Besorgnis erfüllt. So wie es seinem Wesen entsprach, hat er diese Belastung getragen, ohne Aufhebens, im Vertrauen auf sein Können und im Geist der Pflichterfüllung. Am letzten Samstag hat er uns dieses Können in einer ausweglosen Situation bewiesen, die uns in ihrer Tragik mit tiefer Trauer, aber auch mit Stolz erfüllt. Der Flug hat harmlos, routinemässig begonnen. Und als die ersten Störungen auftraten — in ihrem Anfangsstadium nicht als katastrophal erkennbar — hat Capt. Berlinger ohne Zögern die einzig richtige Entscheidung getroffen: Rückkehr nach Zürich-Kloten. Mit bewunderungswürdiger Ruhe und fast stoischer Gelassenheit haben er und sein Copilot die Kontrollstelle über die sich rasch verschlimmernde Situation orientiert und sich kaltblütig der sich schlagartig entwickelnden Notlage entgegengestellt. Sie haben gekämpft, gerungen, mit all ihrem Können und ihrer Erfahrung, ruhig und ohne irgendwelche Zeichen von Panik.

Sekunden vor dem Absturz — angesichts des Todes — haben sie ihre letzte Meldung abgesetzt: Good bye everybody. Um 13.35 Uhr ist die HB-ICD in der Nähe von Würenlingen — weniger als 20 km von seinem Wohnort entfernt — zerschellt. Ich kann Ihnen meine Gefühle nicht schildern, die mich bewegten, als ich das Tonband des Unglücksfluges abhörte. Es hat mich mit Verbitterung und Niedergeschlagenheit erfüllt, als ich erkennen musste, dass die wohl durch den Sabotageakt geschaffene Notlage trotz einwandfreier Abwicklung ihm keine Chancen liess.

Man hört hin und wieder — besonders heute nach diesem tragischen, so sinnlosen Unfall — dass die Fliegerei mit Risiken, mit erhöhten Gefahren verbunden sei. So ganz trifft dies nicht zu. Die etwas irrige Auffassung mag vielleicht daher rühren, weil dem Nicht-Piloten in seiner Erdgebundenheit das Gefühl, das Begreifen für die Bewegung im 3-dimensionalen Raum fehlt. Wohl sieht sich der Pilot einer für viele völlig unbekannteren Art von Problemen gegenüber, die er lösen muss. Auch wir vom Fach sprechen viel über Flugsicherheit, doch aus einem andern Blickwinkel, denn sie zu garantieren ist unsere Hauptaufgabe. Wir sind für die Sicherheit unserer Operation in fliegerischen Belangen verantwortlich. Es ist unsere Aufgabe, durch geeignete Schulungsprogramme und Ausbildungskurse den verlangten hohen Leistungsstand unserer Besatzungen zu gewährleisten. Und wir geben uns nie zufrieden. Wir überprüfen und erneuern laufend unsere Dispositionen auf Grund der neuesten Erkenntnisse und Erfahrungen. Und wenn die Besatzung zum

Streckenflug antritt, ist sie ihrer Sache in jeder Hinsicht sicher. Diese technische Beherrschung, dieses technische Können hat unser Capt. Berlinger und seine Besatzung in eindrucklicher Art und Weise demonstriert.

Wie umfangreich die Ausbildung, wie sorgfältig das Training auch ist, so kann es nie vollständigen Aufschluss geben über das menschliche, psychische Verhalten in kritischster Notlage. Das Problem hat mich oft und viel beschäftigt. Und ich habe mir die Frage als Pilot persönlich vorgelegt. Ich habe sie nicht restlos beantworten können.

Letzten Samstag hat mir Capt. Berlinger in den Minuten vor dem Absturz seine Antwort gegeben. Er hat eine menschliche Grösse gezeigt, die höchste Anerkennung und Bewunderung verdient. Er hat im Wissen um seine Verantwortung für Besatzung, Passagiere und Flugzeug eine beispielhafte Kaltblütigkeit und Ruhe bewahrt. Seine Übersicht, seine Handlungsfähigkeit in schwerster Notlage haben mich tief beeindruckt. Capt. Berlinger ist nicht mehr unter uns. Der tragische Absturz der Coronado hat unsäglich viel Leid gebracht. Ich kann keinen Trost spenden. Das Leben — so hat gestern ein Pfarrer gesagt — ist unersetzlich. Und doch muss man vorwärtsblicken, muss man in Zeiten der Trauer, des Schmerzes und der Ohnmacht einen Sinn hinter einer solchen schweren Prüfung suchen. Es fällt sehr schwer. Es fällt doppelt schwer, wenn man bedenkt, dass wahrscheinlich nicht eine Verkettung unglücklicher Umstände, sondern möglicherweise ein verbrecherischer Anschlag als Ursache des schrecklichen Unglückes betrachtet werden muss. Vielleicht, so wollen wir zusammen hoffen, dass das Opfer die Welt aufrüttelt, die guten und positiven Kräfte sammelt und mobilisiert und die Menschheit zur Besinnung bringt.

Für uns jedoch, für uns 600 Piloten der Swissair haben Capt. Berlinger und seine Besatzung ein Vermächtnis hinterlassen, das Vermächtnis einer treuen Pflichterfüllung bis in den Tod. Capt. Berlinger, im Leben ein bescheidener, liebenswürdiger Mensch, ist in diesen letzten Minuten seines Lebens — und er wusste, um was es ging, er wusste um die Ursache — über sich selbst hinausgewachsen. Mit der heroischen Abwicklung der schwersten Notlage wird er für uns zu einem Vorbild — menschlich wie auch beruflich.

Die Swissair fliegt weiter. Während wir hier in tiefer Trauer versammelt sind, sind unsere Flugzeuge unterwegs in allen Richtungen über Länder und Meere. Die Besatzungen werden ihren Kameraden nicht vergessen. Wir nehmen Abschied von ihm, doch nur von seiner sterblichen Hülle. In unserem Andenken wird er weiterleben. Ich verneige mich vor ihm in Stolz und Trauer und spreche im Namen seiner Vorgesetzten, im Namen aller Besatzungen, im Namen der Aeropers, Ihnen, Frau Berlinger, Ihrer schwer geprüften Familie, den Angehörigen und Freunden unser tiefempfundenes Beileid aus.



Armand Etienne
Senior First Officer

Le visage d'Armand restera gravé dans la mémoire de tous ceux qui l'ont connu.

Aimable, souriant, son jeu de physionomie soulignant la parole, la devançant, lui donnait tout son rayonnement. Il avait le souci de convaincre autant que le don d'intéresser ses amis qui, grâce à sa gentillesse et sa simplicité, étaient «sur la même longueur d'ondes». Les signes extérieurs de son caractère l'ont servi et ont permis à ses amis de le comprendre et de le situer dans l'échelle des valeurs comme un bon pilote, calme et consciencieux.

J'ai souvent été son confident; je puis affirmer que c'était un homme dévoué complètement à la cause de l'aviation. Notre compagnie peut être fière d'avoir eu parmi ses collaborateurs un homme qui n'a jamais reculé dans l'accomplissement de son travail. Pendant les périodes de transition de ses camarades de classe, où il devait voler davantage qu'à l'ordinaire, il restait compréhensif, n'avait jamais de paroles amères à l'égard de ceux qui avaient eu plus de chance que lui. Il a joué le jeu en toute simplicité.

Les tâches de l'aviation de transport sont belles et exigeantes. Armand les a accomplies dans la mesure de ses moyens, avec sérieux; elles ne pesaient jamais trop sur ses épaules. Il ne s'attardait pas sur le détail, ce qui lui permettait de discerner l'ensemble des valeurs et des règles essentielles inhérentes à notre beau métier.

Armand Etienne est né à Odessa. Déjà ses parents avaient le goût des voyages, des grands horizons. C'est d'eux qu'il a hérité cette recherche de l'aventure, dans la connaissance des peuples et des hommes, d'au-

tres civilisations. Il revint en Suisse et étudia l'agronomie à l'Ecole d'Agriculture de Marcellin.

Attiré par la découverte d'autres peuples, il partit en Australie où il acheta quelques rûchers qu'il transportait par camion dans les régions où la floraison donnait les meilleures chances de récolte de miel. Pendant que ses abeilles butinaient, il extrayait lui-même le miel des cadres, le mettait en boîtes et le vendait. Parcourant la campagne en déplaçant ses rûchers il arrivait à faire plusieurs récoltes par année, et c'est au cours de ces déplacements par monts et par vaux qu'il apprit à connaître les hommes et à se faire des amis.

La guerre de 39 éclata. Il demanda alors à notre ambassade de rentrer en Suisse pour accomplir ses devoirs militaires, mais on lui fit remarquer qu'il n'avait pas de possibilité de retour pour la Suisse. C'est alors qu'il prit la décision de s'enrôler dans la Royal Air Force australienne et de défendre la cause des alliés.

Il m'a raconté en toute simplicité plusieurs de ses raids à bord de «Catalinas». Il a parcouru le Pacifique de long en large et en connaissait la plupart des îles. Il était apprécié de son équipage, comme commandant à bord, et n'a jamais failli à son devoir.

Comme la plupart des pilotes, il aimait aussi voler en rase-mote, mais lui, le faisait souvent pour pêcher, car en ouvrant le cockpit, l'on avait en quelques minutes suffisamment de poissons volants à bord pour faire une bonne friture! Il aimait les bons petits plats. Ceux d'entre nous qui ont eu la chance de sortir en sa compagnie, à Bangkok ou à Hong-Kong, s'en souviendront toujours: il aimait la bonne chère, savait apprécier un bon menu, il connaissait les petits restaurants avec leurs spécialités. . (il devait savoir choisir, car il ne fut jamais affecté par les amibes!).

Nous sommes souvent sorti ensemble; il était simple, aimable, sans vantardise. Dans ses récits de vols sur le Pacifique, il restait dans la ligne du dévouement pour son prochain. Et ce n'est qu'à Genève dans la Cathédrale de Saint-Pierre, lors de l'oraison funèbre, que j'ai appris par la voix de notre chef-pilote, Monsieur Staubli, qu'il était porteur de la Distinguished Flying Cross de la Royal Air Force.

Armand, tu as été un exemple pour nous tous. Tu as été l'homme engagé à la cause de l'aviation et tu l'as été jusqu'à la mort. Le ressort de ton énergie a fonctionné jusqu'à la dernière seconde. Il m'a suffi d'entendre tes dernières paroles pour m'en convaincre. Tu n'avais plus le temps de faire le détail . . . «Good-bye everybody» . . .

. . . «Good-bye everybody» . . . C'est la gorge serrée que tu as pensé à tous: à ta femme, à tes enfants, à nous tous, tes amis.

Au revoir Armand . . . Tu as été vaincu par des forces hargneuses, inqualifiables, inexcusables, injustifiables. Ton visage restera toujours marqué dans ma mémoire et nous te disons tous:

Adieu . . . jusqu'au revoir

Charly Goumaz



Hans Kuhn
Flugkapitän

Auszug aus der Abdankungsansprache von Kurt Herzog, Balair

Als Vertreter der Balair und als langjähriger persönlicher Freund unseres lieben Hans Kuhn ist es mir ein Bedürfnis, ihm in dieser Trauerstunde einige Worte des Gedenkens zu widmen.

Noch ist es kaum eine Woche her, dass Hans, energischen Schrittes und wie gewohnt voller Einsatzfreude und Begeisterung in mein Büro trat, um sich, vor der Wiederaufnahme seiner Funktion als Chef der Balair-Delegation bei der Waffenstillstands-Kommission der UNO in Palästina mit Sitz in Jerusalem, mit mir über seine Aufgabe zu besprechen. Auf diesem Flug nach Jerusalem hat ihn — allen unfassbar — das Schicksal ereilt.

Mit Kuhn Hans, wie er von seinen Fliegerkameraden genannt wurde, verbindet mich als erstes das gemeinsame Erlebnis des Aktiv-Dienstes bei der Fliegertruppe. 1940 lernten wir uns kennen. Hans war aber bereits 1933 zum Fliegerleutnant brevetiert worden. Seine technische Schulung, die er 1937 mit dem Diplom als Maschinentechner in Winterthur abgeschlossen hatte, bot die Voraussetzung, dass er 1937 bei der Swissair als Flugfunker und Pilot angestellt worden war. Da nur wenige Militärpiloten während des Aktivdienstes über diesen zivilen Background als Verkehrspilot der Swissair verfügten, war es nicht verwunderlich, dass Hans Kuhn bald zu den populärsten Militärpiloten gehörte, die wir im Aktivdienst hatten. Als Kommandant der Fliegerstaffel 12 wurde er mein Vorgesetzter und Staffelführer.

Mit seinem sportlichen Geist gelang es ihm, seine Piloten und die Bodenmannschaften zu einem starken Team zusammenzuschweissen. Er verstand es, von seinen Untergebenen grosse Leistungen auf soldati-

schem Gebiet zu erreichen, aber auch, sich mit viel psychologischem Geschick und mit Herz um seine Leute zu kümmern. Die Truppe wäre bereit gewesen, für ihren Kommandanten durch dick und dünn zu gehen. Schon vor dem Krieg war Hans als ein glänzender Kunst- und Akrobatikflieger bekannt gewesen. Er holte sich als solcher hohe Auszeichnungen. Alle Piloten seiner Staffel profitierten von dieser Erfahrung und seinem Können. Er verstand es auch, seine jüngeren Kameraden geschickt zu führen und mit Geduld und Konzilianz erhitzte Gemüter zu versöhnen.

Hans war ein begeisterter Militarist. Seine Dienstzeit dürfte zusammen gerechnet ca. 7 Jahre füllen und seine ausserdienstliche Tätigkeit für militärische Belange beanspruchte ungezählte Abend- und Freistunden. In zahlreichen Vorträgen warb Hans für die Fliegerei und die Swissair. Seine Begeisterung für die Fliegerei blieb bis auf den letzten Tag wach. Nach Kriegsende nahm Hans seine Karriere als Verkehrspilot der Swissair wieder auf und wurde bereits 1946 zum Flugkapitän ernannt. Er gehörte zu den Jüngsten der unvergesslichen ersten Gruppe der Swissair-Piloten wie Zimmermann, Nyffenegger, Fretz, Heitmanek, von Tscherner, Ernst und Heiniger, die durch ihr Können, ihre Zuverlässigkeit und Einsatzfreudigkeit zweifellos den Grundstein legten für die spätere enorme Entwicklung der Swissair zum weltberühmten Unternehmen mit seinem hohen internationalen Ansehen.

Hans flog in der Folge praktisch alle Swissair-Flugzeugtypen bis zum Beginn des Jet-Zeitalters.

Als wahre Frohnatur war Hans bei Vorgesetzten und Untergebenen und vor allem auch bei den Passagieren ausserordentlich geschätzt und beliebt.

Neben seinem Beruf war Hans ein vielseitiger Sportler. Sein ständiges Training hielt den kerngesunden Mann fit und manch jüngerer Kollege beneidete ihn um seine körperliche Kondition.

Die Liste der Funktionen, die er neben seinem strengen Beruf leitend und helfend ausübte, ist sehr gross. Bestimmt waren es sein unbändiger Dynamismus und sein Wagemut, die zu den vielfältigen Beschäftigungen führten.

Als er im Frühling 1963 nach 25 Swissair-Dienstjahren in den Ruhestand trat, schätzte sich die Balair glücklich, einen so routinierten Verkehrs-Piloten und Fluglehrer als Mitarbeiter zu gewinnen. Es war klar, dass dieser aktive, energische Mann sein berufliches Können nicht brach liegen lassen konnte. Er verfügte über 20'000 Flugstunden Erfahrung auf unseren Flugzeugtypen. Seit diesem Zeitpunkte hat er für uns eine grosse Zahl von Flügen durchgeführt. Als Streckenfluglehrer half er intensiv am Aufbau der Balair mit. Seine bodenständige Dienstauffassung wirkte anspornend auf unsere Piloten, und sein pädagogisches Geschick war uns von grossem Nutzen.

Die Umstellung vom routinemässigen Linienflug auf den Charter-Flugsektor mit den ständig wechselnden fliegerischen Problemen faszinierte ihn. Er flog für uns eine Reihe von wichtigen Sondermissionen, für die er sich spontan zur Verfügung stellte. Schwierige, ungewohnte Aufgaben reizten ihn. Keine Strapaze war ihm zuviel, und keine Gefahr konnte ihn zurückhalten, eine übernommene Aufgabe zu erfüllen.

Seine Mitwirkung und seine Unterstützung bei der Erfüllung von komplexen Missionen waren für die Balair ausserordentlich wertvoll. Wir schulden Hans grossen Dank dafür.

Wohl den grössten persönlichen Einsatz bewies Capt. Kuhn anlässlich des Balair-Einsatzes für das Internationale Rote Kreuz im Biafra-Airlift vom August 1968 bis Februar 1970. Wir hatten zeitweise weit über 50 Personen auf «Fernando Po», ehemals spanisch-Guinea, stationiert. Hans stellte sich für mehrere Einsatz-Perioden als Delegationsleiter zur Verfügung.

Neben der Erledigung der verantwortungsvollen administrativen Leitung flog er eine grosse Zahl von Einsätzen, die grossen persönlichen Mut verlangten, zur vollen Zufriedenheit des Internationalen Roten Kreuzes. Hans wurde ein persönlicher Freund von Botschafter Lindt, der diese Aktion damals leitete.

Im Zusammenhang mit seiner Dienstreise nach Jerusalem stand jedoch ein anderer Auftrag: Seit 1967 betreibt die Balair im Auftrag der Eidgenossenschaft das Flugzeug der Waffenstillstands-Kommission der UNO in Palästina. Der Entschluss, zeitweise die in Jerusalem stationierte Balair-Delegation zu leiten, ist Hans nicht leicht gefallen. Das Interesse an der verantwortungsvollen Aufgabe im Rahmen dieser internationalen Organisation gab aber den Ausschlag für seine Zusage.

Am besten zeigen die Worte von General Odd Bull, wie hoch Hans bei der UNO Waffenstillstands-Kommission in Ansehen stand: «I am shocked and distressed to learn of the news that Capt. Hans Kuhn lost his life in the Swissair crash 21 February. As the senior crew representative of the UNTSO aircraft Capt. Kuhn was truly devoted to his task and served admirably. He set a fine example in general and for Balair in particular. Capt. Kuhn was a popular crew member respected by all UNTSO staff. Please accept our profound sympathy and sincere condolence on your grievous loss.»

Herr Minister Thalmann vom Eidg. Politischen Departement schreibt: «Mit grosser Bestürzung haben wir vernommen, dass Flugkapitän Hans Kuhn, der Delegationschef der Balair bei der UNTSO in Jerusalem Opfer des Flugzeugunglücks von Würenlingen geworden ist.

Es berührt uns besonders tragisch, dass Flugkapitän Kuhn sein Leben auf dem Wege zur Pflichterfüllung bei der Waffenstillstands-Kommis-

sion der UNO in Palästina verloren hat, und es ist uns ein Bedürfnis, Ihnen — und durch Ihre Vermittlung auch den Angehörigen — zu diesem schweren Verlust unser herzliches Beileid auszusprechen.»

Balair, Swissair und Aeropers werden sein Andenken stets ehrend bewahren.





Werner Gimmi
Flight Engineer

Auszug aus der Abdankungsrede
von Vizedirektor A. Gehriger

Als Mitglied der Cockpitbesatzung, als Bordmechaniker oder Flight Engineer — wie er unter Fliegern heisst — d. h. als **der** technische Mann und Betreuer einer vielseitigen und komplizierten Maschinerie, fand auch unser **Werner Gimmi** an Bord der Coronado den Fliegertod.

Der sich verdichtende Verdacht, dass er, zusammen mit seinen Schicksalsgefährten in Cockpit und Kabine, einem feigen und hinterhältigen Anschlag zum Opfer gefallen ist, mag unseren Schmerz und unsere Verzweiflung über das widerfahrene Unheil und die Unberechenbarkeit eines unfassbaren Schicksals noch vertiefen. Was ist Schicksal? Was ist der unerforschliche Ratschluss, der Werner Gimmi, einen Mann in seinen besten Jahren — noch vor der Schwelle der Vierziger — der den geliebten Gatten und Vater und unseren Freund dahingerafft hat? Bei aller Ergebenheit in das Unabwendbare und bei aller Erkenntnis unserer menschlichen Unzulänglichkeit im Verstehen und Begreifen der letzten und äussersten Dinge, wollen wir doch versuchen, uns eine Antwort zu geben.

Betrachten wir den Lebens- und Werdegang von Werner Gimmi, seine gradlinige, zielbewusste, tüchtige und aufwärtsstrebende Laufbahn als ausgezeichnete Berufsmann und seine Entwicklung als vielseitiger und empfindsamer Mensch, als Freund, Gatte und Vater; betrachten wir also sein Sein und sein Werden als Ganzes, kommen wir zu dem Schluss, dass der Sinn dieses ausgefüllten Daseins darin lag, dass ein junger Mann sein Leben nach den verschiedensten Richtungen auszufüllen, anzureichern und zu bestehen verstand.

So sein Leben. Und der Sinn seines Todes? Ich meine, er liegt in dem, was wir in der Erinnerung an einen braven Mann mit uns tragen, in der

nachlebenden Erinnerung an einen ebenso lebenswerten wie tüchtigen, jederzeit anregenden und hilfsbereiten Menschen. In dem, was wir von ihm als einem vorbildlichen Menschen in unseren Herzen tragen.

Nach seinem Eintritt in die Swissair im Jahre 1954 brachte es Werner Gimmi sehr rasch zum Vertrauensmann auf Aussenposten, zuerst als Stationsmechaniker in London und dann in Paris, bis zu seinem Übertritt in die Bordmechanikerausbildung im Jahre 1958 und der Ernennung zum selbständigen Flight Engineer im Mai 1961.

Kaum ein Jahr später kam für den noch nicht Dreissigjährigen der grosse Rückschlag seiner Karriere: mit dem Auslaufen der DC-6 Kolbenflugzeuge und dem schweren wirtschaftlichen Rückschlag der Swissair, im Zuge der Einführung der neuen Jetflotte, unterlag Werner Gimmi mit seinen jungen Dienstjahren dem damaligen Abbau des Flight-Engineer-Corps.

Werner Gimmi, immer initiativ, voller Ideen und Unternehmungslust, stets zukunftsfröhlich und voll Tatkraft, liess sich trotz widerlicher Umstände nicht aus der Bahn werfen. Einer kurzen Tätigkeit bei Cunard Eagle in London folgten einige Monate Einsatz als Sachbearbeiter im Techn. Departement der Swissair, gefolgt von einem ebenso interessanten wie aufregenden zweijährigen Aufenthalt in Beirut und im Mittleren Osten. Zusammen mit seinem Freund Werner Häuptli und anderen verhalf er der TMA, Transmediterranean Airways, zu einer soliden Einführung der DC-6 und sprang kurzfristig in ähnlichem Auftrag auch bei der Trans Arabian Airways mit Sitz in Kuwait ein. Die Arbeit unserer damaligen Ex-Swissair Flight Engineers bei diesen arabischen Fluggesellschaften wurde von den zuständigen internationalen Prüfexperten der ICAO als hervorragend beurteilt. Es mag uns angesichts unseres Unglückes als bittere Ironie vorkommen, dass Werner Gimmi und seine Kameraden mit ihrer Hilfe, mit ihrem Wissen und ihrer Erfahrung sich gerade dort verdient gemacht und in einer Region sich hohe Achtung verschafft haben, aus der möglicherweise der heimtückische Schlag geführt wurde, der ihn so unverdient und allzu früh vom Leben zum Tod brachte.

Bezeichnenderweise — bezeichnend für Werner Gimmis Selbstvertrauen, seine gute Zuversicht und seine glückliche Frohnatur — fielen in diesen bewegten Zeitabschnitt seine Verheiratung mit der ehemaligen SR Air Hostess Fräulein Doris Naegeli und die Geburt von Tochter und Sohn, Monika und Patrick. Wo andere vielleicht zauderten und zögten, schuf der junge Mann in fremdem Land einen glücklichen Familienstand und fand in seiner tüchtigen Frau tätige Liebe, Kraft und Beistand zum glücklichen und erfolgreichen Durchhalten. Werner Gimmi und seine liebe Frau schmiedeten sich unter erschwerten Umständen ihr frohes Glück und die Grundlage einer vielversprechenden Zukunft.

Mit dem Wiedererstarren und der anhebenden Flottenexpansion unserer nationalen Luftverkehrsgesellschaft folgte 1965 — nach dreijäh-

rigem Unterbruch — die Wiederanstellung als SR-Flight Engineer, die Umschulung auf CV-990 und der selbständige Einsatz am 1. Mai 1966. Keine vier Jahre später — am vergangenen Samstag — erlebte Werner Gimmi seinen letzten Flug. Es ist anzunehmen, dass er als erster an seinen Instrumenten auf der BM-Station die Anzeichen einer Störung in der Kabinendruckanlage feststellte, seinem Kommandanten meldete und alle gebotenen Gegenmassnahmen traf. Der auf Band festgehaltene Sprechverkehr zwischen der Besatzung der HB-ICD und dem Kontrollturm legt Zeugnis ab von der bewundernswerten Beherrschtheit und Besonnenheit einer Besatzung auf der vollen Höhe ihrer schwersten Aufgabe. Mit seiner Ruhe und Gelassenheit und der sicheren Beherrschung seines Faches hat Werner Gimmi bestimmt zu dieser vorbildlichen Haltung einer wackeren Mannschaft beigetragen.

Es ist anzunehmen, dass der von der Besatzung festgestellten Explosion im Heck des Flugzeug-Rumpfes anfänglich ein Ausfall der Navigationsmittel und Minuten später — schon auf dem Rückflug zum rettenden Flughafen — ein teilweiser bis totaler Ausfall der elektrischen Anlagen und damit ein Ausfall der Lage- und Blindfluginstrumente folgte. Alle Tüchtigkeit, alles berufliche Können und alle Erfahrung einer hervorragenden Besatzung fanden in der sich nun anbahnenden Katastrophe, in Rauch und Flammen und in der blinden Auslieferung an die Wucht der Elemente — Sturm, Nebel, Schnee — ein unausweichliches Ende. Ohne Angst und ohne Aufregung, ohne Panik. Ruhig und gefasst bis in den Tod, das war die Crew der HB-ICD, das war Werner Gimmi.

Ich habe gesagt, dass Schicksal das ist, was wir aus dem Leben machen, wie wir es meistern. Werner Gimmi hat sein Leben bis in den Tod gemeistert; der Sinn seines Sterbens war Hingabe an das Leben bis zum Letzten.

Wir müssen uns seiner und seiner Kameraden würdig erweisen und sein hartes Schicksal tapfer tragen. Wir dürfen lernen von seiner guten Zuversicht, von seiner anfeuernden Kraft und von seiner steten Hilfsbereitschaft. Und so dürfen seine Angehörigen mit dem Dahingegangenen weiterleben und sich freuen und froh sein über alles, was Werner Gimmi geschaffen hat — sein Haus, seine Familie, seinen weiten Freundes- und Bekanntenkreis, auch über seine exotischen Blumen, die Verwegenheit und Vielgestaltigkeit seiner Orchideen — über seine gereifte Leidenschaft für das Seltene, Wundersame und Schöne und seine starke Fähigkeit und Bereitschaft zu einem grossen, inneren Glück.

Dann hat das harte, schwere Los wieder seinen eigenen Trost und seinen guten Sinn.



Hans Maag

Purser
und Präsident der Vereinigung
der Swissair-Stewards

Ich hatt' einen Kameraden . . .

Hans «John» Maag war ein Freund und Kamerad, so wie wir uns alle einen wünschen.

Darum möchte ich seiner gedenken, als des frohen Kameraden, der oft im Freundeskreis seine Devise mit den Worten kund tat:

That's life, folks . . .

Erinnerungen werden wach, die noch jung und frisch an Zeit, doch eben schon zu Erinnerungen werden mussten. Eines seiner Hobbies war sein scheu gehüteter «Western Trend». John freute sich auch, wenn er seinen Slang-Schatz erweitern konnte. Gar herzlich war seine Freude, konnte er einen neuen Ausdruck an den Mann bringen. Stundenlang konnte er sich im Western Shop, verschämt etwas, umschauen, um für seine beiden Buben, Jimmy und Steffi, etwas zu kaufen. Er sagte mir einmal: «Ich chann's nöd alege, aber de Jimmy und de Steffi, die händ sicher de Plausch». Dabei lachte er und wir beide wussten, so grosse Männer dürfen doch mit Sheriff-Stern und dergleichen nicht mehr spielen.

Als Schüler gewann John einen Rundflug. Dieser und manch heimlicher Besuch des Flughafens mochten für ihn bestimmend werden. Lächelnd konnte er sagen: «Es ist nicht alles Gold was glänzt, doch die grosse Welt, meine Freunde, die dürfen wir erleben».

Was ihn so liebenswert machte, das war eben diese Menschlichkeit, die sich in so vielen kleinen Episoden ausdrückte. Trotz seiner etwas schlenndrigen Art war er ein Mann der Tat. Als unser Präsident hatte er genau die Ruhe und Besonnenheit, welche unerlässlich ist, um für alle etwas zu erreichen.

John, Deiner gedenken wir als was Du warst. Dein junges, aber doch so erfülltes Leben soll uns allen Dein Vermächtnis sein. Ich bin sicher, ich spreche im Namen aller Deiner Freunde und Kollegen, wenn ich mit den Anfangsworten schliesse . . .

. . . einen besseren findest Du nicht.

Dein Freund Etienne





Peter Frey
Steward

Ich möchte an dieser Stelle unseres dahingegangenen Arbeitskollegen und Freundes Peter Frey gedenken.

Sich an den Gedanken zu gewöhnen, dass Peter nicht mehr unter uns weilt, fällt allen sicher sehr schwer, aber ich bin überzeugt, dass er mir und vielen andern immer in bester Erinnerung bleiben wird.

Peter absolvierte den Steward-Kurs mit mir im Jahre 1963 und begann somit seine Laufbahn bei der Swissair mit dem minimal zulässigen Alter von 23 Jahren. Dies allein schon zeigt, dass seine ganze berufliche und sprachliche Ausbildung darauf hinzielte, Steward zu werden, und in diesem schönen und abwechslungsreichen Beruf sah er denn auch seine Zukunft. Dass sein Bruder Rolf, der schon seit langem als Gruppenchef-Purser in unserer Firma tätig ist, Wesentliches zu seiner Berufswahl beigetragen hat, wurde uns von Peter damals schon während des Kurses bestätigt.

Wenn ich heute zurückdenke, so steht doch eines klar vor meinen Augen: Peter war ein lieber, positiver und stets hilfsbereiter Kamerad. Auch unterwegs, wo immer man ihn treffen mochte, seine Zufriedenheit und gute Laune liess er nie zu Hause. Selbst unmittelbar nach sehr anstrengenden Flügen beklagte er sich nie und büsste auch seine Fröhlichkeit nicht ein.

In letzter Zeit galt Peters ganzes Interesse seiner neuen Wohnung in Niederhasli, die er mit grosser Begeisterung und Liebe zu seinem Heim auszubauen gedachte. Er wollte sich damit ein Refugium schaffen, das ihm in seiner Freizeit wirkliche Entspannung bieten sollte.

So stehen wir heute erschüttert vor der Tatsache, dass ein junges, vielversprechendes Leben und damit unzählige Zukunftspläne ein jähes Ende gefunden haben.

Peter ist nicht mehr, aber seine heitere und unbeschwerte Art wird uns immer im Gedächtnis bleiben.

Peter Frank

P.S. Seine Mutter, sein Bruder und seine Anverwandten möchten an dieser Stelle für die grosse Anteilnahme anlässlich der Abdankungsfeier recht herzlich danken.





Claire Aubort
Hôtesse

Hommage à une amie défunte,
Depuis ce terrible après-midi du 21 février qui a endeuillé la Suisse entière, Claire Aubort n'est plus. Claire, jusqu'à ce jour tragique tu fus une femme jeune, heureuse, pleine de vie et pétillante de gaieté. Je me rappelle, c'était au mois d'avril 1963, où, hésitante et timide, tu fis tes premiers pas comme hôtesse de l'air. Très vite tu as pris confiance en ce beau métier et par ta personnalité, ton charme, ton intelligence, ta gentillesse, tu as su acquérir les cœurs les plus inaccessibles. Tu fus très vite une hôtesse douée et une parfaite amie.

J'ai toujours admiré ta conduite, ton maintien, ta patience et la stabilité dont tu faisais preuve. Te rapelles-tu la façon dont tu t'exprimais dans trois langues et que personne ne pouvait comprendre? Combien de fois n'avons-nous pas éclaté de rire ensemble! Te souviens-tu de cette veille de Noël à Hambourg, c'était après le décollage, n'avions-nous pas eu la merveilleuse idée de chanter des chants de Noël aux passagers. Nous avons chanté encore pour les passagers, c'était en 1964 en Espagne cette fois-ci. Après de longues heures d'attente nous avions accompagné nos hôtes en ville, car nous ne repartions que le lendemain matin. Sais-tu encore quelle chanson tu as entonnée et combien rapidement nous avons gagné la sympathie de chaque passager?

Claire, entre ciel et terre, de Zurich à New York, de Dakar à Rio, pendant une escale à Lagos, un café à Athènes, un court shopping à Hongkong, ou encore une petite cigarette à Paris — tu souriais toujours, toujours avais-tu le sourire! Te souviens-tu du dernier pari que nous avons engagé les deux? De voir la naissance du jumbo-jet, d'y travailler tout au plus une année et de nous reposer sur nos lauriers, de nous retirer de

ce beau mais dur métier, mais maintenant, tu m'as quittée, je suis seule dans la course! Claire, tu savais rester maitresse de toi-même, dans toutes les situations, et je sais, Claire, tu l'es restée jusqu'à la dernière minute, la dernière seconde. Claire, au nom de tous tes amis, je te dis merci. Depuis ce tragique et terrible après-midi du 21 février, Claire Aubort n'est plus.

Anita Brenzikofer





Eliane Gaillard
Hôtesse

En souvenir de mon amie

Ton rire résonne encore à mes oreilles. A chaque coup de téléphone, je pense que tu vas me rappeler ta présence. Ne me l'avais-tu pas promis avant ton dernier départ? Il me faut malheureusement me résigner à ne plus jamais entendre tes éclats de rire, tes plaisanteries, mais comment oublier ton sourire, ta présence si amicale surtout dans les moments difficiles. Lentement je m'aperçois que tu t'en es allée, loin, très loin, mais je ne comprendrai jamais pourquoi le sort t'a désignée, toi, ma meilleure amie.

Nous nous entendions si bien, Qui pourrait donc se vanter de t'avoir jamais vue de mauvaise humeur? Tu avais tes problèmes. Il n'y paraissait pas car le courage ne t'a jamais fait défaut, même et surtout dans tes derniers instants. On te savait tranquille et de bon caractère mais ta franchise bien valaisanne, pleine de cet humour développé lors de ton séjour en Angleterre, suffisait amplement à te défendre. C'était du reste une de tes façons de te faire des amis car qui t'en aurait voulu? A te voir si menue et toutefois si décidée, du transformais même les plus malcommodes. Pour tous, tu étais un rayon de soleil.

Au cours d'un vol vers New York, une semaine après ta disparition, un passager vint nous trouver dans le coin des hôtesse. Il nous fit part à quel point il avait été frappé en apprenant la triste nouvelle. Il ne savait qu'à peine prononcer ton nom mais n'avait eu besoin que de deux courts vols pour te conserver dans sa mémoire. Tu gagnais tous les cœurs par ta personnalité chaleureuse. N'y a-t-il pas de meilleures preuves de tes qualités d'hôtesse accomplie.

Après tes vacances passées dans ta famille à Saxon, tu te réjouissais d'entamer une nouvelle étape dans ta vie professionnelle qui devait te mener jusqu'en Amérique du Sud. Aussi pourquoi fallut-il que ce jour-là précisément tu dus nous quitter par suite de la folie des hommes.

Je revois ta petite chambre si joliment décorée: paysages, bibelots ramenés d'escales lointaines, danseuses de ballet. Comme tu aimais voir le monde, danser, mordre la vie à belles dents tout en restant sage et modeste. La flatterie ne te connaissait pas. Pour tout cela, nous étions inséparables: en vacances en Grèce ou en Espagne, et surtout à Zurich lors de nos congés.

Tes parents, tes amis, tous te regrettent. Nous te savons heureuse. Mais pourquoi si tôt?

Christiane





Claire Henry
Hôtesse

«Il faut profiter de la vie, car nous n'avons qu'une jeunesse . . .»

C'est avec cette petite phrase que l'on peut définir la joie de vivre de Claire Henry. Aussi bien dans le travail que dans la vie privée, c'était avec cet esprit que Claire accomplissait sa tâche.

Tous avaient plaisir d'être en compagnie de Claire, si simple, si sympathique, si gentille. Grâce à sa forte personnalité, Claire comprenait et aidait.

Elle avait toujours du temps, de la patience, de très bons conseils pour tous ses amis.

Pendant les obsèques symboliques au cimetière de Würenlingen, la Musique de la Swissair a interprété une chanson «sentimentale».

Ces paroles profondes, je les ai vraiment comprises après la mort tragique de notre Claire.

«J'avais un camarade, jamais tu ne trouvera un meilleur . . .»

«Geniesse das Leben, man ist nur einmal jung . . .»

Mit diesem kleinen Sätzchen ist die ganze Lebensfreude unserer Claire Henry beschrieben. Diesen Charakterzug wusste Claire mit Verantwortung gegenüber ihren Freunden und ihrer Arbeit wundervoll zu verbinden. Sie brachte überall Freude und unkompliziertes, behagliches Beisammensein. Claire verstand, ihre eigene, sehr starke Persönlichkeit im Hintergrund zu halten und bewirkte dadurch ein unglaubliches Einfühlungsvermögen. Sie nahm sich immer Zeit für ihren grossen Freundeskreis und hatte die, leider heute immer seltener vorhandene Gabe, gut zuhören zu können.

Anlässlich der symbolischen Beisetzung auf dem Friedhof von Würenlingen, interpretierte die Swissair-Musik ein «sentimentales» Lied. Die tiefe Bedeutung dessen Worte wurden mir erst nach dem tragischen Tod unserer Claire bewusst:

«Ich hatt' einen Kameraden, einen bessren findst Du nicht . . .»

Susanne Valdisserie





Doris Rusca
Hostess

Noch kann man sich nicht damit abfinden, dass Doris Rusca nicht mehr zu uns zurückkehren soll. Dass der Abschied, den wir von ihr genommen haben, ein endgültiger sein soll. Die Lücke, die ihr Tod hinterlassen hat, ist zu gross und schmerzlich.

Doris Rusca war ein fröhliches Menschenkind. Sie stand dem Leben erwartungsvoll und voller Optimismus gegenüber. Trübsinn kannte sie nicht. In ihr habe ich eine treue Freundin verloren. Mit ihrem Frohsinn und ihrer ehrlichen, offenen Art war sie allen eine liebe Kameradin, hilfsbereit und aufrichtig.

Dass ein Mensch, der so voller Leben und Unternehmungslust war, plötzlich nicht mehr sein soll, ist unbegreiflich, unfassbar. Und doch wird Doris immer ein bisschen bei uns sein. Die Erinnerung an sie wird immer wach sein in uns, sie wird nicht sterben und damit lebt auch Doris für uns noch weiter; immer jung, so wie sie sich gewünscht hatte, immer zu bleiben.

Käthi Vock

Dankadresse der Direktion

Liebe Mitarbeiter,

im Namen von Verwaltungsrat und Geschäftsleitung danke ich Ihnen herzlich, dass Sie mit Ihrer Anwesenheit bei der Trauerfeier für Ihre Kollegen und für die anderen Opfer des Unfalles von Würenlingen dazu beigetragen haben, den traurigen Anlass zu einer unvergesslichen Gedenkstätte werden zu lassen.

Wir sind beeindruckt von Ihrer Anteilnahme am Los dieser Menschen.

A. Baltensweiler
Stellv. Direktionspräsident

Was uns beschäftigt

I. Kommentar zur Einsatzliste Februar 1970

1. Flugprogramm

1.1. Besonderheiten

Wie üblich verlief der Planungsmonat Februar relativ ruhig. Lediglich auf dem Nordatlantik wurden gegen Ende des Monats einige zusätzliche Verdichtungsflüge geplant. Langfristig waren 8 Charter- und Verdichtungsflüge vorgesehen, aktuell wurden deren 12 geplant. Für BALAIR waren langfristig 4 Flüge mit SR-Cockpitcrew geplant, kurzfristig musste ausserdem für 4 weitere Flüge ein RCP zur Verfügung gestellt werden.

2. Fliegendes Personal

2.1. Piloten

2.1.1. Bestand

Am 1.2.70 betrug der Bestand:

Schweizer:	438	=	75%
Ausländer:	146	=	25%
Total:	584	=	100%

2.1.2. Bestandesveränderungen

Eintritte: Keine

Austritte: per 31.1. Herr R. Reid (DC-8 Copi)

2.1.3. Ausbildung

Am 1.2.70 befanden sich 88 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-8	11 Capt.- und 30 Copianwärter
DC-9	21 Capt.- und 26 Copianwärter

2.2. Navigatoren

2.2.1. Bestand

Am 1.2.70 betrug der Bestand (inkl. 4 Asp.) 60 Navigatoren (34 Schweizer und 26 Ausländer).

2.2.2. Bestandesveränderungen

Eintritte: per 5.1.70: 4 Aspiranten (HH. Cave, Chapmann, Eilllott, Peake)

Austritte: Keine

2.2.3. Ausbildung

4 Aspiranten befinden sich seit 5.1.70 im Ausbildungskurs

I. Kommentar zur Einsatzliste März 1970

1. Flugprogramm

1.1. Besonderheiten

In diesem Monat wurde eine erheblich grössere Leistung geplant, als dies in den mittelfristigen Programmen vorgesehen war. Nebst den Sonderflügen zur Leipziger Messe (1.-10.3., hauptsächlich auf DC-9) und dem Auto-Salon (12.-22.3., DC-9) war noch das Verdichtungsprogramm für den Osterverkehr zu bewältigen. Diese Flüge wurden hauptsächlich auf DC-9 und CV-990 geplant und konnten ausnahmslos zugesagt werden. Erheblich mehr wurde auch auf dem Nordatlantik geleistet, wurden doch statt der 8 langfristig vorgesehenen Charter- und Verdichtungsflüge deren 21 geplant.

Für BALAIR wurden im März 1 Flug auf DC-8, 13 auf CV-990, 3 auf SE-210 und 6 auf DC-9 geplant. Langfristig waren 4 CV-990-Flüge vorgesehen.

Der Übergang zum Sommerflugplan konnte ohne Schwierigkeiten und Umtriebe bewerkstelligt werden.

2. Fliegendes Personal

2.1. Piloten

2.1.1. Bestand

Am 1.3.70 betrug der Bestand:

Schweizer:	435	=	73,73%
Ausländer:	155	=	26,27%
Total:	590	=	100%

2.1.2. Bestandesveränderungen

Eintritte: per 1.3.: 9 Piloten Asp. ex Basiskurs 1A/69

Austritte: per 21.2.: Beim Absturz HB-ICD tödlich verunfallt:

HH. K. Berlinger (-990 PiC) und A. Etienne (-990 Copi)

per 28.2.: Herr A. Stutz (-990 PiC) Pensionierung

2.1.3. Ausbildung

Am 1.3.70 befanden sich 93 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-8	8 Capt.- und 30 Copianwärter
DC-9	20 Capt.- und 35 Copianwärter

2.2. Navigatoren

2.2.1. Bestand

Am 1.3.70 betrug der Bestand (inkl. 4 Asp.) 60 Navigatoren (34 Schweizer und 26 Ausländer).

2.2.2. Bestandesveränderungen

Keine

2.2.3. Ausbildung

4 Aspiranten befinden sich seit 5.1.70 im Ausbildungskurs

II. Ernennungsdatum für Cockpit-Personal

Da bisher bezüglich des genauen Ernennungsdatums und der damit verbundenen Fälligkeit des dem höheren Rang entsprechenden Salärs vielerorts gewisse Unklarheiten bestanden, wurde diese Frage auf Ersuchen der Aeropers von OC diskutiert. Gemäss Schreiben von Herrn W. Stierli vom 16.2.1970 tritt in dieser Sache ab 1.3.1970 folgende Regelung in Kraft:

Die Ernennung erfolgt auf denjenigen Tag, an welchem das betreffende Besatzungsmitglied den entsprechenden Routecheck absolviert hat. In Grenzfällen ist das Datum der Ankunft des betreffenden Fluges an der final destination massgebend.

Eine Rückwirkung über das Datum des Inkrafttretens dieser Regelung hinaus ist ausgeschlossen.

III. IGAP-Risikoversicherung

Das Sekretariat hat von Mitgliederseite viele die Risikoversicherung betreffende Anfragen erhalten. Es sei deshalb dazu grundsätzlich folgendes präzisiert:

Alle durch Mitglieder gewünschten Änderungen (in der Regel Erhöhungen) ihrer Risikoversicherung, welche dem Sekretariat gemeldet wurden, sind umgehend an die Versicherungsgesellschaft weitergeleitet worden. Der Versicherungsschutz im gewünschten neuen Umfange tritt jeweils am 1. des der Meldung folgenden Monats in Kraft. Die entsprechende offizielle Bestätigung konnte wegen aus administrativen Gründen bei der Versicherungsgesellschaft eingetretener Verzögerungen den einzelnen Mitgliedern noch nicht zugestellt werden. Wir können Ihnen allen jedoch ausdrücklich versichern, dass eine generelle Deckungszusage der Versicherungsgesellschaft vorliegt und alle Mitglieder im angemeldeten Umfange tatsächlich versichert sind.

Was die Verrechnung der Prämien anbelangt, ist anzunehmen, dass diese per April 1970 erfolgen kann. Um die Angelegenheit nicht noch weiter zu komplizieren, haben wir veranlasst, dass ab Februar 1970 auf den Salärabrechnungen für die Risikoversicherung keine Abzüge mehr vorgenommen werden, bis die bereinigte Verrechnungsliste der Versicherungsgesellschaft vorliegt. Wir bitten Sie deshalb noch um etwas Geduld.

IV. NATIONAL-Krankenversicherung

Anlässlich einer Unterredung mit der Direktion der NATIONAL-Versicherungsgesellschaft, welche kürzlich in Basel stattgefunden hat, stellte sich leider heraus, dass die geforderte Quote von 70% der Aeropers-Mitglieder als Versicherte, sich bis zum Stichdatum (1. April 1970)

trotz aller diesbezüglich unternommenen grossen Anstrengungen mit Sicherheit nicht erreichen lässt. Diese bedauerliche Tatsache ist vor allem auf den Umstand zurückzuführen, dass, gegen alle Voraussicht, vor allem die jungen Piloten nach dem Abschluss der SLS nicht innert der erwarteten kurzen Zeit und in der erhofften Anzahl der NATIONAL-Krankenversicherung beigetreten sind. Diese Sachlage hat nun die für Sie alle zweifellos nicht sehr angenehme Folge, dass ab April 1970, wegen Wegfalls des Spezial-Gruppenrabattes aus dem bekannten Grunde die Prämienansätze eine Erhöhung um voraussichtlich 11,8% erfahren müssen.

Im übrigen können wir Ihnen jetzt schon ankündigen, dass in absehbarer Zeit zudem eine generelle Anhebung der Prämien im gesamten Krankenversicherungsgeschäft zu erwarten ist, eine Entwicklung, die zwar unerfreulich ist, auf die Einfluss zu nehmen sich die Aeropers jedoch zu ihrem Bedauern ausser Stande sieht.

Mit freundlichen Grüssen

Dr. W. Huber

Kommentar zu den Rotationen Sommer 1970 (DC-9/SE-210)

1. SE-210

Die Basisüberlegung ist, das verbleibende Programm eher gedrängt zu fliegen, um Besatzungen frei zu halten für (sicher eintreffende) zusätzliche Flüge mit der verbleibenden 4. Caravelle. Aus diesen Überlegungen heraus wurden denn auch keine Übernachtungen eingeplant.

2. DC-9

Bezüglich Streckennetz wurden Sie via «Flight Recorder» orientiert. Ausser einem täglichen Retourflug nach Oslo ist nichts Neues zu melden. Die Einsätze in den mittleren Osten fallen weg, dafür werden Bukarest und Belgrad öfters angeflogen. Im April und vielleicht noch länger werden wir weitere Einsätze für den ausgefallenen Coronado zu fliegen haben, was zuweilen ein Zerreißen der Standard-Rotationen zur Folge haben wird. Ungeachtet der Kompaktheit des vielseitigen Streckennetzes wurden die Rotationen neu konzipiert.

Neu ist der Sling in Madrid, ein weiterer (bekanntlich stets geforderter) Ausgleich zu Genf und den Mini-Nightstops. Dass die Cabincrew nach bisherigem Muster rotiert, betrachte ich eher als Faux Pas aus mangelndem Goodwill denn als Requirement. Zugegeben: Ich verstehe absolut nichts von Service und Arbeit im Mittelteil des Flugzeuges. Deshalb bleibe ich auch der Überzeugung treu, dass der SR 651 im Vergleich Service zu Flugdauer nicht derart anstrengend ist, dass der anschließende SR 410 (mit Steward) nicht bewältigt werden könnte. Stets habe ich mich bemüht, Einsätze zu vertreten, bei denen die Besatzung für die

gesamte Dauer der Rotation zusammenbleiben kann. Wer weiss, vielleicht wird im Mai doch noch ein Versuch gewagt, so dass ich mich vorerst dem vertieften Studium der spanischen Sprache noch enthalten kann . . .

In der 1. Vorplanung für den Winter ist übrigens der Sling in Madrid wieder vom SR 410 getrennt.

Weitere Verbesserungen sind:

- Kein 4-Nächter in Genf
- Kürzere Layovertimes in Genf oder dann günstiger gelegene Zeiten
- Nur sehr selten zweimal die gleiche Strecke (GVA-PAR)
- Gute Verteilung der Auslandübernachtungen, was verbunden mit der Verteil-Kontrolle den Wunschzetteltürk ins Reservat zurückdrängen wird
- 4 von 7 daily Rotations sind auch gut zu fliegen für die in Genf wohnhaften Kollegen, was ihnen Abwechslung bringt. Eine entsprechende Umfrage hat dies bestätigt.

Während der Hochsaison sind in der Nacht Sa/So Flüge von LON und MAN aus nach Basel geplant (Balair). Anschliessend wird die Besatzung per Taxi nach ZRH transportiert, was ich als annehmbar betrachte. Hingegen wurde für die Crew, welche die Rückflüge nach LON und MAN zu bewältigen hat, ein DH Transport mit Hotelaufenthalt in BSL abgeprochen.

Bitte beachten!

1. Die Einsatzlisten werden von den Mitgliedern der FDR Kommission Europa lediglich summarisch geprüft. Einsätze, die den FDR's widersprechen, sind durch das **betroffene Besatzungsmitglied** dem Chef OCE/OCH zu unterbreiten mit Info an mich. Bei Zeitknappheit direkt an den Disponenten gelangen und anschliessend orientieren.
2. Wunschzettel gemäss FOM bis 3. des Vormonates an OCE/OCH abgeben.
3. Beanstandungen von Einsätzen, die jedoch den FDR's entsprechen, von Unterkunft und Deplacement, sowie alle Verbesserungsvorschläge an den betr. Flottenchef einreichen mit Kopie an mich.
4. Für Rückfragen an die Kommission können alle Mitglieder entsprechend Erreichbarkeit kontaktiert werden (siehe letzte Seite Rundschau)

Verteilung der DC-9-Rotationen: Kein Versuch!

In der letzten Rundschau orientierte ich über den Versuch einer Verteil-Kontrolle. Die Auswertung von 4 Wintermonaten ist recht aufschlussreich ausgefallen und beweist die Wünschbarkeit einer Kontrolle. Die nachfolgenden Zahlen enthalten weder Funktionäre noch übrige Abwesenheiten.

- 25 PiC und 21 Copi erlebten keinen Nightstop in TIP/CAS/AGP/ZAG/BEG/IST
- 25 PiC und 19 Copi hatten keinen Returnflight in obige Region inkl. ATH/LIS/TUN
- 5 PiC und 9 Copi benützten kein, 24 PiC und 29 Copi je 1 Bett in London. Dagegen waren 10 PiC und 5 Copi fünfmal dort, was aber zugleich das Maximum darstellt.
- Interessant ist der SR 410:
 - 14 PiC und 28 Copi keinen Flug
 - 36 PiC und 43 Copi 1 Flug
 - 28 PiC und 22 Copi 2 Flüge
 - je 4 PiC und 4 Copi 4 und 5 Flüge usw.

Diese Flüge wurden bereits vorher überwacht und zeigen deshalb ein recht gutes Bild.

- Die 4-Nächte-Rotation in Genf (Start SR 600, Ende SR 500) war ebenfalls überwacht:
 - 33 PiC und 0 Copi hatten keine Rotation
 - 37 PiC und 34 Copi hatten 1 Rotation
 - 10 PiC und 16 Copi hatten 2 Rotationen usw.

Als Maximum zählte ich 5 bei Wohnsitz in Genf.

Diese Rotation wurde jedoch oft als 3-Nächter zugeteilt und zählte dann nicht. Es ist ja bekannt, dass einzelne Rotationen dieser Art nicht als hart empfunden werden. Erst die Folge von Genfer Rotationen erhitzt die Gemüter, wobei zu beachten ist, dass der Temperaturanstieg nicht linear mit der Anzahl der Übernachtungen verläuft, sondern sich eher einer Exponentialkurve nähert.

Das Echo auf den Start war sowohl bei den Piloten als auch bei den Planern ausgesprochen stark. Selbst der Chef ON, Herr Müller, sprach mir die volle Unterstützung seiner Leute zu. Das weitere Vorgehen:

Ab April werden alle Rotationstypen punkto Zuteilung überwacht! Vorerst mit einfacher Zählung, die übrigens entsprechend den effektiv geflogenen Einsätzen korrigiert werden. Weiter wird ein übersichtliches Tableau erstellt, das diese Zuteilungen besser überblicken lässt und sich bis zum Volleinsatz des Computers verwenden lässt. Bei der Erstellung der Monatslisten sieht der Planer mit einem Blick auf die Kartei des betreffenden Piloten, welche der zeitlich möglichen Rotationen er in ausgleichendem Sinne zuteilen kann. Er muss lediglich beachten, dass die Übernachtungen in Genf im Rahmen bleiben. Einzeleinsätze werden selbstverständlich nicht überwacht. Wird die Rotation zerschnitten, so zählt der Auslandstop, oder im Falle Genf was über die Hälfte der Rotation geflogen wurde.

Nun, der Ausblick ist gut. Hoffentlich sprechen dann die Tatsachen die gleiche Sprache.

En guete Schtart in Summer und happy landings wünscht E. Heusser

Er kann noch von Glück reden

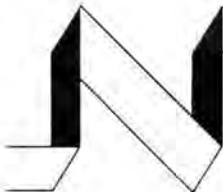


Erstens ist er praktisch veranlagt
und zweitens gut versichert



... durch unsere **kombinierte Hausratversicherung**. Sie bietet in einer einzigen Police vierfache Deckung: Schutz gegen Feuer- und Elementarschäden, gleichzeitig auch gegen Schäden durch Diebstahl, Wasser und Glasbruch.

Diese Risiken können auch einzeln oder in beliebigen Kombinationen versichert werden, denn jede Police wird den Bedürfnissen und Wünschen des Kunden angepasst.



NATIONAL-VERSICHERUNG

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

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

Einsatzkommission

The first meeting of the new Einsatzkommission took place on 10th March.

A single body now represents Aeropers/FPAS interests regarding crew scheduling, hotel accommodation, displacements, and FOM regulations, all of which were previously handled by separate groups. It is clear that if regulations and scheduling were both satisfactory, there would be no need for an EK at all, and in this sense EK policy is essentially to work itself out of a job.

From a company viewpoint, payment of pilot salary entitles them to production as per FOM regulations. Any attempt to change the FOM is therefore as welcome as a breach of contract. From the Aeropers/FPAS viewpoint, no pilot complains of high production, but only of the disjointed and fatiguing way in which moderate production is now secured.

The EK's function is to persuade the company to combine high production with regular duty periods and adequate rest times to mutual benefit. To this end, the Aeropers President presides over two groups within the EK:

Group A (Policy)

F. Stadelmann (Vorsitz)

Members: (from Group B)

M. Cross

W. Meyer

E. Heusser

K. Rutishauser

DC-8

CV9

DC9/SE

Group B (Operation)

M. Cross (Vorsitz)

W. Meyer

P. Habegger

P. Rellstab

C. Milne Fowler

K. Rutishauser

W. Pink

H. Maurer

E. Heusser

A. Atkins

K. Kuratli

Navigators:

M. Bethge

Group B receives pilot complaints and suggestions, investigates them, attempts to find solutions, records information and forms policy suggestions for Group A. The latter group meets with the company and attempts to cure problems at their source.

Pilots should contact the EK through their representatives in Group B. However, the following points should be noted:

1. The EK is not a nurse, and pilots should attempt to solve their own problems initially.
2. All complaints and suggestions should be put in written form for record purposes.

With direct access to fleet chief pilots and «behind the glass screen» the EK is in a position to represent pilots' interests and to analyse the

general situation far more effectively than the individual can hope to do. It is hoped that members will, in their own interest, make good use of the facilities of the EK. We look forward to a busy season!
MSC



Ist KALK ein Problem in Ihrem Haus?

Nicht, wenn Sie einen
APOLLO
Wasserenthärter besitzen.

APOLLO
Wasserenthärter
wirtschaftlicher, billiger, kompakt,
modern, um Jahre voraus
Exklusiver 8-Zyklus Regenerations-
vorgang,
Salzverbrauch bei besserer Lei-
stung kleiner

Beratung, Verkauf und Service
SUNTHERM AG
8600 Dübendorf, Tel. (051) 85 16 61

Mitarbeiter der Swissair erfragen
den für Sie gültigen Spezialpreis

Petition vom 21. 2.1970

(Diese Eingabe eines unserer Mitglieder wurde am 22.2.70 im Crew-control angebracht und innerhalb von 24 Stunden von über hundert Piloten unterzeichnet. Leider lieferte sie dem «Blick» anderntags bereits Schlagzeilen. Dies zeigt, dass selbst unsere internen Arbeitsräume nicht mehr reporter-sicher sind! Die Red.)

Die Unterzeichneten verlangen, dass an der für den Montag, den 23. Februar, angesetzten Vorstandssitzung folgender Antrag behandelt wird:

1. Durch den dringenden Verdacht eines Attentates begründet, fordern wir die sofortige Einstellung sämtlicher Swissair-Flüge nach jenen arabischen Ländern, die mit den Terroristen-Organisationen sympathisieren.
2. Sofortige telegrafische Aufforderung an die IFALPA, dass sie durch geeignete Massnahmen auch die anderen Fluggesellschaften zu einem ähnlichen Beschluss bewegt.
3. Antrag zum sofortigen Landeverbot für Flüge aus den obenerwähnten Ländern.

Da alle anderen Mittel sich als untauglich erwiesen haben, bleibt nur der totale Ausschluss dieser Länder aus dem Weltluftverkehr. Wir sind bereit und hoffen dies mit dem Einvernehmen der Swissair mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln zu erwirken. Diese Massnahmen sollen solange in Kraft bleiben, bis geeignete Sicherheitsvorkehrungen der Regierungen, auch seitens der arabischen Länder, jegliche Gefährdung der Besatzungen und Passagiere verhindern.

Pressestimmen

Beyrut: **The Daily Star** 22.2.1970
Irresponsibility

Palestinian commando groups have done good things, bad things and stupid things but the blowing up of a Swissair jetliner Friday must go down in a category of its own. **It is the most irresponsible unforgivable and outrageous act that has ever been committed in the name of Palestine.**

But the news, shocking as it is, is not surprising. A stupid act like this should have been expected so long as the resistance movement is treated as an irreproachable and infallible body. If the Arab peoples and governments had the courage to tell the responsible commando groups after the first such incident that this is not the way to regain Palestine, the situation would not have deteriorated to a stage where airlines of foreign countries — in this case neutral Switzerland — become the victims.

What has the attack achieved for Palestine? Nothing. What has it achieved for Israel? For one thing, world opinion is once again solidly behind it, and its arguments that the Arabs do not deserve a better deal from the West may not seem as unconvincing as before. There will be no limit for Israel's professed anger tomorrow but deep at heart, Israeli leaders must be very happy at the propaganda value of the incident which will definitely offset any loss in life.

A strange thing about such incidents is that they happen at the most unwanted hour. There was a definite sway in world opinion to the Arab side after the Israeli attack on Beirut Airport in December, 1968, but it did not last because the Iraqis chose to dance around the bodies of hanged Israeli spies. The latest incident follows the Israeli bombing of the metal works near Cairo which, not only harmed Israel's international image, but made the Nixon administration have second thoughts about supplying it with more arms. The Zurich incident will now make the Americans have third thoughts about their second thoughts.

Fateh has been by far and large the most successful commando organization. It is responsible for over 90 per cent of all operations against Israel and its dominance is such that the foreign press often uses its name in referring to the whole commando movement. But Fateh has never felt the need to fight the Israelis in foreign countries and has gone on record as saying that Palestine can only be regained on the battlefield, not in European cities. The smaller groups should follow the example of Fateh, if only because it has proved that its methods are more effective.

Fateh itself is responsible too. It has now been established that it is the representative of the people of Palestine and as such it is under an obligation to defend their interests, when a small group shows itself irresponsible enough to harm the common cause, Fateh should step in to point out the mistakes and demand that the group mend its ways. It should not hesitate to use whatever methods it deems fit to preserve the interests of Palestine.

Tel Aviv: **The Jerusalem Post** 22.2.1970
Death and politics

There is loud, active lunacy and there is quiet lunacy of a passive kind. Among the active lunatics must be counted such people as Ahmed Jabril, whose section of the «Liberation Front» in Amman has caused 47 persons to lose their lives in a Swissair plane on its way to Lydda, in the hope of killing Israelis. Up to a point, he succeeded, for we mourn 13 Israelis, including a distinguished doctor and surgeon, among the victims, together with the 34 victims who were not Israelis. Our sympathy must go to their families in even greater degree, for they become the chance victims of a lunacy that is directed at us and not at them.

But what is important now is not the active lunacy of the terrorist gangs in Amman which have discovered that it is too hazardous to launch attacks at Israel itself and that foreign airlines in particular, less wary than El Al, make easier targets. Unfortunately, there is also the passive lunacy of the countries that have put up with a shrug with this particular form of brutal crime for fear of political embroilments with the Arab states and of direct threats. In the past, there were countries and firms that yielded fast and easily to the Arab boycott, only to discover that they received no better treatment than others who carried on their business with Israel.

When the first El Al plane was hi-jacked to Algiers, there was a stir of unease among the airlines and agreement was very nearly reached that the pilots would refuse to fly to any country that permitted hi-jacking and harboured the guilty men. On that occasion, the effort was frustrated by the French pilots' association, under pressure by Air France, which has major interests in North African airlines. The Swissair crew of nine that died yesterday might be alive today if the original decision had been carried out.

The Greeks have done worse. After two attacks on El Al planes at Athens, they have made only meaningless gestures instead of trying the culprits they caught at the time. The Swiss reacted in more orderly fashion and sentenced three terrorists who killed the pilot of an Israel plane at Kloten airport. Yesterday's act proves that this is not enough.

Ahmed Jabril, leader of a small splinter group of the «Liberation Front» in Amman, has proclaimed that his organization carried out this particular act of insensate mass-murder, without any particular Israeli target, and without compassion for the non-Israeli passengers or the Swiss crew. Let the Swiss pilots mark their colleague's memory by declaring that until Jabril is brought to justice in Amman Swiss planes will not fly to Amman, and bring pressure on their government to ensure that Jordanian planes will not come to Switzerland. It would take a little political courage, certainly, but it would be much safer than failing to take such action.

All that is really needed is for all those involved to realise that blowing up civilian planes is not by any stretch of the imagination a political act. In doing so they would be preventing future attempts at murder, and not taking «a pro-Israeli stand.» That is simply Arab blackmail for which no one in their senses need fall. It is this misconception that has prevented action up to now, and it has become urgent that it should be understood.

**New York: The New York Times
To Stop Murder in the Sky**

One of the most severe crises in the history of the world's civil aviation has been touched off by the Arab guerrilla sabotage that last weekend destroyed a Swiss airliner flying to Israel and almost destroyed an Austrian plane. At any given moment, this planet has innumerable national quarrels, miniwars and other conflicts of varying degrees of intensity. When and if partisans in such disputes have reason to believe that the sabotaging of airplanes is an effective means of pursuing their causes, then murder in the sky might become so common as to paralyze the air transport industry. This vulnerability of airplanes makes it particularly important that those who try to profit by such sabotage learn quickly and unequivocally that this tactic is self-defeating.

These considerations are self-evident. Nevertheless, the initial reaction of several European airlines to last weekend's sabotage could, if continued, please the saboteurs. One line simply canceled its regularly scheduled flight from Copenhagen, while other firms which continued flying to Israel banned mail or freight. Unless these stoppages were temporary moves made to improve security, they can only encourage those who planted the bombs.

In the long past history of Arab attacks against Israeli aircraft or against planes bound to Israel, the objective has been to isolate that country by cutting it off from normal transport connections with the rest of the world. If the Arab terrorists see that the latest outrages are advancing their purpose, they will only escalate their effort to blow other Israel-

bound planes from the sky. And any evidence that these crimes are hurting Israel will give fanatics devoted to other causes and hating other states reason to employ similar sabotage tactics widely.

If the air transport industry is to avoid committing suicide, its reaction to last weekend's tragedy must not be ruled by panic. The need is for continued normal air traffic to Israel, and for intensified security measures to protect the planes.

In the past, Arab states have exalted as heroes those terrorists who attacked Israeli or Israeli-bound planes. Sunday Libya's strongman, Col. Moamer Kazafuy, publicly defended such attacks. But some Arabs are beginning to understand these outrages may be counterproductive. This is evidenced by the sudden shift last weekend from the first jubilant claim of guerrilla responsibility for the Swiss plane's destruction to the later unconvincing denial. And a Beirut newspaper denounced the attack on the Swiss airliner as «the most irresponsible, unforgivable and outrageous act that has ever been committed in the name of Palestine».

The need now is to convince the great majority of Arabs and the rulers of their states that such criminal acts hurt rather than help their cause.



**a Kiss
for
a Kent**

This can be done by applying sanctions against the Arab countries which finance, harbor and encourage the terrorists and provide the bases for these murderers. A worldwide airline boycott of those Arab states would be the best means to punish the perpetrators of these foul and cowardly deeds and those behind them and to put pressure on both groups to halt their crimes.

Beirut, 23.2.1970 **Persönlicher Eindruck eines Schweizer in Beirut**

Am Radio und TV wird nur von den 13 Israeli-Pax gesprochen, wie auch in den Zeitungen.

Einmal wurden die 9 crew als «all Swiss» erwähnt.

Von den andern Nationalitäten unter den Pax wird nichts gesagt.

Die Stimmung unter den «zivilisierten» Einheimischen (die Einstellung des Pöbels kann sehr wohl anders sein) ist im allgemeinen bedrückt. Bei aller versteckten oder offenen Sympathie für die sogenannten Commandos haben sie doch den Eindruck, dass diesmal zu weit gegangen, resp. das falsche Objekt angegangen wurde. Allgemein scheint Angst vorzuherrschen, einerseits Angst vor Vergeltung durch die südlichen Nachbarn, Angst vor Repressalien durch Aktionen gegen ihre Wirtschaft und last but not least, oder vor allem: Angst vor ihren «Freunden», den Commandos und ihren arabischen Nachbarn. Nach den kürzlichen Vorkommnissen in Jordanien haben sie hier Angst, dass auch ihnen eines Tages die Palästinenser sagen, was sie zu tun oder zu unterlassen haben. Die Angst vor diesen scheint bald grösser zu sein als jene vor den Israelis. Die Leitartikel in den Zeitungen geben einerseits die «offizielle» Meinung wieder, mit den nötigen «Anpassungen» an die allgemeine arabische Auffassung (um nicht zu wenig revolutionär zu erscheinen gegenüber ihren «Brüdern»), andererseits zeigt sich darin die typische Primitivität, für alles, vor allem für Verfehlungen, immer eine Entschuldigung bereit zu haben: bei jeder Meldung über von arabischer Seite verursachten Vorkommnissen wird jeweils sofort Bezug genommen auf «Missetaten» der «Feinde», selbst wenn sie in keinerlei Zusammenhang miteinander gebracht werden können.

Zusammenfassung: der Beweis mangelnder Intelligenz wird täglich neu erbracht, in Bezug auf die arabische Allgemeinheit. Dass dazu eine zahlenmässig kleine, aber in erschreckendem Masse stärker werdende Minderheit primitivste Verbrechernaturen sind, haben wir soeben erfahren, wiederum erfahren.

Die letzte Version, die zur Selbstberuhigung herumgeboten wird: Vielleicht wurde die Sabotage an der ICD auch von den Israelis inszeniert, um die palästinensische «Freiheitsbewegung» zu diskriminieren!?!

Zürichseezeitung 28.2.1970
Tragödie von Würenlingen — was nun?

Ein Passus der letzten «Weltpolitischen Wochenschau», kaum 24 Stunden vor der Swissair-Katastrophe bei Würenlingen geschrieben, lautete: «Schon heute oder morgen kann auf irgendeinem Flugplatz ein weiteres Attentat gelingen, die Drohung wahr gemacht werden. Die Unsicherheit, die Bedrohung durch die eine rücksichtslose Vergeltungsstrategie verfolgenden Kommandos nimmt zu, je länger eine politische Lösung des Nahost-Konfliktes ausbleibt . . .» Das war keine Vorahnung, vielmehr ein naheliegender Hinweis auf eine Eventualität, die buchstäblich «in der Luft lag» und dann allerdings kurz darauf grausame Wirklichkeit wurde: Durch den Absturz einer Swissair-«Coronado» auf dem Flug nach Tel Aviv, wobei von den 38 Passagieren und den 9 Besatzungsmitgliedern kaum noch eine Spur übrig blieb. Letzte Worte des Kommandanten, der bis zum unausweichlichen Ende mit dem Kontrollturm in Klotten in Funkverbindung blieb: «Wir können nichts mehr machen, danke vielmals.»

«Wir können nichts mehr machen» — so lässt sich auch die Ohnmacht gegenüber den skrupellosen Attentaten auf die Sicherheit, ja die Existenzmöglichkeit der zivilen Luftfahrt bezeichnen. Wohl «machte» unser Bundesrat einiges, wurden harte Massnahmen getroffen, in der Schweiz und in anderen Ländern, denen schon morgen ein «zweites Würenlingen» bevorstehen kann. Man sieht sich vor, mit verschärften Kontrollen bei der Abfertigung von Passagieren und der Fracht, mit der Reduzierung von Flügen nach Israel, mit Boykottandrohungen an die arabische Welt. Indessen haben derartige Abwehrmassnahmen ihre fatale Kehrseite. «Eines haben die mörderischen Terroristen mit ihren Anschlägen auf Zivilmaschinen immerhin erreicht, stellt ein Kommentator der «Zeit» fest, «einige Fluggesellschaften haben den Luftverkehr nach Israel, mindestens was Post- und Frachtsendungen anbetrifft, Beschränkungen unterworfen. Damit ist die Gewalt prämiert worden — ein fatales Resultat.»

Und in einer grundsätzlichen Stellungnahme, betitelt «Kampfansage an die Luftfahrt», vermerkt die «Süddeutsche Zeitung» u. a.: «... Wenn diese heimtückische Kampfführung nun auch auf nicht israelische Flugzeuge angewendet wird, die Tel Aviv als Bestimmungsort anfliegen, dann kommt das einer Kampfansage an die internationale Luftfahrt gleich. Es ist erschreckend zu sehen, wie die Luftfahrt, die als Folge des technischen Fortschritts so viel für die friedliche Verständigung der Völker beigetragen hat, auf eine solch verbrecherische Weise unsicher gemacht werden kann. Eine — und sei es nur angedrohte — Bombe an Bord, das erleben wir in diesen Tagen, ist wirkungsvoller als die dichteste Abwehrkette, die einem Militärflugzeug den Weg zu seinem Ziel

versperren sollte. Die Existenz einer Handvoll Terroristen genügt, um das schnellste Verkehrsmittel unserer Zeit lahmzulegen . . .»

Wahrlich düstere Perspektiven unseres technischen Zeitalters, in dem nach den jüngsten Anschlägen auf ein österreichisches und ein schweizerisches Verkehrsflugzeug vielgepriesene Errungenschaften des modernen Luftverkehrs — Sicherheit, Schnelligkeit und Komfort — so unheimlich fragwürdig geworden sind.

«Mörder GmbH»

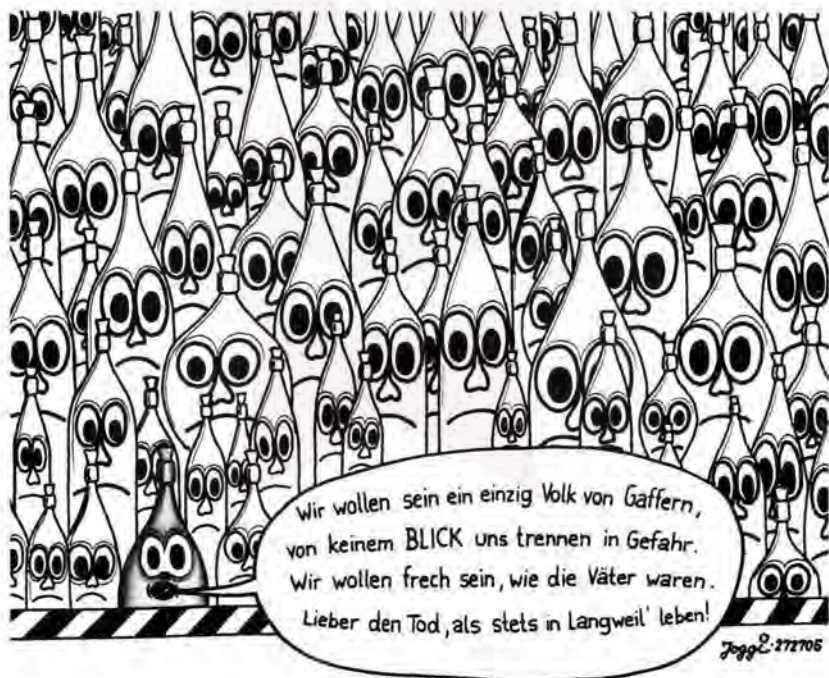
Nach der Katastrophe von Würenlingen hatte die «Volksfront zur Befreiung Palästinas», eine unter den zahlreichen, sich gegenseitig den «Ruhm» für Verbrechen streitig machenden arabischen Widerstandsorganisationen, spontan die Verantwortung übernommen, was kurz darauf vom «Vereinigten Kommando der arabischen Widerstandskämpfer» demontiert wurde. Wie inkompetent und einflusslos eine derartige Koordinationsstelle ist (sofern es sie überhaupt gibt), wird dadurch manifestiert, dass sich die gleiche berüchtigte «Volksfront zur Befreiung Palästinas» kaum eine Woche auf Würenlingen und Frankfurt, nachdem die arabische Schuld nicht eindeutig nachgewiesen werden konnte, sich wiederum meldete — **«Wir behalten uns das Recht zu bewaffnetem Vorgehen gegen Fluggesellschaften vor, was nicht nur für israelische Linienflugzeuge gilt»** — und damit den schweren Verdacht bestätigte.

«Heisse Spuren» der möglichen Attentäter gibt es, und es bleibt nur zu hoffen, dass durch eine klare Überführung und Bestrafung der Schuldigen eine Wiederholung von derartigen Verbrechen verhindert oder wenigstens erschwert wird, die in der letzten instruktiven «Rundschau» des Schweizer Fernsehens vom israelischen Piloten Cohen (der mit mutiger Intervention einen Anschlag auf seine Maschine vereiteln konnte) als Aktionen einer «Mörder-GmbH» gebrandmarkt wurden, als Ausdruck eines zunehmenden Anarchismus, zu dessen Abwehr Europa und die ganze Welt aufgerufen seien .

Auch die israelische Ministerpräsidentin Golda Meir warnte einmal mehr nachdrücklich vor der Knesset, dem Parlament von Jerusalem: Die Gefahr für die Luftfahrt gehe nicht von einzelnen «Verrückten» aus, die ein Flugzeug lediglich entführen wollten. Vielmehr habe man es mit Organisationen zu tun, die «töten und die Flugzeuge Israels (und die Kursmaschinen aller Länder mit Ziel Israel) zum Absturz bringen wollen».

Dass die tödliche Gefahr für die internationale Luftfahrt nicht von den arabischen Regierungen gebannt werden kann, dokumentiert drastisch die erschütterte Position des Königs von Jordanien, der immer mehr zum Gefangenen der Guerillas im eigenen Lande wird. Und so wenig wie Hussein vermögen die Regimes von Beirut, Damaskus oder Kairo das

wachsende, «durch Gewalt prämierte» Potential der zu allem entschlossenen Guerilla-Organisationen im Schach zu halten. Was muss, nach Würenlingen, eigentlich Schlimmeres geschehen, um endlich die politische Mitverantwortung der Grossmächte im Nahost-Konflikt zu mobilisieren?



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

Hauptvorsitz: A. Sooder
Vorsitzende: F. Stadelmann, M. Cross
DC-8: W. Meyer (Typen-Chef)
P. Habegger, C. Milne-Fowler, P. Rellstab
CV-990: K. Rutishauser (Typen-Chef)
H. Maurer, W. Pink
DC-9/SE-210: E. Heusser (Typen-Chef)
A. Atkins, K. Kuratli
Copifragen: C. Mollet
Navigatorenfragen: M. Bethge

Displacement- 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. Rüter

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. Rüter,
H. P. Suter, R. Suter, D. Staal, G. Schaefer

VEF-Stiftungsratmitglieder

J. Müggler, 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. Rüter

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



