



September/Oktober 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 — Contents — Sommaire	Seite
Liebe Rundschauler	3
Liebe Mitglieder	5
Was uns beschäftigt	9
EK-Notes	13
DC-9 Einsätze	14
Alitalia Incident over Damascus	17
Europilot Statement	18
Man sollte . . .	19
An unusual night in the Crew House	21
Versicherungsfragen rund um das Auto (1. Teil)	23
Zeichen der Zeit	29
Ein System zur Rettung abstürzender Flugzeuge?	30
Baseldytsch	31
Not fit for man nor mouse!	33

Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 7. November 1970

Redaktion:

H. Hürzeler
M. Cross
Dr. W. Huber

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 SUISE

Lebens-Versicherungs-Gesellschaft
Unfall-Versicherungs-Gesellschaft
Lausanne

Leben · Unfall · Krankheit · Haftpflicht
Motorfahrzeuge · Kautiön

Generalagenturen in der ganzen Schweiz

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



Liebe Rundschauler

Zur Zeit des Redaktionsschlusses ist die Entführungsaffäre noch im Gange, ihr Ausgang noch ungewiss. Da sich die Verhältnisse bis zum Erscheinen dieser September/Okttober-Nummer in etwa drei Wochen noch grundlegend ändern können, verzichte ich hier einstweilen auf einen Kommentar. Der Aeropers-Vorstand hält seine Mitglieder durch die Herausgabe von Bulletins auf dem Laufenden.

Diese Ausgabe wurde, mit Ausnahme des Artikels des Präsidenten, vor dem 6. September zusammengestellt und trägt somit den dramatischen Ereignissen noch wenig Rechnung. Hingegen sehe ich von der Veröffentlichung meines Leitartikels zum Thema Safety first ab, da er durch die heutige Situation zum Teil überholt ist.

Mit freundlichen Grüßen
Ihr Hano Hürzeler

At the time of going to Press the situation concerning the Swissair aircraft held near Amman is unresolved, There will be no further comment upon this or connected issues in the present edition of the «Rundschau».

Malcolm Cross

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 der Vorstandssitzung vom 26. August 1970 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



Burkhardt Guido,
Copi DC-9



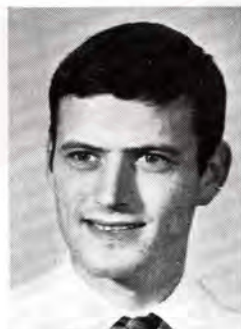
Bürgin Marcus,
Copi DC-9



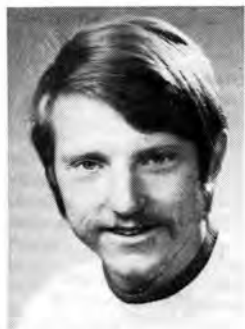
Rohrer Hans-Ulrich,
Copi DC-9



Seiler Georg,
Copi DC-9



Stemmler Carl,
Copi DC-9



Wepfer Peter,
Copi DC-9

Aus der ehemaligen FPAS sind folgende Piloten in die Aeropers übergetreten:

Bertram Dietmar, Copi DC-9
Briede A. P., Copi DC-9
Versfeld Emil, PiC DC-9
Nijhof Lucas, Copi DC-9
Woods George Alexander, PiC SE-210

Wir heissen alle diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

2. SR 100 / Haifa 1 / 6.9.70

Die Tatsache, dass unser Kurs nach New York am Sonntag, den 6.9.70 durch Araber in Zerqa zur Landung gezwungen worden ist, hat unseren Gedanken und Vermutungen, die wir schon lange hegten, Recht gegeben. Es ist heute müssig, darüber nachzudenken, ob dieser Vorfall hätte vermieden werden können oder nicht. Für die Zukunft müssen jedoch alle Sicherheitsmassnahmen vorgesehen werden, die überhaupt möglich sind. Dieser denkwürdige Sonntag, an welchem sich die Meldungen über Flugzeugentführungen überstürzten, wird als Markstein in die Geschichte der Zivilluftfahrt eingehen. Er hat eine ungeheure, weltweite Reaktion in der Öffentlichkeit hervorgerufen.

Der Dachverband hat bis heute, mit einer einzigen Ausnahme, täglich getagt und die Entwicklung der Angelegenheit gewissenhaft verfolgt, um zu ermöglichen, gemeinsam die notwendigen Aktionen in die Wege zu leiten. Um den Vorstand der Aeropers in dieser Arbeit zu unterstützen, haben sich unter Leitung von Capt. A. Zuberbühler täglich Besatzungsmitglieder zusammengefunden und die anfallenden Probleme in diesem grösseren Rahmen besprochen. Die Ergebnisse dieser Arbeitsgruppe wurden dem Vorstand in Form von Anregungen und Vorschlägen unterbreitet. Ich danke den Initianten und allen Mitgliedern, die sich für diese Arbeit zur Verfügung stellten.

Chronologisch sei nachfolgend nochmals in Kürze aufgeführt, was bisher alles unternommen und verwirklicht wurde:

- 6.9. Besprechung mit einer Delegation des Regierungsrates des Kantons Zürich, um eine sofortige Freilassung der Passagiere und der Besatzung zu erwirken. Verschiedene diesbezügliche Besprechungen mit Swissair.
- 7.9. Telegramm an den Bundesrat, in welchem dieser aufgefordert wird, alles zu unternehmen, um Passagiere und Crew freizubekommen. Besprechungen mit Swissair über die zu ergreifenden Sicherheits-

massnahmen. Telefonische Mitteilung dieser Postulate an Herrn Dr. W. Berchtold. Orientierung von IFALPA und EUROPILOTE. Herausgabe eines Pressecommuniqués.

- 8.9. Schriftliche Mitteilung der geforderten Sicherheitsmassnahmen an Herrn Dr. W. Berchtold. Vorzeitige Rückkehr des Sekretärs aus den Ferien.
Schreiben an den Bundesrat und die Regierungsräte der Kantone Basel, Genf und Zürich für Durchführung rigoroser Sicherheitsmassnahmen gemäss Zirkular Nr. 2.
Besprechung der Ausgestaltung der Sicherheitsvorkehrungen an Bord.
Telegramm an die Crew in Zerqa.
Telegramm an den Kreml in Moskau.
Stellungnahme am Radio.
- 9.9. Schreiben an alle Angehörigen der Crew.
Herausgabe eines Pressecommuniqués.
Diverse Besprechungen mit Swissair über Sicherheitsmassnahmen.
Positive Reaktion des Bundesrates auf die geforderten Sicherheitsmassnahmen in den Radionachrichten.
Besprechungen bezüglich des zu wählenden Vorgehens bei der IFALPA.
Orientierung über geltend zu machenden Support bei ALPA (TWA/Pan Am) und BALPA (BOAC).
- 11.9. Weitere Besprechungen über Sicherheitsmassnahmen an Bord.
Besprechungen mit dem Bundesanwalt, Herr Prof. Dr. Walder und dem Kommandanten der Kantonspolizei Zürich, Herrn Dr. Grob.
Bestätigung des Bundesrates betreffend die Durchführung der verlangten Sicherheitsmassnahmen. Zusicherung der dafür benötigten Organe (Polizei).
Besprechung des Antrages an die IFALPA.
Besprechung der zu verlangenden Neufassung der Art. 5 und 37 des Arbeitsvertrages.
- 13.9. Weitere Besprechungen des Antrages an die IFALPA.
Besprechung des künftigen Vorgehens bezüglich der ME-Flüge.
Besprechung der Sicherheitsmassnahmen in Zusammenarbeit mit der Gruppe Zuberbühler.

Nur Wenige in der westlichen Welt stellen sich die Frage: Was muss eigentlich noch alles passieren, damit man sich für ein Vorkommnis persönlich angesprochen fühlt? Es herrscht ein vom Wohlstand genährter Dornröschenschlaf. Jeder Einzelne, und damit die Wirtschaft und die Politik, richten sich danach ein, ja nichts zu riskieren um eventuell dabei

etwas zu verlieren. Diese Einstellung ist heute vorwiegend, ausser vielleicht bei den Hippies, bei jedem Bürger tief verankert. Jeder ist sich selbst am nächsten.

Der internationale Luftverkehr muss heute gewisse Sicherheitsmassnahmen, ob erwünscht oder nicht, durchführen und die Verantwortung liegt eindeutig bei den einzelnen Regierungen.

Wir Besatzungen haben dabei zu helfen und wir müssen die zusätzliche Belastung ertragen können.

Mit freundlichen Grüssen
A. Sooder



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

Was uns beschäftigt

I. Kommentar zur Einsatzliste August 1970

1. Flugprogramm

1.1. Besonderheiten

Die Hochsaison im Reiseverkehr äusserte sich in verschiedenen Charter- und Verdichtungsflügen. Die wesentlichsten seien hier kurz erwähnt:

- Am 3./4. August wurde SR 201 Buenos Aires - Dakar - Schweiz verchartert. Dies hatte verschiedene DH-Transporte Rio - Buenos Aires v.v. zur Folge.
- Vier Verdichtungsflüge Tel-Aviv - Zürich - Lyon v.v. anstelle Night-stop Tel-Aviv.
- An zwei Wochenenden Charterflüge mit CV-990 nach Casablanca.
- Ausserdem begann Ende August das Sonderprogramm zur Leipziger Messe mit SE-210 und DC-9.
- Alle zehn langfristig geplanten Nordatlantik-Charterflüge wurden aktuell geplant.
- Die vierte Caravelle war fast täglich im kommerziellen Einsatz.
- Für die BALAIR wurden praktisch nur Kurse gemäss langfristigem Programm geplant.

2. Fliegendes Personal

2.1. Piloten

2.1.1. Bestand

Am 1.8.70 betrug der Bestand:

Schweizer:	454	=	74,67%
Ausländer:	154	=	25,33%
Total:	608	=	100%

2.1.2. Bestandesveränderungen

Eintritte per 1.8.: 14 Piloten ex SLS III/69

Austritte: keine

2.1.3. Ausbildung

Am 1.8.1970 befanden sich 38 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

CV-990	1 Copianwärter
DC-9	5 Capt. und 32 Copianwärter

2.2. Navigatoren

2.2.1. Bestand

Am 1.8.1970 betrug der Bestand (inkl. 1 Aspirant) 59 Navigatoren (34 Schweizer und 25 Ausländer), wovon 4 seit 13.4. einen DC-8 Bordmechanikerkurs besuchen.

2.2.2. Bestandesveränderungen

Austritte per 31.7.: Herr J. Peake (Aspirant)

2.2.3. Ausbildung

Es befindet sich noch 1 Aspirant in Streckenausbildung

Kommentar zur Einsatzliste September 1970

1. Flugprogramm

1.1. Besonderheiten

Auch im September herrschte weiterhin Hochbetrieb mit Charter- und Verdichtungsflügen. Die folgenden Zusatzleistungen seien speziell erwähnt:

- Vom 1. - 6.9. ein täglicher Sonderflug zur Leipziger Messe auf DC-9.
- Vom 5. - 16.9. zwei tägliche Flüge zur Hannoveraner Messe (Werkzeugmaschinen-Ausstellung) mit SE-210 und DC-9.
- Am 31.8./1.9. und 5./6.9. wurden Charterflüge für Präsident Tubmann (Liberia) auf CV-990 mit Flügen nach Addis Abeba - Nairobi und zurück nach Monrovia geplant. Später wurde der Flug vom 5./6.9. auf ein späteres Datum verschoben.
- Am 8./9.9. wurde SR 300 verchartert.
- Am 14. und 25.9. fanden Sonderflüge mit CV-990 nach Moskau statt.
- An drei Wochenenden waren wieder Sonderflüge nach Monrovia geplant.
- In der langfristigen Planung figurierten 8 Nordatlantik-Charterflüge, aktuell wurden 9 geplant.
- Ausserdem stand die vierte SE-210 praktisch täglich im kommerziellen Einsatz.

2. Fliegendes Personal

2.1. Piloten

2.1.1. Bestand

Schweizer:	454	=	74,67%
Ausländer:	154	=	25,33%
Total:	608	=	100%

2.1.2. Bestandesveränderungen

Keine

2.1.3. Ausbildung

Am 1.9.1970 befanden sich 44 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-8	2 Capt. und 12 Copianwärter
CV-990	1 Copianwärter
DC-9	4 Capt. und 25 Copianwärter

2.2. Navigatoren

2.2.1. Bestand

Am 1.9.1970 betrug der Bestand 59 Navigatoren (34 Schweizer und 25 Ausländer), wovon drei seit 13.4. einen DC-8 Bordmechanikerkurs besuchen.

2.2.2. Bestandesveränderungen

Keine

2.2.3. Ausbildung

Nil

II. Einsatzkommission

In seiner Sitzung vom August hat der Vorstand, an Stelle des abwesenden Herrn F. Stadelmann, Herrn P. Rellstab als Vorsitzenden der Gruppe A der Einsatzkommission gewählt. Seine durch diese Wahl freigewordene Charge eines Beisitzers der Gruppe DC-8 ist demzufolge neu zu besetzen. Wir fordern deshalb auf diesem nicht mehr ungewöhnlichen Wege alle DC-8 PIC, die Interesse und Lust hätten, in der Einsatzkommission mitzuarbeiten, höflich auf, sich zuhanden des Vorstandes beim Sekretariat zu melden. Sollten sich, was wir hoffen, mehrere Kandidaten bewerben, erfolgt die Besetzung der Vakanz durch Wahl des Vorstandes.

III. IGAP

Gestützt auf den Ermächtigungsbeschluss der Generalversammlung 1969 hat die Verwaltung der IGAP-Genossenschaft diese am 24.8.70 per 31.8.70 aufgelöst. Die Lebensrisikoversicherungen werden durch die Aeropers als Versicherungsnehmer unter der Bezeichnung «Versicherungskasse Aeropers» in sonst unveränderter Weise weitergeführt.

IV. Aeropers-Rundschau

Dem Sekretariat sind in letzter Zeit aus Mitgliederkreisen verschiedene Äusserungen zugegangen, die sich in lobender und anerkennender Weise über das beachtliche Niveau der letzten Nummern unserer Zeitschrift ausgesprochen haben. Wir freuen uns selbstverständlich sehr über solche aufmunternde Komplimente, die wir gerne an unsere beiden Redaktoren, die Herren H. Hürzeler und M. Cross, der den englischen Teil der Rundschau betreut, weiterleiten. Bei dieser Gelegenheit wollen wir nicht verfehlen, den beiden genannten Herren, voran Herrn Hürzeler, dessen Ernennung zum Chefredaktor unserer Rundschau sich nachgerade aufzudrängen scheint, für ihre gute und überdies ziemlich zeitraubende Arbeit an dieser Stelle unseren besten Dank auszusprechen.

Mit freundlichen Grüssen
Dr. W. Huber

Aeropers Insurance Commission

Two FPAS German-speaking members are needed for the Commission. Those interested are kindly requested to contact Capt. S. Patch or Capt. K. Rutishauser.



**a Kiss
for
a Kent**

EK-Notes

The Aeropers Committee has appointed Capt P. Rellstab to head the Einsatzkommission Group A in succession to Capt. F. Stadelmann.

The first of a series of meetings between the EK and the Company has been held. Three main issues are scheduled for discussion, namely Winter Schedules, Flight Duty Regulations, and general Crewing policy for long range flights.

The first meeting was confined to a discussion of the schedules. Most EK improvement suggestions were adopted, with the exception of an experimental DC-9 Freighter rotation. However, it was agreed that a 'paper jet' analysis would be run on the experimental schedule.

Two potentially difficult issues came to light in the form of FDR's and crewing policy. The Company has drafted new FDR's; it would be inappropriate to comment on these at this stage, except to indicate that in concept and complexity they are the same as the present ones. The FDR's form an appendix to the Working Agreement and have to be agreed to by both parties. In discussing Company offerings, EK members will be concerned to note how successfully any new regulations achieve the following objectives:

- Optimum rate of flying production.
- Optimum flexibility of operation.
- Maximum crew rest and regeneration time.
- Maximum benefit from training time.

One may well be inclined to believe that none of these objectives is achieved under the present regulations, and that a new approach to the problem is in everybody's interest.

Aeropers' crewing policy was made known to the Company long ago, but it has so far been ignored. Briefly, Aeropers is against the use of 'Enlarged Crews' until self-contained rest facilities for a complete cockpit crew are provided on board. Meanwhile, prior deadheading or stationing should be carried out to enable operation with standard crews.

MSC

DC-9 Einsatz

1. Rotationen Winter 1970/71

Eine Übersicht über «What's New» finden Sie in der neuesten Ausgabe des «Flight Recorder». Der Vollständigkeit halber sei vermerkt, dass die Übernachtung Kopenhagen einer Forderung unserer Einsatzkommission entstammt. Entgegen den übrigen Streckengebieten besitzen wir keine Darstellung über die verschiedenen Rotationen. Ich habe mich deshalb entschlossen, eine Übersicht der täglichen Rotationen in einer für die Aufbewahrung geeigneten Form abdrucken zu lassen. Die NA- und Ostflüge sind nicht aufgeführt, diese werden in der Regel aus 2 derartigen Destinationen und Flügen in Europa zu 5-Tage-Rotationen zusammengefügt. Interessenten können die Variationen aus der Gesamt-Einsatzliste entnehmen, ebenso die Nachtflüge und den Einsatz des Frachters. Für den Sommer 1971 werde ich versuchen, die Spezialdestinationen vermehrt in die täglichen Rotationen einzufügen, um damit automatisch eine bessere Verteilung zu ermöglichen.

Bald stösst die SE-210 Gruppe zu uns. Ich freue mich ganz besonders, ihr dann wieder etwas mehr Abwechslung offerieren zu können.

2. Neue Flight Duty Regulations

Zur Orientierung sei vermerkt, dass die Chefpiloten mit den Leuten von ON einen neuen Gesamtentwurf ausgearbeitet haben. Aeropersseitig war Capt. F. Stadelmann vertreten. Für den DC-9 ändert sich dabei sehr wenig, vielmehr wurde versucht, die 4-motorigen Einsätze der verschiedenen Verkehrsgebiete auf einen Nenner zu bringen, was als gelungen zu betrachten ist. Die Gesamt-Einsatzkommission wird diesen Entwurf noch im Detail prüfen. Des weitern kennen Sie ja die Idee von Capt. Cross für ein total neues Basiskonzept (Rundschau Mai/Juni). Auch dieses Projekt wird weiter behandelt. Neue Lösungen für den Einsatz der Reserven, die Regelung der Sonntage usw., werde ich demnächst vorbringen. Etwelche Beschlüsse können jedoch, aus vertraglichen Gründen, frühestens ab Sommerflugplan 1971 verwirklicht werden, was allerdings auf mögliche Versuche nicht zutrifft.

3. Verteilung der Rotationen

Diese Kontrolle wird nach wie vor durchgeführt. Weil eine neue Flugplanperiode stets mit neuen Rotationen verbunden ist, wurde versucht, bis Ende SO-Flugplan möglichst auszugleichen. Verschiedene, meist positive Äusserungen von Ihnen zeigen mir, dass schon vieles erreicht worden ist. Es ist übrigens nicht verboten, dem Crew-Assigner für einen ausgeglichenen Einsatz persönlich zu danken. Er wird damit mit grösserer Freude und Qualität seine Aufgabe lösen. Es liegt leider in der Natur der Sache, dass diese Leute meist nur Negatives zu hören bekommen.

Was wird überwacht?

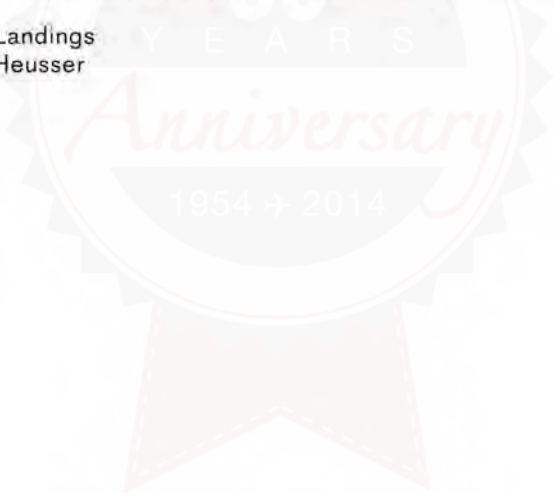
- Die Verteilung der täglichen Rotationen
- Die Spezialdestinationen (in 1. Linie Verteilung, in 2. Linie einzelne Destinationen)
- Die Anzahl Frachter-Rotationen
- Die Anzahl Nachtflüge
- Die Verteilung von Reserven
- Die Verteilung der freien Sonntage

Wer sich benachteiligt fühlt, soll bitte in dieser Kontrolle Einsicht nehmen (Schalter Crew Control, Assigner verlanger). Bei besserer Verteilung wäre zu hoffen, dass dafür die Flut der Wunschzettel etwas abnimmt, was die Planung stark erleichtern würde.

Für die Zukunft sind folgende Verbesserungen angeordnet worden:

- Grosse Übersichtstafeln für die Assigner zur besseren **zeitlichen** Darstellung der Planung (in Beschaffung)
- Einplanung der Verteilkontrolle in die Programmierung des Computer-Einsatzes (Phase Studien und Vorbereitung)

Happy Landings
Eugen Heusser



DAILY ROTATIONS DC-9

	Flight Duty			Flight Duty
740/701/574/575	7:15 a)	1. Tag	651 ² /820/861	6:10 e)
430/431/622/623	7:05	2. Tag	840	3:55
660/MT/661/708/749	10:20 b)	3. Tag	841/534/535	6:45
578/579/ 806	c)	4. Tag	770/771/MT/516/ 523	10:35
805/538/539	d)	5. Tag	500/501	5:25

670/671	5:50 f)	1. Tag	410	5:00
796/ 795	4:25	2. Tag	HEL	
726/727/MT/870/871	9:10	3. Tag	411	5:05
612/609/ 519 ²	6:40 g)	4. Tag	922/810/811/MT/774/775	10:10
724/725/MT/794/797	9:20 h)	5. Tag	640/621/432 ² /433 ¹	7:30

964/965/ 806	5:45	1. Tag	510/511 ¹ /MT/604/605	9:10
821/432 ¹ /MT/650/651	10:15	2. Tag	433 ² / 656	5:50
511 ² /402/ 403	7:10	3. Tag	657/580/581	7:20
720/721/722/ 723	6:35	4. Tag	930/526/519 ¹	7:20
420 ¹ /600 ² /611/927	7:00 i)	5. Tag	934/758/759/945	6:20

420 ² / 421 ¹	5:55	1. Tag	530/531/660/MT/661	10:35 l)
421 ² /750/751	6:30	2. Tag	570/571/554/555	7:10 m)
624/643/MT/778/ 779	8:15	3. Tag	706/707/436/437	8:00 m)
728/729/730/ 731	6:35	4. Tag	804/813/MT/612/609 ¹	10:30 l)
566/567/943	6:40 k)	5. Tag	—	

Bemerkungen:

- 574/5, 436/7, 578/9, 860/1, 870/1, nicht täglich
- MT = Mealtime
- Fett geschrieben = Übernachtung ausserhalb ZRH
- 538/9 wird mit 940/1 kombiniert
- Wenn kein 860, fliegt man 792/3 vor 651²/820
- Tag 1+2 nil, Tag 4 350/5, Tag 7 114DH/566/567/947
- Zeitweilig 812/807/519² (Austausch mit CV9)
- Tag 3 692²/693
- Early morning assignment = Maximum
- Tag 7 356/355
- Nov 1 - Dec 15, Jan 18 - Mar 14, Tag 6 SR 800/801 statt 530/531
- Bis 1. Dez SE-210

Alitalia Incident over Damascus

Letter to Aeropers by ANPAC

(Associazione Nazionale Piloti Aviazione Commerciale) 25th July, 1970

Dear Dr. Huber,

Please find herewith enclosed copy of Capt. Pizzo Report on the accident occurred in Damascus area on June 26.

About the exact routing actually flown by our Company, we cannot give you any details as the above routes are performed by management pilots, not members of ANPAC.

signed: Capt. S. Toffolo, Secretary

Captain Pizzos Report

Flight AZ713 - I-DINL - A/C DC-8/43 from Teheran to Beyrouth
Took off from Teheran at 05.04/Z and the flight planned on the Awy's B-51 R19 in agreement with ATC/THR.

Normal flight with normal radio communications during all stretch.

At about 06.35/Z intercepted a radio communication from a Jordan civil aircraft having in sight 2 military aircrafts on his left hand side. The communication has continued in Arabic language. From further radio communication in English from DAN/CTL I heard that they were closing the Syrian airspace and in the meantime was giving instruction to other aircrafts to divert on other airports; I've contacted on the same frequency DAN/CTL giving my position 40 nm SE DAN/VOR on the Awy R19 and requesting descend clearance. The answer from DAN Radar was to turn right on heading 270° Magnetic and maintain FL 310 and to report abeam DAN/VOR. At about 06.46/Z I reported the position abeam DAN/VOR, and RDR/DAN instructed to maintain heading 270° and FL 310 requesting to report the next abeam DAN/NDB. That was done about 2 minutes later; further report to abeam DAKWEH maintaining heading and FL. About 2 minutes later we noticed one strong hit on the left side of the aircraft and we saw several pieces of metal projected ahead of the aircraft. Meantime the engine N° 1 stopped and the aircraft sloped down to the left side with a diving movement. We succeeded in taking back the control of the aircraft and at the moment the heading was 210° Magnetic on FL 260. We immediately communicated to DAN/RDR that probably we've had a collision with another aircraft. They answered authorizing to maintain FL 250 and divert to Beyrouth. Since we noticed that we were losing fuel from the left side, and loss of the hydraulic oil

system, we asked Beyrouth's immediate assistance and all emergency services. The approach and the landing was regular with all controls in the manual system (without hydraulic assistance).

After the landing run executed with the engines switched off we stopped aircraft on the left side of the Rwy 21 and we proceeded to the emergency evacuation of 94 passengers. Everything was executed regularly with the ground assistance.

signed: Giorgio Pizzo

Europilot Statement

EUROPILOT Member Associations, at the special Emergency Meeting held on 2nd september, considered the near disastrous accident to the Alitalia DC-8 on June 26th, 1970 and the various reports concerning safety of operations in the Middle East Area received from pilots operating there.

They fully agree with the decisions made by ANPAC to call for a cessation of operations to certain ME countries, and assessing the circumstances now prevailing consider the level of safety of operations to/from/over Jordan and Syria to be inadequate.

Therefore EUROPILOT legislative council recommends to all EUROPILOT Member Associations that they ensure that no pilot is compelled to operate to the above mentioned areas.

Man sollte ...

- vielleicht auch im Vereinsblatt der Aeropers erwähnen, dass der verstorbene Capt. Walo Ris während zweier Jahre die Aeropers präsidierte.
- auf der grossen Zuschauerterrasse (mit Eintritt!) eine Orientierungstafel montieren, aus welcher klar ersichtlich ist, wann welches Flugzeug von wo effektiv ankommt. Dies entspräche dem Wunsch vieler Flughafenbesucher, vor allem jener, die Passagiere abholen und so zur richtigen Zeit vom Balkon in die Empfangshalle hinuntersteigen könnten.
- nach Ferien und Militärdienst frühestens am Montagmittag eingesetzt werden, um am Morgen den Berg von Revisionen seriös verarbeiten zu können.
- den zuständigen kantonalen Stellen dafür danken, dass sie auf das letzte Parkplatz-«man sollte» so prompt reagierten und die betreffende Kiesfläche wieder freigaben.
- alle Blockzeiten ex Zürich um etwa zehn Minuten vorverlegen, um die publizierten Flugzeiten besser einhalten zu können. (Böse Mäuler behaupten, dass im vergangenen Sommer das Einzige, was je zur Zeit erfolgte, der Check-in der Besatzungsmitglieder gewesen sei!)
- es überhaupt — und nicht nur in Zeiten chronischer Verspätung — vermeiden, bei der Einsatzplanung an die Grenzen der Duty-times zu gehen.
- in diesem Zusammenhang zur Kenntnis nehmen, dass die Canadian Airline Pilot Association CALPA die gesamte Einsatzplanung der Air Canada selbständig durchführt, und dem Vernehmen nach sogar zur Zufriedenheit aller Beteiligten.
- der Swissair für die Verteilung der BfU-Broschüre über defensives Autofahren danken. Sie hat damit einen wirklich positiven Beitrag zur Unfallverhütung geleistet. (Ein persönlicher Ratschlag: Fahren doch auch Sie zehn Minuten früher von zuhause weg!)

**EXKLUSIV
WOHNEN**

**COLLECTION
F. KAUSCH**

**DIREKTVERKAUF
AB FABRIK MIT**

20%

Wohnzimmer-,
Salon- und
Esszimmermöbel.
Exklusiv
in Rio Palisander.
Polstermöbel
in Leder und Stoff.



Wir beraten Sie gerne unverbindlich
in der neuen Fabrikausstellung.
Gegen Telefon Avis auch abends.
Besuchen Sie uns an der **Züspa**
in der Halle 1
beim Eingang am grünen Stand.

Design
und Fabrikation
**MÖBELFABRIK
SIGLISTORF AG**
CH-8439 Siglistorf
Telefon 056 / 53 11 08

An Unusual Night in the Crew House

«Die Swissair hat sich aus verschiedenen Gründen . . . eine aktivere Hotelpolitik zu betreiben . . . und sich auch finanziell in der Hotellerie zu engagieren».

Swissair News, 29th June, 1970

Arriving at Geneva the other day, I was surprised to find a smiling driver in a new uniform. «No need to phone the Crew House, Sir, we have been expecting you!» he said. Around his hat, below the Swissair badge, ran the legend «Hotel de la Fontaine». Expertly gathering up my luggage he led me to the waiting Mercedes. «What happened to the old Volkswagen?» I enquired. «We felt that it did not reflect the image that Swissair likes to present to the public» he said.

The short drive to the site of the Crew House completed, I stepped out of the car — after the Hall Porter had opened the door for me. Instinctively walking to the rear of the vehicle for my luggage, I was just in time to see it loaded on to the hotel trolley and whisked away. Surprised, I noted the new arrangements — gardens, trees, tables set out under coloured sunshades, and of course the fountain — as I entered the building. Accustomed to the hard and echoing tile floor, I nearly stumbled over the thick pile of the carpet in the foyer, but luckily recovered my balance as the receptionist greeted me pleasantly. «Don't worry about the key, Sir,» she said, «You'll find everything in your room.»

Arriving at the room, the first things that I noticed were the equable temperature and the silence. «We had air conditioning installed on Operations Department orders» explained the Manager later. «They insisted on crews having proper rest and undisturbed sleep before commencing flying duties.» In the meantime, I switched on the television, adjusted the new alarm clock, and took a shower using the thermostatically controlled temperature regulator. After leaving my uniform on the rack for the pressing service to collect, I dressed and went down to the barber shop for a shave before the evening meal.

Entering the foyer once more — treading carefully this time — I noticed that those twin tombstones to Swiss architecture, the hideous open cooking range and the plastic eating trough, had both disappeared and that a tastefully furnished bar had taken their place. The barman was only too pleased to offer me a choice of Tuborg, Löwenbrau or Henninger, and later confided that the previous stock had been poured down the drain. «Perhaps you would like to order your meal here, Sir?» he enquired.

I chose a light but elegant meal from the international cuisine presented on the printed card that he offered. Leaving the bar, I found the restaurant nearby. There were several tables covered with snow-white cloths

which reflected the colour of the flowers; the cutlery and glassware positively glittered. A waiter glided silently to my chosen alcove, presented the wine list, and in an atmosphere of bonhomie and subdued lighting I selected an appropriate wine from the modest but quality list.

After an expertly prepared and well-presented meal came coffee and liqueurs in the bar; followed by a leisurely cigar in the television room with the colour TV set. Of course, had I arrived on a hot day, I could have visited the swimming pool in the basement, and late at night, after a hard day's flying, I could have relaxed and unwound in the sauna adjacent to it.

«How did these improvements come about?» I enquired of the manager, who had approached to ask if I was enjoying my stay.

«Well, Sir,» he said, «it was a logical development of Company policy. Speaking as management, my colleagues and I are often heard to say how highly we regard Swissair's pilots, and we felt that this regard should take some practical form. Furthermore, a property owned and operated as a Swissair hotel has to maintain certain standards, and to provide the services and style expected by the travelling public, not to mention professional pilots such as yourself. Again, we have spent considerable sums of money in advertising Swiss Quality, Swiss Hospitality, and, if you will pardon the expression, Swiss Care; this hotel embodies all these features. It was essential for us to get away from the flophouse image. Of course, we have had to charge the Operations people the commercial rates which they are forced to pay at any other night stop hotel, and this has considerably reduced the number of crews normally resident in the hotel for several days at a time. On the other hand, we are now inundated with requests from foreign airlines for accommodation, and consequently, we have achieved every hotelier's dream — full bookings at full rates the entire year round! Not only that; we can at any time dispose of the hotel as a going concern at considerable capital gain to ourselves.» He was about to continue when I was startled by what sounded like a fire alarm.

Lifting the telephone, the tired voice of the portier intoned the ritual sentence in my ear: *Bonjour Monsieur; c'est quatre heures trente!*» Of course! It was all a dream! I was back in the Crew House. Already the first wild skids of the day were being perpetrated on the autoroute below the window; it was hot, noisy and uncomfortable; my uniform, hopelessly crushed and stained from three days of flying, lay ready to advertise Swissair for yet another day.

And the fire alarm? How foolish of me! I should have known that for economy reasons we cannot afford new alarm clocks.

MSC

Rund um das Auto

(von unserm Versicherungsexperten H. A. Jll)

Meine näheren Bekannten werden vermutlich sarkastisch lächeln, wenn ausgerechnet ich mich zu diesem Thema versteige; denn ich bin ein schlechter Automobilist. Sonntags wage ich mich schon gar nicht auf die Strasse; nur schon der Gedanke daran würde mich in eine panikähnliche Stimmung versetzen. Über meine zahlreichen Nachbarn, die den freien Samstag dazu verwenden, ihr liebstes Gut im Hinblick auf die sonntägliche Wallfahrt ins Chaos zu putzen und zu päppeln, kann ich mich eines leisen Lächelns nicht erwehren. Man wird mir entgegengehalten, dass schon Nietzsche einmal gesagt habe: In jedem echten Mann ist ein Kind, und das will spielen. So spielt denn eben der erwachsene Mann des 20. Jahrhunderts mit seinem Auto.

Solange er dies im Gespräch mit seinen Bekannten tut, ist dagegen kaum etwas einzuwenden. Das ist im Gegenteil eine willkommene Abwechslung zum andern Hauptthema «Fussball». Solange er sich darauf beschränkt, auf dem Garagevorplatz Wasserspiele zu inszenieren und neue Polituren zu erproben und dabei hin und wieder ungewollt ahnungslose Weggänger bespritzt, soll ihm deswegen noch kein Vorwurf gemacht werden. Makaber wird das Spiel erst auf den Strassen, wenn mittels des leichtgängigen und empfindlichen Gaspedals Inferioritäts- oder Schuldkomplexe abreagiert werden müssen. Es kommt vor, dass bei solchen Gelegenheiten das Spielzeug kaputtgeht; wenn man Glück hat, ist es nur gerade das Spielzeug. Hier beginnt die Phase 2 des Autofahrens. Die Phase 2 besteht neben strafrechtlichen Auseinandersetzungen zum grossen Teil aus Versicherungsfragen.

Ich habe Bekannte, die jede Wagenmarke kennen, die bei jeder Marke ohne Nachdenken sofort den Motorinhalt, die Leistung in Brems-PS nach DIN und SEA, das Beschleunigungsvermögen, die Zahl der Vergaser und viele andere Details mehr zu nennen vermögen. Wenn ich sie jedoch frage, für welchen Zweck sie eigentlich eine Insassen-Unfallversicherung abgeschlossen haben, so bekomme ich etwa zur Antwort, das sei in erster Linie für mitfahrende Geschäftsfreunde, denn Frau und Kinder seien bereits anderweitig gegen Unfälle versichert.

Kürzlich beobachtete ich einen älteren Herrn, der den Vergaserbrand seines grossen Amerikanerwagens mit Wasser löschen wollte. Ich organisierte einen Feuerlöscher und nach gelungener, aber leider etwas verspäteter Löscharbeit fragte ich ihn, ob er eine Kasko- oder wenigstens eine Teil-Kaskoversicherung habe. Das wisse er nicht, antwortete er mir, er glaube es aber kaum. Einige Tage später telephonierte er mir, um mir zu sagen, dass er tatsächlich eine Voll-Kaskoversicherung be-

sitze, doch nütze ihm diese im vorliegenden Falle wenig; der Selbstbehalt betrage nämlich Fr. 1000.—. Solche und ähnliche Verwirrungen herrschen in vielen Köpfen. Die Schuld daran tragen allein wir Versicherungsfachleute.

Im Sinne der Wiedergutmachung möchte ich in diesem Bulletin einige Gedanken über «Versicherungen rund um das Auto» zu Papier bringen. Mit Bezug auf unser Lieblingsspielzeug gibt es im wesentlichen vier Versicherungsformen, nämlich

- die Haftpflichtversicherung (vom Gesetzgeber hiezulande vorgeschrieben)
- die Teil-Kaskoversicherung (freiwillig)
- die Voll-Kaskoversicherung (freiwillig)
- die Insassen-Unfallversicherung (freiwillig).

A. Haftpflichtversicherung

Die Haftpflichtversicherung kommt für Personen- und Sachschäden auf, die wir Drittpersonen durch den Gebrauch unseres Motorfahrzeuges zufügen. Bevor die Versicherungsgesellschaft Entschädigungen leistet, wird sie die Schuldfrage abklären. Erst wenn bewiesen ist, dass der Versicherungsnehmer oder der Versicherte den Unfall ganz oder teilweise verschuldet haben, wird die Versicherungsgesellschaft bezahlen. Diese Aussage stimmt allerdings nur bedingt: Wenn jemand beispielsweise ein Kind verletzt, so kann er haftpflichtig erklärt werden, auch wenn ihn nicht das geringste Mitverschulden am Unfall trifft. Man spricht in solchen Fällen von der Kausalhaftung. Jedes Auto stellt nur schon durch seine Existenz eine Gefährdung für andere Verkehrsteilnehmer dar. Gäbe es keine Autos, so würden keine Kinder durch Autos verletzt. Folglich ist der betreffende Automobilist, auch wenn ihn keine Schuld trifft, haftpflichtig.

Wie bereits kurz erwähnt, ist die Auto-Haftpflichtversicherung in der Schweiz (und in den meisten europäischen Ländern, ausgenommen beispielsweise in Italien) obligatorisch. Das gesetzlich vorgeschriebene Deckungsminimum beträgt in der Schweiz Fr. 150 000.— für jede verletzte oder getötete Person, höchstens jedoch Fr. 500 000.— für das einzelne Unfallereignis. Einen Menschen zu töten, kann ohne weiteres 300 000.— Franken und mehr kosten; der Getötete braucht nicht Generaldirektor einer chemischen Fabrik in Basel zu sein. Ihn so zu verletzen, dass er für den Rest seines Lebens erwerbsunfähig wird, kostet noch mehr. Mit andern Worten: Das gesetzlich vorgeschriebene Minimum ist absolut ungenügend; man kann sich durchaus zu Recht fragen, weshalb der Gesetzgeber hier nicht viel höhere Ansprüche stellt.

Die Auto-Haftpflichtversicherung sollte 1 000 000 Franken für das Unfallereignis (ohne besondere Limitierung der Entschädigung für die einzelne verletzte oder getötete Person) umfassen. Wenn man ganz sicher gehen will, verlangt man am besten die unbeschränkte Deckung. Die Jahresprämie für die 1 000 000.— Franken-Deckung kostet bei einem Wagen der Mittelklasse 20.— Franken mehr, die unbeschränkte Deckung 30.— Franken mehr als die gesetzliche Minimaldeckung.

Wenn Sie mit Ihrem Geschäftsfreund, Ihrem Schwiegervater oder Ihrem Bruder, der nicht mit Ihnen im gleichen Haushalt wohnt, autofahren und dabei einen Unfall verschulden, bei welchem Ihr Mitfahrer verletzt wird, **so haftet dafür Ihre Haftpflichtversicherung.** Wenn Sie mit Ihrer Gattin, Ihren Kindern, Ihren Eltern ausfahren, und es passiert das Gleiche, **so bezahlt die Haftpflichtversicherung nichts**, weil nach dem Buchstaben des Gesetzes Ihre nächsten Familienangehörigen Ihnen gegenüber keine zivilrechtlichen Ansprüche stellen können. (Die Insassen-Unfallversicherung hat somit nur einen Sinn, wenn Sie sich selbst und Ihre nächsten Familienangehörigen schützen wollen.)

Wenn Sie nach dem Motto «my home is my castle» einen Wohnwagen (oder sonst einen Anhänger) durch die Gegend ziehen, so erstreckt sich die Haftpflichtversicherung des Zugfahrzeuges auch auf den Anhänger, ohne dass Sie für diesen eine Mehrprämie entrichten müssen. Voraussetzung ist, dass der Anhänger überhaupt zum Verkehr zugelassen wurde, d. h. eine Polizeinummer besitzt.

Die Haftpflichtversicherung kennt — ausser dem Selbstbehalt für jugendliche Lenker — im Normalfall keinen Selbstbehalt. Verursacht ein noch nicht 25-jähriger Lenker einen Unfall, so beträgt der Selbstbehalt Fr. 300.—. Dieser Selbstbehalt kann durch Bezahlung einer Mehrprämie wegbedungen werden. Die Mehrprämie beträgt für einen Mittelklasse-Wagen nahezu Fr. 100.— im Jahr. Man kann sich daher fragen, ob sich der Mehraufwand lohnt. Letzten Endes kommt es darauf an, wie Sie die Fahrkünste Ihres Sohnes, Ihrer Tochter oder Ihres Angestellten beurteilen.

Auch die genügende Haftpflichtversicherung kann unter Umständen versagen: Herr Rusterholz fährt mit Freundin im roten Sportwagen an sechster Stelle in einer Kolonne; rechts neben ihm der Strassenrand, links neben ihm eine ausgezogene Sicherheitslinie. Herr Rusterholz setzt zum Überholen an; im Augenblick, wo er die Höhe des vierten Fahrzeuges erreicht, naht ein anderes Fahrzeug. Frontalkollision.

Oder: Sie hatten eine anstrengende geschäftliche Sitzung mit anschließendem Nachtessen. Es wurde etwas Alkohol getrunken. Sie haben einen weiten Nachhauseweg. Es regnet; Sie fahren rascher als gewöhnlich. Eine flache Kurve: der Wagen schleudert, dreht sich um seine eigene Achse. Sie kämpfen verzweifelt mit dem Steuer, ein dumpfer

Schlag und dann nichts mehr. Sie erwachen und erkennen als erstes das vorwurfsvolle Gesicht eines Polizeimannes, der sich über Sie beugt. Sie liegen im nassen Gras, fünf Meter neben dem Wrack Ihres Wagens und einer umgekippten Strassenlampe. Auf dem Polizeiposten kommen Sie allmählich wieder zu sich; Sie sind praktisch unverletzt. Willenlos lassen Sie die Blutprobe über sich ergehen. Resultat: 0,9 Promille.

Das Verhalten von Herrn Rusterholz war gelinde gesagt kriminell, Ihr eigenes Verhalten war, wie Sie beipflichten werden, gedankenlos. Unser Strassenverkehrsgesetz kennt diese Unterscheidungen nicht; es spricht in solchen Fällen von einer grob fahrlässigen Verursachung des Unfalles. Sobald Grobfahrlässigkeit vorliegt, hat die Versicherungsgesellschaft das Recht des Rückgriffes auf den Versicherungsnehmer oder den Versicherten (Regressrecht in der Sprache der Versicherungsjuristen). In beiden Fällen wird sie nicht den vollen Schaden berappen. Falls Herr Rusterholz noch am Leben ist, wird er hinfort sehr viel Geld verdienen müssen, um im Laufe der Jahre und Jahrzehnte noch zu Lebzeiten seine Schulden gegenüber den von ihm Geschädigten oder Hinterbliebenen abzugelten. Den Laternenpfahl, der — sagen wir — 3 000.— Franken kostet, bezahlt die Gesellschaft vielleicht zur Hälfte. Ihre Gedankenlosigkeit kostet Sie somit einen neuen Wagen (oder den Selbstbehalt und den Rabatt auf Ihrer Voll-Kaskoversicherung) und dazu 1 500.— Franken als Anteil an der ausgelöschten Strassenlampe.

B. Teil-Kaskoversicherung

Bisher war — das sei hier nochmals ausdrücklich betont — stets von Schäden, die andern zugefügt wurden, die Rede. Hier wende ich mich nun erstmals den Schäden an eigenem Hab und Gut zu.

Eine Teil-Kaskoversicherung sollte jedermann haben. Die Jahresprämie ist bescheiden und der Deckungsumfang ist weitgehend. Die Teil-Kaskoversicherung umfasst das Feuerrisiko, das Diebstahlrisiko, die Elementar- und Wildschäden, das Glasschadenrisiko und neuerdings auch das Schneerutschrisiko. Bis zu einem Betrage von Fr. 1 000.— sind zudem auch Diebstähle von Reiseeffekten versichert.

Sie deckt demnach praktisch alles ausser der gewaltsamen Beschädigung. Wird Ihr Wagen jedoch gestohlen und fährt ihn der Dieb zuschanden, dann ist diese Art der gewaltsamen Beschädigung in der Teil-Kaskoversicherung ebenfalls gedeckt.

Die Prämie der Teil-Kaskoversicherung richtet sich ausschliesslich nach dem **Katalogpreis des Wagens**. Ein neues 10 000.—Franken-Auto beispielsweise kostet 68 Franken im Jahr, ein 20 000.—Franken-Auto 128 Franken im Jahr. Die Teil-Kaskoversicherung kennt **keinen Selbstbehalt**.

Die Teil-Kaskoversicherung enthält stets den sogenannten Zeitwertzusatz. Hier entstehen oft Missverständnisse, weil der **Zeitwertzusatz** gedanklich mit dem **Neuwertzusatz** bei Mobiliarversicherungen identifiziert wird. Das ist nicht das gleiche. Wenn Ihnen ein Wagen im ersten Betriebsjahr gestohlen wird, erhalten Sie von der Gesellschaft 100% des Katalogpreises, bei Diebstahl im zweiten Jahr zwischen 90 und 99%, im dritten Jahr zwischen 80 und 89%, im vierten Jahr zwischen 70 und 79% usw. Ist der Wagen einmal älter als 7 Jahre, erhalten Sie nur noch den Zeit- oder Verkehrswert des Wagens. Die Entschädigung der Teil-Kaskoversicherung für ein nicht allzu altes gestohlenen Fahrzeug ist somit wesentlich höher als der effektive Wert des Fahrzeuges, aber auch stets kleiner als der Katalogpreis, ausgenommen bei Verlust im ersten Jahre.

C. Voll-Kaskoversicherung

Die Voll-Kaskoversicherung deckt alles, was schon die Teil-Kaskoversicherung deckt, und **dazu** als wesentliche Ergänzung die **gewaltsame Beschädigung**.

Ist eine Voll-Kaskoversicherung zu empfehlen? Obwohl ich die Frage selbst stelle, bereitet mir ihre Beantwortung arges Kopfzerbrechen. Ich möchte es hier so machen, wie die Illustrierten und folgende Fragen stellen:

1. Haben von Ihnen gelenkte Fahrzeuge in den vergangenen 5 Jahren überhaupt keine Schäden oder solche von insgesamt höchstens Fr. 1 000.— erlitten?
2. Sind Sie ein konzentrierter Fahrer?
3. Können Sie Ihre geschäftlichen Sorgen und die Sorgen um Ihre Kinder im Pubertätsalter beim Autofahren vollständig vergessen?
4. Hat Ihr Wagen anerkanntermassen eine hervorragende Strassenlage und fantastische Bremsen?
5. Sind Sie im Strassenverkehr tolerant und zuvorkommend?
6. Machen Sie sich Gewissensbisse, wenn Sie einmal eine Sicherheitslinie unbewusst überfahren?
7. Halten Sie sich an die Geschwindigkeitsbeschränkung?
8. Halten Sie ausserorts einen Sicherheitsabstand zum vorderen Fahrzeug ein?
9. Lieben Sie es, im Rahmen der Sicherheiten schnell zu fahren?
10. Sind Sie in der Lage, im 100 km-Tempo eine Zeitlang 30 cm neben dem rechten Strassenbord zu fahren, und dabei zu wissen, dass es tatsächlich 30 cm sind?

Wenn Sie mindestens 9 dieser Fragen mit einem ehrlichen Ja beantworten können, dann brauchen Sie keine Voll-Kaskoversicherung. Wenn Sie weniger als 9, aber mindestens 7 Fragen, worunter auch Frage

1, mit ja beantworten können, so scheint mir der Wert einer Voll-Kaskoversicherung eher zweifelhaft.

Befindet sich Frage 1 nicht unter den mindestens 7 mit Ja beantworteten Fragen, dann sollten Sie die Kaskoversicherung erwägen. Können Sie weniger als 7 Fragen mit Ja beantworten, dann brauchen Sie unbedingt eine Kaskoversicherung.

Eine Kaskoversicherung benötigen Sie auch, wenn Sie mit Ihrem Wagen geschäftlich oft nach Italien fahren, und eine kurzfristige Kaskoversicherung brauchen Sie für die Dauer Ihrer Ferien in Italien.

Die Prämie für die Vollkaskoversicherung richtet sich nicht nach dem Katalogpreis wie die Teil-Kaskoversicherung, sondern nach der Art des Fahrzeuges. Wie in der Unfallversicherung kennt man hier sogenannte «Gefahrenklassen». Ein Deux-Chevaux beispielsweise wird in die Gefahrenklasse 2 eingereiht und kostet bei einem Selbstbehalt von Fr. 500.— eine Jahresprämie von Fr. 185.—. Ein BMW 2500 befindet sich in der Gefahrenklasse 10 und erfordert bei einem Selbstbehalt von Fr. 1 000.— eine Jahresprämie von Fr. 736.—. (In beiden Fällen ohne Zeitwertzusatz.)

Noch heissere Dinger, wie zum Beispiel ein Jaguar E-Typ, sind Gegenstand besonderer Vereinbarung. Wenn Sie ein volles Jahr schadenfrei gefahren sind, erhalten Sie auf die nächstfolgende Jahresprämie einen Prämienrabatt von 15%, nach zwei Jahren 20%, nach drei Jahren 25% und nach vier Jahren 30%. Ereignet sich ein Schaden, für welchen die Gesellschaft eine Entschädigung leistet, so fällt der ganze Rabatt auf einmal weg. Die Kaskoversicherung wird stets mit einem Selbstbehalt (Fr. 300.—, Fr. 500.—, Fr. 1 000.— oder mehr) abgeschlossen. Der Selbstbehalt kommt indessen **nur bei der gewaltsamen Beschädigung**, auf keinen Fall aber bei Diebstahl, Feuerschäden, Wildschäden usw., d. h. auf keinen Fall bei Schäden, die im Rahmen der Teil-Kaskoversicherung gedeckt sind, zur Anwendung.

Der eingangs genannte Herr mit dem Vergaserbrand braucht somit keinen Kummer zu haben: Die Gesellschaft vergütet die vollen Kosten.

Die Voll-Kaskoversicherung kann **mit oder ohne** Zeitwertzusatz abgeschlossen werden. Der Zeitwertzusatz ist indessen automatisch und ohne Mehrprämie eingeschlossen für Schäden, die bei der Teil-Kaskoversicherung ebenfalls gedeckt wären. Der Zeitwertzusatz bei der Voll-Kaskoversicherung bezieht sich demzufolge, genau wie der Selbstbehalt, ausschliesslich auf die gewaltsame Beschädigung.

Fortsetzung folgt!

Zeichen der Zeit

Wir leben in der Zeit der grossen Sex-Welle. Alles muss sich den Bestrebungen unterordnen, das rein Sexuelle sowohl von allen Beschränkungen zu befreien als auch jede nur mögliche Perversität gesellschaftsfähig zu machen.

Niemand wagt, dagegen Stellung zu nehmen, da man bisher immer wieder auf angebliche Tatsachen verweisen konnte, wonach das Zurückdrängen des Sexuellen zu schweren körperlichen und seelischen Schäden führt. Und nun muss man mit Staunen erkennen, dass genau das Gegenteil der Fall ist. Dass gerade die Sexwelle die Gesundheit vieler Menschen zerstört.

So hat man jetzt vor kurzem eine grosse Zusammenstellung veröffentlicht, die einwandfrei beweist, dass eheliche Untreue bei Männern in einem erschreckend hohen Prozentsatz zum Herzinfarkt führt und dass besonders jene Altersstufen davon betroffen sind, die am Beginn der zweiten Lebenshälfte stehen.

Es wird viel zu wenig bekannt, welche gesundheitlichen Verheerungen Scheidungen und Trennungen aller Art immer wieder bedingen. Wohl am eindrucksvollsten sind nach wie vor die Todesstatistiken, welche einwandfrei beweisen, dass Geschiedene wesentlich kürzer leben und Ehebruch in einer sehr beachtenswerten Häufigkeit zum Herztod führt.

Dies allein wäre vielleicht noch nicht Grund genug, die Sexwelle anzuklagen. Darüber hinaus hat man aber einwandfreie Beweise zur Hand, dass Neurosen — also die Unzahl von seelischen Erkrankungen — ununterbrochen zunehmen.

Die Neurose äussert sich bekanntlich in verschiedenen Formen. Zu ihr gehören die Angstzustände, die Depressionen, das Phänomen der Zwangszustände, die Vielzahl körperlicher Störungen und nicht zuletzt — die Sucht!

Da wird man wohl bei den heutigen Jugendlichen erkennen müssen, dass hier offensichtlich die Enthemmung keinen Segen gebracht hat. Denn überall in der Welt sind junge Menschen den verschiedenen Suchtgiften restlos verfallen.

Die Zunahme der Neurosen zeigt sich auch in einer gewissen Lebensschwäche, in der Unfähigkeit, mit Schwierigkeiten fertig zu werden, in dauernden Unlustgefühlen, in einer störenden Interesselosigkeit und nicht zuletzt — in einem gänzlichen Mangel an Lebensfreude. Es wächst eine junge Generation heran, die alles besitzt, alle Möglichkeiten hat, von keiner Notwendigkeit geplagt ist und die sich dieses Lebens dennoch nicht zu freuen vermag.

Dr. med. H. Fidelsberger (Aus dem «Züri Leu»)

Ein System zur Rettung abstürzender Flugzeuge?

(sda) Durch das Absprengen von Flügeln und Tanks und das Bremsen des Rumpfes mit Fallschirmen will der 76jährige Prof. Peter Willems aus Kriens Menschen vor Flugzeugunfällen schützen. Der Erfinder hat, wie er in einem Interview in einer Luzerner Tageszeitung betont, sein neues Rettungssystem für abstürzende Flugzeuge bereits in der ganzen Welt patentrechtlich angemeldet und sei in der Fachwelt auf beachtliches Interesse gestossen.

Das Hauptmerkmal seines neuen Systems liegt darin, dass bei brennenden, brechenden oder explodierenden Tragflächen diese samt Tanks und Triebwerken sofort abgesprengt werden. Darauf öffnen sich Fallschirme, welche die Fallgeschwindigkeit des Rumpfes bis zum Aufschlag auf 4,5 Meter je Sekunde reduzieren. Zur Stabilisierung des Gleichgewichtes des zur Erde schwebenden Rumpfes sollen nach Prof. Willems Gasbehälter installiert werden. Sollte der Rumpf ins Wasser fallen, so setzen sich zwei am Rumpf angebrachte Schiffsschrauben in Bewegung und das Flugzeug erreicht den nächsten Hafen aus eigener Kraft. Prof. Willems betonte, seine Erfahrungen als Pilot hätten ihn in seinem physikalisch-chemischen Forschungsinstitut in Kriens auf diese Idee gebracht.



Baseldytsch

Am 2. April 1970 kam der letzte Coronado SR 315 vom Fernen Osten zurück.

Aus diesem Anlass möchte ich mich, sowie die gesamte Kabinenbesatzung von der Far East Cockpit-Crew, mit einem kleinen Gedicht für die schöne Zeit bedanken.

Baseldytsch!

Euch duet's bestimmt e bitzli weh
s'letschdi mohl dr Far East z'gseh
Doch au fir uns d'Kabinelyt
das sage mir Euch alli hyt
Druggts e bitzeli im Maage
das dien mer offe, ehrlig sage
Mer hän doch viele nätti Stunde
mit Euch im Färne Oschte unde
verbrocht, und oft die ganzi Nacht
zämme gsässe und viel glacht.

In TOKYO sin mer z'Obe ko
am näggschte Morge miesse go
Das hett is mängisch gruusig gschdungge
drum hämer nur e Sake drungge

In HONGKONG nach der Landig denn
verruggt pressiere miesse wenn
Mr welle hän e Seiko poschte
s'duet nähmlig det nur wenig koschte

Ganz anderscht isch's in BANKOK g'si
wie mängmol no am Morge frieh
Go luege was im Roma lauft
und dr Chicken-Fritz verkauft

Z'KARACHI denn im Metropol
wie mängisch simmer g'si no voll
Am Morge frieh wenn d'Sunne lacht
und wenn dr ALI z'Morge macht

Am letschde Obe in ATHEN
simmer alli nomol scheen
Im Byzantin denn zämme g'sässe
und hän nomol Schbagetti gässe

Und simmer denn nach ZYRI ko
hämmer vo Euch Abschied g'no
Händ denn gschittlet, Danggscheen g'sait
und viele Päckli haime draht

Doch freuts uns jetzt scho ohni z'liege
e bitz mit Euch Europa z'fliege
und verzelle zwische London — Gänf
Euch denn dr letschdi Far East Sänf

Ob me mit dr DC-8
au so glatti Feschtli macht
Das sig dr Zuekunft iberloh
das sehn mer bald hejo-dr-noh
Was d'CORONADO sinerzyt
uns brocht het — do kasch renne wyt
Bj 80 Pax scho muesch pressiere
bi 140 galoppiere
Und schuffte, schnufe, grampfe, schwitze
zur Landig setsch jo schliesslig sitze

Doch mient dr Kopf nit hänge loh
es isch im Läbe halt eso
Aine macht im andere Platz
das isch de wältbekannte Satz

Dangescheen fir die nätte Zyte
sage d'Stuward und au d'Gritte
Fir alles was Ihr fir uns händ
— do am andre Änd dr Wält

Fir Euch isch dä Sektor verbi
es sin die scheenschte Zyte gsi
Doch wäge dämm sind nit verdiesst
vo uns «Soan's alli frindlig GRIESST»

Bebbi

... not fit for man nor mouse!

(aus Airline Pilot)

A report by First Officer Gerald E. Gardner, Training Chairman for Pan American Airways Council 117 based in Berlin, Germany.

Training has become the number one concern today among the nation's air line pilots. The emphasis has been placed on checking instead of training. The air lines have tried to raise standards through coercive policies while at the same time cutting back on training. Many carriers are using archaic, outmoded training procedures carried over from the past without much thought to their effectiveness or inherent dangers.

I would like to quote from a letter by John Hinkel, PAA first officer, to the Air Line Pilot which aptly states the problems and frustrations facing the air line pilots today:

«Gentlemen, Let me compliment you on the recent special report: The Continuing Need for a Three-Man Crew on Jet Transports. I have noticed, however, that in spite of a very thorough research program by our Engineering and Air Safety Department in major areas of pilot capability versus facilities available, little mention is made of those human qualities necessary to the safe operation of high performance aircraft. This is an area which has been neglected for years, but which can no longer be postponed. I SPEAK OF THE ANXIETY CAUSED BY INSUFFICIENT TRAINING! For years the various air lines have patched together a training program which consisted of ground school taught by flight engineers, and a few hours of flight training. Then as accidents began to involve more and more people, the public reaction became stronger and stronger. FAA's answer to this was to increase the pressure on the pilots, striving for higher standards without any improvement in training. The result has been a humiliating experience every six months where the flight instructor gaily exposes the captain's areas of uncertainty, the size of which directly affects the security of his job. His only briefing is the reminder that his job is at stake.

«Is any other professional man subjected to this duress? How effective would a surgeon be if he were reminded before every operation his job was at stake? Is there a voice recorder in the operation room? Is he sent back to school every time a patient dies? Does anyone ever walk in and start quizzing him on his operating procedures after he has completed his residency?

«Granted our type of work is unique, and periodic training is necessary. «Also, the initial checkout should meet the highest standards, but the main goal of training should be selfconfidence, not humiliation.

«Although the ground training has been greatly improved through the use of training aids, the flight or simulator training has in fact regressed. The pilot arrives in the consolidated area of training with insufficient rest, trembling at the thought of losing his job, and enters the simulator without any briefing. During the next four hours, the mystery will unfold as the instructor begins the process of humiliation. Emergency after emergency, and each mistake makes the captain's job less secure. The majority of corrective procedures are discussed in the operation manual, but seldom if ever practiced, until that dreaded day every six months. The results of this fiasco are obvious. The pilot's dignity is destroyed months before he leaves his home base. Actually, this fear rides with him on every flight. The trainee captain arrives in a state of nervous fatigue and leaves mentally exhausted, regardless of how well he does. No one leaves with confidence and the associated feeling that the four or five days has made him better qualified to do his job.

«He has learned nothing, he has only survived.

«He continues his monthly flying with the fear of mistake still dominating his experience level; he is literally brainwashed out of effectiveness. Is this the object of training?

«Shouldn't we end this game of trickery, and recognize the importance of dignity as a prerequisite to self-confidence? Remove the mystery and teach. Don't we know by now, with reference to the astronaut training, that the maximum productivity emerges from a relaxed atmosphere, that tension leads to confused thinking? A relaxed atmosphere, fertile to learning, is urgently needed, where the simulator is used as a learning tool to put into practice those procedures discussed in class or read in the manual.

«Only then will the commercial aircraft of our country be piloted by confident and well integrated crews.»

Stated briefly FEAR dominates today's air line training. Pilots are forced to learn under intense pressure. Captain C. L. Nickerson, check pilot, Eastern Air Lines, in his handbook for new captains writes:

Threat Restricts Perception

«Fear adversely affects a student's perceptions by narrowing his perceptual field. Confronted with a threat, the student tends to limit his attention to the threatening object or condition he has recognized. His field of vision is reduced when he is frightened; and all his perceptual faculties are focused on the thing which has generated his fear.

«Threat limits an individual's ability to perceive. Anything an instructor does which is seen as threatening by the student makes him less able to accept the experience which the instructor is trying to provide. It adversely affects all of the student's physical, emotional and mental faculties.

«Learning is a psychological problem, not a logical one. Trying to frighten a student by threatening him with unsatisfactory reports or reprisals may make sense logically but it is not effective psychologically,

«The effective instructor is one who can organize the logic of his teaching to fit the psychology of the learner».

Further proof that fear and pressure conditions retard and inhibit learning is provided us by the medical profession. In his book, *Psycho-Cybernetics*, Dr. Maxwell Maltz advises, «Practice without Pressure», and writes: «Although we may learn fast, we do not learn well under 'crisis' conditions. Throw a man who can't swim into water over his head, and the crisis itself may give him the power to swim to safety. He learns fast, and manages to swim somehow. But he will never learn to become a championship swimmer. The crude inept stroke that he used to rescue himself becomes 'fixed' and it is difficult for him to learn better ways of swimming. Because of his ineptness he may perish in a real crisis where he is required to swim a long distance.

«Dr. Edward C. Tolman, psychologist and expert on animal behavior at the University of California, says that both animals and men form 'brain maps' or 'cognitive maps' of the environment while they are learning. If the motivation is not too intense, if there is not too much of a crisis present in the learning situation, these maps are broad and general. If the animal is over motivated, the cognitive map is narrow and restricted. He learns just one way of solving his problem. In the future, if this one way happens to be blocked, the animal becomes frustrated, and fails to discern alternative routes or detours. He develops a 'one response', cut and dried, preconceived, and tends to lose the ability to react spontaneously to a new situation. He cannot improvise. He can only follow a set plan.

Pressure Retards Learning

«Dr. Tolman found that if rats were permitted to learn and practice under noncrisis conditions, they later performed well in a crisis. For example, if rats were permitted to roam about at will and explore a maze when well fed and with plenty to drink, they did not appear to learn anything. Later, however, if the same rats were placed in the maze while hungry, they showed they had learned a great deal, by quickly and efficiently going to the goal. Hunger faced these trained rats with a crisis to which they reacted well.

«Other rats which were forced to learn the maze under the crisis of hunger and thirst did not do so well. They were overmotivated and their brain maps became narrow. The one 'correct' route to the goal became fixated. If this route were blocked, the rats became frustrated and had great difficulty learning a new one.

«The more intense the crisis situation under which you learn the less you learn. Prof. Jerome S. Bruner of Harvard University trained two groups of rats to solve a maze to get food. One group which had not eaten for 12 hours learned the maze in six trials. A second group, which had eaten nothing for 36 hours, required more than 20 tries.

«People react in the same way. Persons who have to learn how to get out of a burning building will normally require two or three times as long to learn the proper escape route, as they would if no fire were present. Some of them do not learn at all.

«The automatic reaction mechanism is jammed by too much conscious effort—trying too hard. Something akin to 'purpose tremor' develops and the ability to think clearly is lost. The ones who do manage somehow to get out of the building, have learned a narrow fixated response. Put them in a different building or change the circumstances slightly—and they react the second time around as badly as the first.

«But, you can take these same people, let them practice a 'dry run' fire drill when there is no fire. Because there is no menace there is no excessive negative feedback to interfere with clear thinking or correct doing. The practice filing out of the building calmly, efficiently, and correctly. After they have practiced this a number of times, they can be counted upon to act the same way when an actual fire breaks out. Their muscles, nerves and brain have memorized a broad, general, flexible map. The attitude of calmness and clear thinking will 'carry over' from practice drill to actual fire. Moreover, they will have learned something about how to get out of any building, or cope with any changed circumstances. They are not committed to a rigid response, but will be able to improvise—to react spontaneously to whatever conditions may be present.

«The moral is obvious for either mice or men: Practice without pressure and you will learn more efficiently and be able to perform better in a crisis situation».

Doesn't the above fit perfectly with what we are trying to accomplish with all training in the air line industry?

The major part of this paper has discussed the psychological aspects of training, because that's where our major problems are. The training departments must revolutionize their Model-T training philosophy. This won't happen «overnight». It will require a concerted effort on the part of all pilots, and enlightened flight instructors, who really teach instead of just checking off little squares.

Some of the areas of more flagrant abuse require immediate attention.

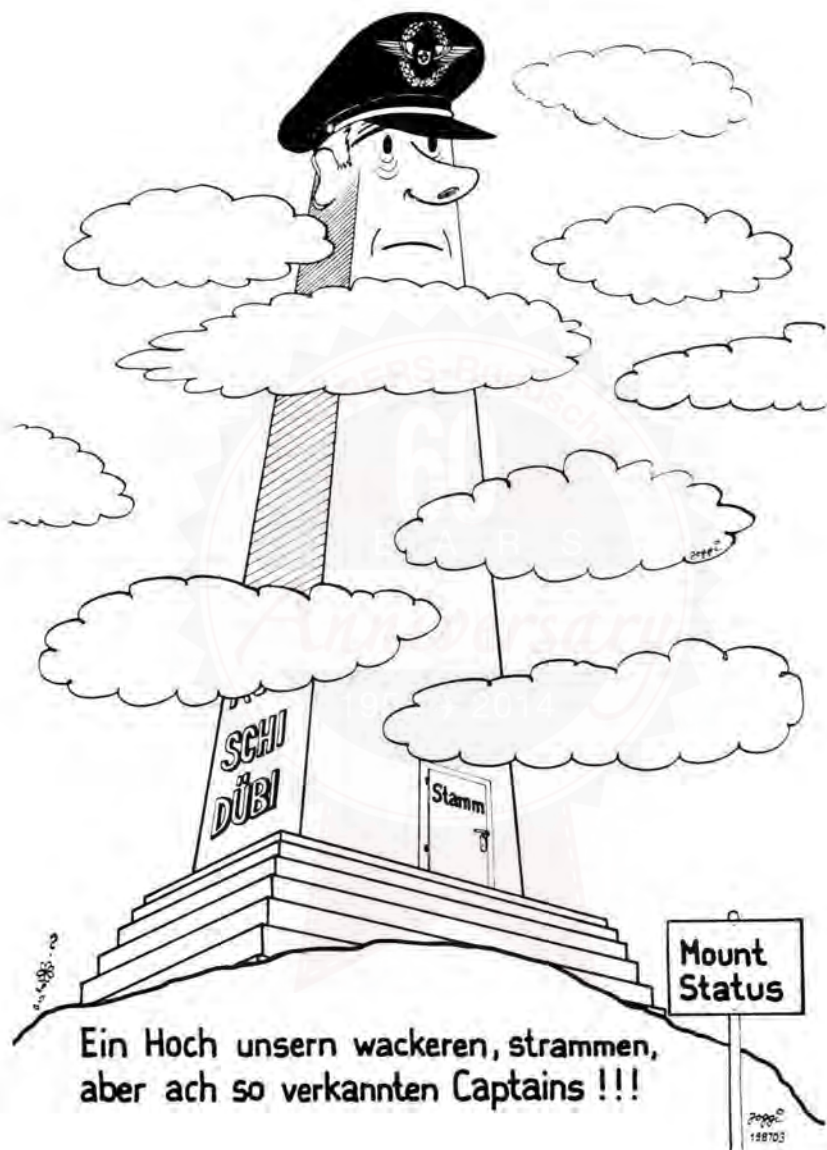
1. No captain shall undergo training in the simulator without a qualified copilot. This excludes the following from serving as copilot: other captains, flight instructors, and FAA inspectors. Likewise no copilot shall undergo training without a captain.

2. Any pilot who feels his training is being jeopardized by a personality conflict with a flight instructor, and feels the training cannot be continued in an objective and relaxed atmosphere, may elect to choose another instructor.
3. Before the training period begins the pilot should be thoroughly briefed on the maneuvers to be performed.
4. The training day should be limited to a maximum of 6 hours. It being the general opinion of instructors and pilots alike that the last two hours of an eight-hour training day are wasted. The level of fatigue rises and learning drops to nil.
5. Simulator flights should not begin so early that the pilot isn't able to eat breakfast before.
6. No flight engineer shall receive his checks simultaneously with the pilots.
7. When a pilot is going through transition training, scheduling should endeavor to keep him with the instructor, who will be with him on his rating ride. At least the last four hours.
8. There should be no ultimatums or implied threats given a pilot as to how many hours he has to accomplish certain training.
9. No pilot's proficiency shall be evaluated on any maneuver or emergency procedure unless that pilot has had the opportunity to practice that maneuver within the previous seven-day period. This shall include six-months checks.

Another area of training which is a grave threat to pilots is the transition from copilot to captain. As it now stands, it is company policy to give the copilot two chances. If they don't make it the second time, they are fired. This really means the transitioning copilot has only one chance, the second time he lays his job on the line. Under such intense pressure the individual faces heavy odds the second time. In view of what we now know of the learning process, this policy makes no sense whatsoever, hinders training progress for all pilots, and, in the end, increases training costs.

We know we must maintain high standards, but each case must be handled individually, and the threat of loss of job removed completely. Suppose a man had to work all day with an axe poised over his head, ready to fall at the slightest mistake. What kind of performance can he be expected to achieve?

In closing, I want to make clear that this paper is not an indictment of any individual, the FAA, or any training department. Its only purpose is an attempt to bring us one step closer to the common goal, for which we are all striving: namely, to have the best trained crews humanly possible manning the cockpits of jet aircraft.



Joggis Limerick

Da gab's eine Xellschaft in Kloten,
die hatte so viele Piloten,
dass letzthin der Status
der Captains ging flötus —
jetzt wird man zum Stamm aufgeboten!



Vorstandszusammensetzung und Kommissionen

Vorstand

Präsident: A. Sooder
Vizepräsidenten: H. Hürzeler, Th. Patch
Kassier: P. Bircher
Mitglieder: D. Baumeister, M. Bethge,
O. Kristiansen, P. Rellstab, K. Rutishauser,
D. Staal, J. Sterndale, W. Walser

Sekretariat

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

Einsatz-Kommission

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

IFALPA-Kommission

F. Stadelmann, J. Sterndale, E. Heiz,
A. Atkins, L. Ritzli, D. Staal, W. Busenhart

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. Müggliger, K. Rutishauser, A. Strehler,
E. Scheller

Aeropers-Delegation bei Dachverband

Präsident: A. Sooder
M. Bethge, O. Kristiansen, P. Rellstab,
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

P. Gass, O. Grunder

Stimmzähler

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

Rundschau-Redaktion

H. Hürzeler, M. Cross, Dr. W. Huber



