



November/Dezember 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	11
Was uns beschäftigt	15
DC-9 Einsatzliste November	21
Captains? Courageous?	22
Fragen zu den Sicherheitsmassnahmen	25
Offener Brief an Capt. Schreiber	29
Man sollte . . .	31
The Copilot's Misery	32
Report of the 17th ICAO session in Montreal	33
From other publications	40
Zur Wiedereinführung des Khartoum-Nightstops	44
Versicherungsfragen rund um das Auto (Schluss)	45

Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 9. Januar 1971

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

**Gut
beschützt
mit**

FORTUNA  LEBEN

EINZEL-LEBENSVERSICHERUNGEN
PERSONAL-VERSICHERUNGEN

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



Liebe Rundschauler

Gestatten Sie mir, dass ich für meinen Artikel diesmal etwas mehr Platz beanspruche als üblich, und zwar nicht nur, weil mein letzter Erguss zu den heissen Themen «Safety first» und «Erhöhtes Risiko» von den Geschehnissen überrollt und demzufolge nicht publiziert wurde.

Ich beginne meinen Jahresrückblick mit einem Schreiben, das ich am 1. Dezember 1969, also ziemlich

genau vor einem Jahr

an den Vorstand der Aeropers richtete.

«Sehr geehrte Herren,

der Fall Damaskus hat seinerzeit einige Wellen geworfen, die sich inzwischen wieder gelegt haben. Indessen hat sich an der Gesamt-Situation nur wenig verändert. Es war seit langem vorauszusehen, dass sich für die Swissair die Gefahr eines El-Fatah Attentates anlässlich des Winterthurer Prozesses wieder verschärfen würde. Ohne die Sache dramatisieren zu wollen, glaube ich persönlich, dass in diesen Tagen Flüge in den mittleren Osten mit erhöhtem Risiko verbunden sind; nach dem Urteilsspruch erst recht. Als Captain ist man bekanntlich verantwortlich für die Sicherheit von Passagieren, Ladung und Flugzeug und kommt nun langsam aber sicher in einen Gewissenskonflikt, inwiefern man diese Verantwortung unter den gegebenen Umständen noch zu tragen vermag. Den Einwand, man sei schliesslich dafür bezahlt und zudem hoch versichert, kann ein verantwortungsbewusster Mensch nicht gelten lassen, denn die Flugsicherheit ist weder direkt noch indirekt proportional zu Salär oder Versicherungssumme.

Gleichnis vom Bullenbeisser

Wenn, sagen wir, ein Briefträger täglich seine Post in einem Haus abliefern muss, in dessen Garten ein Kettenhund tobt, so muss er mit der Möglichkeit rechnen, besagter Bullenbeisser sei eines schönen Tages nicht angebunden.

In diesem Falle kann er

- a) den Garten mutig betreten und hoffen, der Hund beiße nicht, oder
- b) sich mit einem handfesten Knebel den flutschenden Köter vom Leibe halten, oder
- c) vor der Gartentür warten, bis der Bullenbeisser vom Herrchen eingesperrt ist, oder
- d) die Post einfach vor dem Gartentor deponieren.

Auf unsere Verhältnisse übertragen: wir spielen mutig den Fall a) durch; die Lösung b) ist uns verboten, c) wäre vernünftig, d) indessen unfreundlich und hätte Folgen.

Als Piloten sind wir zu einer sichern und vernünftigen Planung unserer täglichen Flüge verpflichtet, für Notfälle stehen uns Emergency Checklisten zur Verfügung, des weitern existiert eine ELS, die uns bei Bedarf Ops-pläne liefert. Es wäre nichts als logisch, wenn wir uns für die momentan unsichere Nahostfliegerei ähnlich organisieren würden. Das Sprichwort «**Gouverner c'est prévoir**» gilt für uns in **jedem** Fall. Besser auf das Schlimmste gefasst sein, als sich von den Geschehnissen überraschen lassen, zumalen üble Ereignisse in diesem Falle alles andere als überraschend kämen.

Ich schlage deshalb vor, dass Aeropers und Swissair auf diplomatischem Wege von den betreffenden arabischen Staaten folgende Zusicherungen verlangen:

- 1) Garantie für die Sicherheit von schweizerischem Leib und Gut,
- 2) Organisation eines Sicherheitsdienstes, wie er für mittelöstliche Airlines auf den Flughäfen Zürich und Genf existiert,
- 3) zusätzliche Schutzmassnahmen für Swissair-Personal, Townoffices, Wohnungen, Hotels, Flughafeneinrichtungen und Flugzeuge.

Wo diese Garantien nicht geleistet werden können, sollte der Flugdienst aus Sicherheitsgründen temporär eingestellt werden. Ferner wäre ein Middle East-Pilotsmeeting sowie ein Statement des Vorstandes zu Artikel 5.3 des Arbeitsvertrages begrüssenswert.

Wenn ich nicht früher geschrieben habe, so in der Annahme, dass Aeropers, Swissair und das Departement des Äussern ihre diesbezüglichen Dispositionen längst getroffen haben. Nur sollten zumindest die ME-Piloten darüber informiert sein, ohne dass allerdings alles an die grosse Glocke gehängt würde. Falls jedoch nichts unternommen worden sein sollte, was ich allerdings nicht hoffe, so wäre es jetzt fünf vor Zwölf. Ich wünsche mir zwar, dass die Zukunft meinen Pessimismus Lügen strafen wird. Es ist für mich jedoch das kleinere Übel, auf Grund dieses Briefes zum Schaumschläger und Dramaturgen gestempelt zu werden, als allenfalls nichts unternommen zu haben. Trotzdem erwarte ich Ihre baldige Stellungnahme und grüsse Sie freundlich.»

Am 18. 12. 69 fand der verlangte Orientierungsabend statt. Bern und die Swissair waren offenbar nicht untätig geblieben, die vielen Zusicherungen wurden gegeben, diverse Vorkehrungen getroffen, die diplomatischen Kanäle vorgewählt, wir konnten beruhigt weiterfliegen. — Es wirkt nachträglich makaber, das Briefträger-Bullenbeisser-Gleichnis zu zitieren, weil nämlich ein Fall eintrat, der im obigen Möglichkeiten-Katalog fehlte: der Hund ging nicht nur von der Kette, er übersprang auch noch den Gartenzaun und biss zu.

Würenlingen

Es mag wohl zutreffen, dass sich der Schlag vom 21. Februar nicht direkt gegen die Swissair gerichtet hat, indessen waren es unsere Besatzung, unsere Passagiere, unser Flugzeug, die im Wald von Würenlingen zerschmetterten. In der Folge ergriffen wir wirksame Massnahmen, um auf den Tel Aviv-Flügen nach menschlichem Ermessen ein weiteres Bombenattentat oder ein Hijacking zu verunmöglichen. Unsere Regierung führte die Visumpflicht für Araber ein; man gelangte an IFALPA und ICAO. Am 26. Juni entging eine Alitalia DC-8 über Damaskus wie durch ein Wunder einer Katastrophe, als sie von einer Air-to-air Rakete getroffen wurde. Die Swissair leitete unsere Tagflüge über die Türkei um, nachts operierten wir normal. Grund: die betreffenden Staaten besaßen keine Nachtjäger. Zusammen mit andern Airlines verlangten wir die Einführung einer neuen Luftstrasse, die einerseits das Kriegsgebiet nördlich umfliegt und anderseits den Riesenumweg über die Türkei abkürzt. Diese kürzere Route konnte nach zähen Verhandlungen erst ab Ende August befliegen werden.

Am 31. Juli erfolgte in Beirut eine konkrete Hijacking-Warnung gegen Swissair und Lufthansa, am 16. August wurde ein weltweiter Schlag gegen die zivile Luftfahrt angekündigt. Einzelne Stationen und Flugkapitäne reagierten mit scharfen Passagier- und Gepäckkontrollen. Beide Male blies man die Warnung jedoch bereits anderntags als blinden Alarm wieder ab. Was am

6. September 1970

geschah, dürfte noch in frischer Erinnerung sein. Die Entführungen endeten mit einer Ausnahme nicht etwa auf internationalen mittelöstlichen Zivilflughäfen, wo eine Freilassung auf normalen diplomatischen Wegen noch im Bereich des Möglichen gelegen hätte, sondern sauber geplant auf dem Wüstenstrip von Zerka, mitten im Kreise illegaler Erpresser. Immerhin gilt es festzuhalten, dass es auf dem militärisch und polizeilich bewachten internationalen Flughafen von Beirut möglich war, ein Sprengkommando unten den Augen und offenbar auch unter dem Jubel der staatlichen Sicherheitsorgane an Bord der entführten Panam-Jumbo zu bringen (wie ein Funkbild vom 6. 9. 70 zeigt), um diese kurz nach der

Landung in Kairo in die Luft zu sprengen. Die aus Sicherheitsgründen eingestellten Flüge nach Beirut wurden jedoch schon wenige Tage später wieder aufgenommen, nachdem ein hoher Funktionär des Eidgenössischen Luftamtes und anschliessend eine dreiköpfige Delegation von Swissair und Aeropers die dortigen Verhältnisse geprüft hatten. Eine weltweite und deshalb wirksame Gegenaktion unterblieb, um die anfänglich über 450 Geiseln nicht zu gefährden. Trotzdem gingen sämtliche entführten Flugzeuge in Flammen auf. Das erniedrigende Feilschen um den Austausch unbeteiligter, unschuldiger Passagiere und Besatzungsmitglieder gegen Verbrecher endigte aus humanitären Gründen mit dem Sieg der Gewalt und des Unrechts.

Befreiung — keine Freilassung

Wir müssen nochmals in Erinnerung rufen, dass die letzten 44 Geiseln nicht freigelassen, sondern im Verlaufe des jordanischen Bürgerkrieges von den Regierungstruppen Husseins befreit worden sind.

Es ist immer einfach, hinterher zu kritisieren; trotzdem kommen wir nicht um die Feststellung herum, wir seien erstens in jeder Beziehung

zu wenig gut vorbereitet

gewesen. Wir, das heisst der gesamte Westen, unsere Regierungen, unsere Airlines, auch wir, ihre Piloten und andern Angestellten, der Schreibende inbegriffen. Zweitens wurde unsere kleine Swissair gleich zweimal hart betroffen, vor allem mit den 47 Todesopfern von Würdingen und auch durch den Verlust zweier Flugzeuge. Ein drittes Mal dürfen wir uns nicht leisten.

Düstere Prognosen

Wir müssen der bitteren Tatsache begegnen, dass eine Periode der Gewalt und der Rechtsverwilderung angebrochen ist. Die Entführung Unschuldiger ist zu einem wirksamen Druckmittel geworden. Überall existieren Extremistengruppen, die vor nichts zurückschrecken. Diesmal waren es Feddayin (zu deutsch Selbstmörder), anderswo heissen sie Tupamaros, Black Panthers, Befreiungsfront usw. Die Drahtzieher, die das Feuer geschickt schüren, streben nach wie vor Weltrevolution und Weltherrschaft an. Die Tatsache, dass die Reichen dieser Welt immer reicher, die Armen jedoch immer ärmer werden, unterstützt ihr Vorhaben. Je grösser die sozialen Unterschiede, desto brutaler der Ausgleich. Die reiche, erzkapitalistische Schweiz ist mit ihrem umstrittenen Bankgeheimnis zu einer Zielscheibe erster Güte geworden. Nicht nur die Entwicklungsländer geben dies deutlich zu verstehen. Die Schläge gegen die verwundbare Swissair sind vermutlich erst Anfänge. Erfolgreiche Aktionen wirken leider ansteckend. Einmal mehr hoffe ich, dass sich meine düsteren Prognosen nie bewahrheiten werden; einmal mehr

ist es aber auch unsere verdammte Pflicht und Schuldigkeit, nach unsern bitteren Erfahrungen mit weitem Möglichkeiten zu rechnen.

Abbau der Sicherheitsmassnahmen?

Just in diesem Zeitpunkt die Sicherheitsmassnahmen abbauen zu wollen, wäre verfehlt. **Wir müssen vielmehr lernen, mit der Gefahr zu leben**, und das heisst, alle Kontrollen verbessern und sie als notwendiges Übel im Luftverkehrs-Alltag integrieren. Dies verlangt aber einen gewaltigen Mehreinsatz in jeder Beziehung, den wir aber zu leisten gewillt sind.

Positive Aspekte

Damit komme ich eigenartigerweise zu den positiven Kräften, die in schweren Zeiten plötzlich mobilisiert werden. Noch nie habe ich in meinen 16 Swissair-Dienstjahren einen solchen **Einsatz aller** erlebt: von der Direktion bis zum Handlanger, vom Flugkapitän bis zur Hostess. Wer zählt die Überstunden, die auf jedem Level ganz selbstverständlich geleistet wurden (und noch werden!)? Die unvermeidlichen Verspätungen wurden gleichmütig hingenommen, selbst von den Passagieren. Man sah Piloten und Hostessen als Bodycheckers, Purser kontrollierten das Handgepäck, Bordmechaniker identifizierten und kontrollierten Reisedokumente und Koffer. Das Swissair-Hauptquartier aber auch Vertreter des Dachverbandes tagten beinahe in Permanenz. Sie berieten, orientierten und organisierten, machten Vorschläge, gelangten an die Öffentlichkeit, an Regierungen, an IFALPA, ICAO und Europilot. In der Aeropers bildete sich spontan eine Arbeitsgruppe aus Freiwilligen, die in 23 Sitzungen eine wahre Generalstabsarbeit leistete, zahlreiche Vorschläge ausarbeitete, den Vorstand in jeder Beziehung unterstützte und erst noch etwa 700 Security-reports auswertete.

All jenen, die sich so vehement zur Überwindung der Krise eingesetzt haben, gebührt **Dank**. Im Rahmen der Aeropers darf man hier ruhig einige Namen nennen: Herr Sooder, bei welchem alle Fäden zusammenliefen und der seine Ferien spontan opferte, die Herren Zuberbühler und Schuhmacher als Arbeitsgruppen-Generalstäbler sowie Dr. Huber, der seine Ferien abkürzte und all die Schreiben, Interpellationen und Bulletins verfasste. Am meisten Dank verdient jedoch ganz unbestritten unsere **Crew von Zerka**, die sich, uns und der Welt demonstriert hat, wie man sich in einer solch heiklen Lage verhält. Es freut uns, dass sie alle wieder heil und ganz zurück sind und wir sind stolz auf sie.

Hiermit komme ich leider noch immer nicht zum Schluss meines Monsterartikels, weil die Zerka-Krise noch ein paar andere Probleme aufgedeckt hat, die ich nicht links liegen lassen darf. Da ist einmal die

Frage der Sicherheitsbeamten

deren bewaffnete Präsenz in unsern Flugzeugen nicht eitel Zustimmung

fand. Es gibt auch heute noch zu denken, dass die Swissair die unmittelbar Beteiligten, nämlich das fliegende Personal, in dieser lebenswichtigen Frage vor vollendete Tatsachen stellte, wenn auch sicher in bester Absicht. Die Zustimmung im Rahmen des Dachverbandes erfolgte denn auch nur zögernd, und auch im Aeropers-Vorstand fiel das Resultat nicht sehr überzeugend aus. Wenn Sie es wissen wollen: ich selbst habe für den Einsatz der «Tigers» gestimmt in der Hoffnung, ihr Einsatz wirke präventiv, d. h. etwa im ähnlichen Sinne, wie sich die Disziplin im Strassenverkehr schlagartig verbessert, wenn ein Polizist demonstrativ am Strassenrand steht. Hingegen fehlt es ebensowenig an realistischen Gegenargumenten, die im Artikel auf Seite 22 dieses Heftes zu finden sind. Hoffen wir also, unsere «Tigers» müssen ihre scharfen Zähne höchstens fletschen, jedoch nie gebrauchen . . .

Kontrollen am Boden

Vollkommene Einigkeit herrscht jedoch auf allen Ebenen darin, dass sich ein Hijacking nur durch konsequente internationale Vereinbarungen und (da diese trotz allem offenbar erdauert sein wollen) einstweilen nur durch scharfe Kontrollen am Boden einigermaßen verhindern lässt. Nur stehen leider einem fanatischen und zielbewussten Attentäter oder Gangster noch zahlreiche andere Angriffsmöglichkeiten offen, um den verletzlichen Luftverkehr zu treffen. Es bleibt uns nichts anderes übrig, als auch diesen Bedrohungen wirksam zu begegnen. In diesem Sinne ist der Einsatz von Truppen auf den Flugplätzen zu begrüssen, denn sie reduzieren die Chancen von Angreifern gegen rollende, startende und landende Flugzeuge. Das folgenschwere EL-AL Attentat in Kloten hätte durch Bewachungstruppen vermutlich verhindert werden können.

Möglicherweise müssen jedoch sämtliche Sicherheitsmassnahmen **etwas weniger demonstrativ** vorgenommen werden, falls es sich wirklich erweisen sollte, dass unsere Passagiere auf jene Gesellschaften abwandern, die keine Vorkehrungen treffen. Ich wage dies jedoch zu bezweifeln, und Sicherheit ist für eine Airline noch nie eine schlechte Reklame gewesen. Andererseits ist das Wissen um eine mögliche Schieserei an Bord mit ihren möglichen Folgen und der sichtbare Belagerungszustand auf unsern Flughäfen nichts für normal ängstliche Passagiere. Ich glaube, wir müssen den Hebel in dieser Richtung ansetzen: wirksame Massnahmen ja, demonstrativer Kriegszustand nein, und — Safety first! Also kein genereller Abbau.

Erhöhtes Risiko

Eines hat die Erfahrung leider zur Genüge bewiesen, und die Zukunft sieht in dieser Beziehung nicht rosiger aus, dass das gesamte fliegende Personal heute einem viel höhern Risiko ausgesetzt ist als noch vor wenigen Jahren. Denn es besteht ein fundamentaler Unterschied zwi-

schen dem alltäglichen Flugrisiko und dem zusätzlichen, das durch Fanatiker, Verbrecher und Erpresser heraufbeschworen wurde. Die Versicherungsgesellschaften, die Millionenbeträge für die gesprengten Flugzeuge aufbringen mussten, erhöhten ihre Flugzeug-Risikoprämien gleich um 3400%, wenn man den Tageszeitungen Glauben schenken darf. Wie sieht es aber für die Leute aus, die sich täglich diesem offenbar 34mal höheren Risiko aussetzen? Was zählt mehr: Flugzeuge oder Menschenleben? Nun, das fliegende Personal wird **nicht** 34mal mehr Lohn verlangen, denn solche Praktiken führten nicht nur zum Zusammenbruch unserer Firma, sondern letztlich auch zu jenem unseres Währungs- und Wirtschaftssystems. Was wir hingegen verlangen dürfen, sind wirksame, konsequente Sicherheitsmassnahmen und, da diese nie hundertprozentig sein können, eine deutliche Verbesserung des Artikels 37 in unserem Arbeitsvertrag, um den heutigen Gefahren Rechnung zu tragen.

Ich wünsche Ihnen frohe Weihnachten und ein gutes neues Jahr.

Mit freundlichen Grüßen
Ihr Hano Hürzeler

(NB: Dieser Artikel wurde in der ersten Novemberwoche verfasst.)

We wish all our readers a Merry Christmas and a Prosperous and Happy New Year.

The Editors

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. 052/227178

Hauptagentur J. Kurer:
Gemeindehaus, 8302 Kloten, Tel. 051/844777

Liebe Mitglieder

1. Neuaufnahmen

An den Vorstandssitzungen vom 29. September und 13. Oktober 1970 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



Alexander Ditze,
Copi DC-9



Ruedi Fischer,
Copi DC-9



Romeo Marinoni,
Copi DC-9



Gilbert Schlup,
Copi DC-9

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

Dietmar Bertram
André Briedé
Robert Kuipers
Lucas Nijhof

George A. Woods
F. C. Bik
Kenneth Hallebrant

Adam Szajdzicki wurde der Status eines Passivmitgliedes verliehen.

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

2. Finanzielle Leistungen an Aeropers-Mitglieder

Unser Passivmitglied E. Vuille hat ganz zu Beginn seines «Falles» im Jahre 1966 zur Wahrung seiner Interessen einen Rechtsanwalt beigezogen, ohne dass er dazu den Auftrag oder die Einwilligung der Aeropers besass. Rechtsanwalt und Aeropers haben in der Folge Herrn Vuille in seinem Rechtsstreit mit der Swissair gemeinsam unterstützt und vertreten.

Nachdem die Angelegenheit im Laufe des Jahres 1970 durch einen Vergleich erledigt werden konnte, orientierte mich Herr Vuille telefonisch, dass das Honorar für seinen Anwalt noch bezahlt werden müsse. Ich teilte ihm mit, dass er ein entsprechendes Gesuch an den Vorstand richten solle. Stattdessen erhielten wir am 17.6.1970 ein Schreiben des Rechtsanwaltes, welchem die Honorarrechnung über Fr. 6 765.— beigelegt war.

In seiner Sitzung vom 14.7.1970 beschloss der Vorstand nach eingehender Diskussion und Abwägung aller Gesichtspunkte, Herrn Vuille an die geltend gemachten Anwaltskosten einen Betrag von Fr. 2 350.— zu bezahlen. Diese Summe entspricht ungefähr der Höhe der bis zum Austritt von Herrn Vuille aus der Swissair per Ende Mai 1968, welcher auf seine persönliche Kündigung hin erfolgt war, aufgelaufenen Anwaltskosten.

Mit Schreiben vom 20.8.1970 teilte uns Herr Vuille dann mit, dass er die vorgeschlagene Regelung nicht akzeptiere und auf der Bezahlung des gesamten Betrages bestehe. Für den Fall, dass seiner Forderung nicht stattgegeben werde, drohte er dem Vorstand, in dieser Sache an die Mitglieder zu gelangen und nötigenfalls gegen ihn rechtliche Schritte einzuleiten.

In seiner Sitzung vom 26.8.1970 behandelte der Vorstand diese wenig erfreuliche Angelegenheit erneut und kam dann zum Beschluss, Herrn Vuille, entsprechend seiner Forderung, den ganzen Rechnungsbetrag zu vergüten.

Der Vorstand liess sich bei dieser Entscheid in erster Linie vom obersten Grundsatz unserer Vereinigung, die Interessen ihrer Mitglieder zu vertreten und zu wahren, leiten. Überdies wurde gebührend berücksichtigt, dass es offensichtlich unterblieben war, zwischen der Aeropers einerseits und Herrn Vuille und seinem Rechtsanwalt andererseits eine rechtzeitige, präzise Abgrenzung der Kompetenzen festzulegen.

Mit Brief vom 16.10.1970 hat Herr Vuille den Empfang der Fr. 6 765.— bestätigt und verdankt, womit diese Angelegenheit ihre endgültige Erledigung gefunden haben dürfte.

Für die Zukunft gilt in dieser Beziehung gemäss Vorstandbeschluss die policy, dass ein Mitglied der Aeropers, welches einen Anwalt ohne ausdrücklichen Auftrag der Vereinigung zuzieht, sämtliche dafür entstehende Kosten selbst zu tragen hat.

3. Tätigkeit des Vorstandes

Um Ihnen einen kurzen Überblick über die vom Vorstand in nächster Zeit zu erledigenden Geschäfte zu geben, wollen wir die wichtigsten davon nachstehend in Stichworten anführen:

a) Arbeitsvertrag

Neufassung der Art. 3 (Anhang L. Zsindely), 5 und 37
Anhang I des Arbeitsvertrages ab 1.1.1972 (Salärverhandlungen)
Anhang III des Arbeitsvertrages (Militärdienstregelung)

b) Seniority-Reglement

Aufnahme der Neufassung von Art. 5.1.3. (gemäss Ergebnis der erfolgten Abstimmung vom Januar 1970) in das Seniority-Reglement (vgl. FOM 5.2.3., 324).
Verhandlungen über Art. 5.1.1., 5.1.2., 5.5.1., 5.8.2.

c) Ferienreglement

Prüfung des diesbezüglichen Antrages der Swissair.

d) Displacement-Reglement

Prüfung der Vorschläge der Swissair. Evtl. Ausarbeitung von Gegenvorschlägen (auch im Rahmen des Dachverbandes).

e) FDR

f) Restliche Anträge an die GV 1970

VEF (Ausgestaltung der Altersrenten)

Zu folgenden Punkten sind voraussichtlich noch **Abstimmungen** durchzuführen:

Restliche Anträge an GV 1970

Neufassung der Art. 3, 5 und 37 des Arbeitsvertrages

Seniority-Reglement

Ferienreglement

Anhang III des Arbeitsvertrages

Zur obigen Aufstellung ist zu bemerken, dass der Vorstand schliesslich auch nur aus Menschen besteht, welche bekanntlich (so nebenbei) auch noch gewisse fliegerische Leistungen zu erbringen haben. Leider behindert der durch die letzte GV abgelehnte Antrag auf Abtretung von Freitagen durch die Mitglieder zugunsten des Vorstandes eine wünschbare, speditivere Tätigkeit des Vorstandes in erheblichem Masse.

Allen Mitgliedern und ihren Familien wünsche ich ein frohes Weihnachtsfest und ein glückliches neues Jahr.

Mit freundlichen Grüssen

A. Sooder

**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.

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

Was uns beschäftigt

I. Kommentar zur Einsatzliste Oktober 1970

1. Flugprogramm

1.1. Besonderheiten

Bedingt durch die bekannten Umstände um den Verlust der HB-IDD konnte die Planung der Oktoberliste kaum mehr als Routine bezeichnet werden. Um den Ausfall der genannten Einheit aufzufangen, wurden die folgenden Massnahmen getroffen:

- SR 308/309 und 314/315 wurden mit CV-990 statt mit DC-8 geflogen.
- fünf NA-Charterflüge mussten annulliert, resp. durch Blocked-off oder Subcharter ersetzt werden.
- die hierfür erforderliche Kapazität wurde durch Umstellungen von Middle East-Kursen von CV-990 auf DC-9 frei.
- die auf diese Weise freigewordenen DC-9-Kurzstrecken wurden dadurch aufgefangen, dass eine SE-210 länger im Einsatz blieb (drei SE-210 bis 22.10., zwei SE-210 ab 23.10.1970).

Im weiteren sind folgende Besonderheiten zu erwähnen:

Von den neun langfristig geplanten NA-Charterflügen konnten nur vier aktuell geflogen werden.

BALAIR: Wegen der bekannten Umstellungen und der dadurch entstandenen Knappheit an CV-990-crews mussten alle Anfragen betreffend Übernahme von BALAIR-Flügen mit HB-ICH abgesagt werden.

Am 31.10.1970 wurden die neuen Südafrika-Rotationen (ohne enlargement, crew change Nairobi) aufgenommen.

Im übrigen konnte das Change-over-Programm Sommer-/Winterflugplan ohne nennenswerte Schwierigkeiten geplant werden.

2. Fliegendes Personal

2.1. Piloten

2.1.1. Bestand

Am 1.10.1970 betrug der Bestand:

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

2.1.2. Bestandesveränderungen

Keine

2.1.3. Ausbildung

Am 1.10.1970 befanden sich 64 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-8	2 Capt.- und 12 Copianwärter
CV-990	6 Capt.- und 13 Copianwärter
DC-9	8 Capt.- und 23 Copianwärter

2.2. Navigatoren

2.2.1. Bestand

Am 1.10.1970 betrug der Bestand 58 Navigatoren (33 Schweizer und 25 Ausländer), wovon drei seit 13.4.1970 einen DC-8-Bordmechanikerkurs besuchen.

2.2.2. Bestandesveränderungen

Austritt per 30.9.1970: Herr L. Leibundgut

2.2.3. Ausbildung

Nil

Kommentar zur Einsatzliste November 1970

1. Flugprogramm

1.1. Besonderheiten

Die Einführung des Winterflugprogrammes brachte folgende Neuerungen und Spezialitäten:

- Die Reduktion des NA-Programmes auf 26 Flüge pro Woche.
- Zwei Fernost-Kurse (SR 308/309 und SR 314/315) werden auch im Winter 1970/71 mit CV-990 geflogen (Ausfall HB-IDD).
- Der Crew-sling Teheran wird beibehalten, allerdings mit nur noch fünf Flügen pro Woche.
- Im November standen noch zwei SE-210 im Einsatz.
- Alle Strecken wurden wieder mit Swissair-eigenen Flugzeugen geflogen, d. h. ohne den Wetlease-Charter BAC-111 der BUA.
- Da SR 650/651 nicht mehr täglich operiert, wurde der sling Madrid aufgehoben.
- Neu eingeführt wurde dafür ein sling in Kopenhagen (SR 420 ZRH - CPH - OSL + SR 421-CPH / SR 421 CPH - ZRH + SR 750/751), bedingt durch Verspätungsanfälligkeit wegen minimaler Bodenzeiten und zu erwartender schwieriger Wetterverhältnisse.
- Es wurde ein flexibleres System der Reserve-Numerierung eingeführt.

Zum Novemberprogramm sind noch folgende Besonderheiten zu erwähnen:

- SR 270/271 wurde aus Sicherheitsgründen mit Turnaround Khartoum und crewchange Cairo geplant.
- 26. - 30.11.: Charterflug 2082/2083 ZRH - VIE - ATH - BKK - DRW - SYD - TYO - SEL - BKK - FRA - ZRH mit Layover mit SYD und TYO, crewchange in ATH und BKK und enlarged crew BKK - SYD - TYO.
- Die vier langfristig geplanten NA-Charterflüge wurden alle geplant.
- Wie im Oktober wurden auch im November für die BALAIR keine CV-990-Leistungen mehr übernommen.

2. Fliegendes Personal

2.1. Piloten

2.1.1. Bestand

Am 1.11.1970 betrug der Bestand:

Schweizer:	467	=	75,2%
Ausländer:	154	=	24,8%
Total:	621	=	100%

2.1.2. Bestandesveränderungen

Eintritte: 14 Piloten ex SLS II/69 per 1.11.

Austritte: Herr M. Bötschi (Pic DC-8) per 31.10.

2.1.3. Ausbildung

Am 1.11.1970 befanden sich 107 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-8	10 Capt.- und 22 Copianwärter
CV-990	6 Capt.- und 13 Copianwärter
DC-9	19 Capt.- und 37 Copianwärter

2.2. Navigatoren

2.2.1. Bestand

Am 1.11.1970 betrug der Bestand 58 Navigatoren (34 Schweizer und 24 Ausländer), wovon drei seit 13.4.1970 einen DC-8-Bordmechanikerkurs besuchen.

2.2.2. Bestandesveränderungen

Keine

2.2.3. Ausbildung

Nil

II. Versicherungskasse AEROPERS (Risiko-Gruppenversicherung)

Die Versicherungsgesellschaft LA SUISSE hat uns mit Schreiben vom 1.10.1970 über eine auf das erwähnte Datum durchgeführte Revision des Gruppenversicherungstarifes in Kenntnis gesetzt. Zu Ihrer Information geben wir nachstehend den Wortlaut dieses Briefes vollumfänglich wieder:

«Wir freuen uns, Ihnen heute eine wichtige Neuigkeit mitteilen zu können: Der Ihrem Vertrag zugrundeliegende Gruppenversicherungstarif wird auf den 1. Oktober 1970 revidiert. Der neue Tarif, gültig ab diesem Datum für alle Neu- und Nachversicherungen, ist billiger als der bisherige. Der immer noch andauernde Rückgang der Sterblichkeit erlaubt es uns, die Todesfallrisikoprämien tiefer anzusetzen. Ausserdem haben wir im Einverständnis mit dem Eidg. Versicherungsamt und in Anbetracht der Zinsentwicklung in den letzten Jahren den unseren Tarifen zugrundeliegenden technischen Zinsfuss erhöht.

Wir haben uns entschlossen, alle bestehenden Gruppenversicherungen auf den neuen Tarif umzurechnen und so unsern Versicherungsnehmern die Vorteile des günstigeren Tarifes zukommen zu lassen. Diese Umwandlung führt zu zwei verschiedenen Resultaten:

- für Versicherungen, deren Leistungen aufgrund einer festen oder in Prozenten des Lohnes ausgedrückten Prämie berechnet werden, ergeben sich bei gleichbleibender Prämie höhere Versicherungsleistungen,
- für Versicherungen mit Leistungen, deren Höhe vertraglich mit festen Beträgen angegeben wurde, ergibt sich bei gleichbleibenden Leistungen eine Reduktion der Prämie.

Sie werden sicher verstehen, dass wir unsern ganzen Versicherungsbestand trotz des Einsatzes unserer elektronischen Datenverarbeitungsanlage nicht von heute auf morgen auf den neuen Tarif umstellen können. Die Umrechnungen werden nach und nach durchgeführt, aber in jedem Falle und unbedingt rückwirkend auf den 1. Oktober 1970. Sie werden im gegebenen Zeitpunkt eine entsprechende Mitteilung und die neuen Bescheinigungen mit der Angabe der Leistungen und Prämien erhalten. Bis zum Zeitpunkt der Umwandlung Ihres Vertrages werden alle Mutationen (Neuzugänge, Erhöhungen etc.) nach dem bisher gültigen Tarif berechnet und dann selbstverständlich zusammen mit den heute bestehenden Leistungen umgewandelt. Gerade weil diese normalen laufenden Änderungen ja nach wie vor erledigt werden müssen, ist es uns nicht möglich, die zusätzliche Arbeit der Umwandlung aller bestehenden Versicherungen auf einen Schlag durchzuführen.

Wir möchten Ihnen jedoch nicht verhehlen, dass der neue günstigere Tarif und die Umwandlung der bestehenden Versicherungen dazu führen werden, dass die Gewinnbeteiligung voraussichtlich kleiner ausfallen, sobald die nach dem neuen Tarif berechneten Leistungen und Prämien zur Gewinnermittlung herangezogen werden. Die Erklärung ist sehr einfach: der Hauptteil unserer Gewinne stammt aus der Differenz zwischen dem technischen Zinsfuss und dem tatsächlichen Ertrag unserer Kapitalanlagen einerseits (Zinsgewinn) und aus der Differenz zwischen der im Tarif angenommenen Sterblichkeit und den tatsächlich eingetretenen Todesfällen andererseits (Sterblichkeitsgewinn). Da wir nun, wie eingangs erwähnt, den technischen Zinsfuss von bisher 2½% auf 3¼%, somit um volle 30%, erhöhen und zudem die Risikoprämie senken, fallen natürlich die Zins- und Sterblichkeitsgewinne kleiner aus. Wir werden jedoch bestrebt sein, die Gewinnanteile weiterhin auf einem hohen Niveau zu behalten.»

Wir ersuchen unsere Mitglieder höflich, von dieser neuen Regelung Kenntnis zu nehmen.

III. Einkaufsvergünstigungen

Die Firma **Pneu Stössel & Co.**, Badenerstr. 141, Zürich, hat uns mitgeteilt, dass sie unseren Mitgliedern inskünftig anstelle der bisherigen 18-20% beim Einkauf von Autoreifen bloss noch einen Rabatt von 10% gewähren kann.

Bezüglich der Bestellung oder der Erneuerung von Abonnements für die diversen Publikationen der **INTERAVIA S. A.** in Genf möchten wir alle Aeropers-Mitglieder bitten, diese über das Sekretariat der Aeropers vorzunehmen.

IV. Kollektiv-Krankenversicherungen

Die Schweiz. Krankenkasse Sanitas hat uns in ihrer Eigenschaft als Mitversichererin des Kollektiv-Krankenversicherungs-Vertrages für Angehörige (Ehefrauen und Kinder) mitgeteilt, dass es ihr infolge der ausserordentlich hohen Schadenbelastung nicht mehr möglich ist, diesen zu den bisherigen Prämiensätzen weiterzuführen. Aufgrund zwingender Bestimmungen des Bundesamtes für Sozialversicherung, welchem sie als vom Bund subventionierte Krankenkasse untersteht, sieht sie sich deshalb veranlasst, den Vertrag per 1. Januar 1971 den neuen Umständen entsprechend anzupassen. Diese Anpassung äussert sich konkret in einer Erhöhung der monatlichen Prämien um Fr. 8.40 für die Ehefrauen und Fr. 4.40 für die Kinder.

Für alle im vorgenannten Vertrag eventuell eingeschlossenen Zusatzversicherungen werden die bisherigen Prämien beibehalten.

Wir haben in der Rundschau vom März/April 1970 an dieser Stelle bereits darauf hingewiesen, dass in absehbarer Zeit auch mit einer Erhöhung der Prämien für alle bei der NATIONAL-Krankenversicherung versicherten Aeropers-Mitglieder gerechnet werden müsse. Wir haben nun von der NATIONAL-Versicherungsgesellschaft die Mitteilung erhalten, dass diese angekündigte Anhebung der Prämien auf den 1. Januar 1971 stattfinden wird. Die bisherigen Prämien werden — je nach Kategorie, welcher der einzelne Versicherte angehört — eine Erhöhung von 12,4% - 36,0% erfahren.

Wegen des bereits oben erwähnten, durch die Sanitas — für Ehefrauen und Kinder — vorgenommenen Prämienaufschlages, verzichtet die NATIONAL-Versicherungsgesellschaft darauf, ihren Prämienanteil für diese beiden Kategorien ebenfalls noch zu erhöhen.

Wir bitten Sie, diesen leider unumgänglichen Anpassungen der Prämien Ihr Verständnis entgegenzubringen.

V. Aeropers-Babysitting

In der Meinung, damit einen langgehegten und vielfach geäusserten Wunsch vieler Mitglieder zu erfüllen, «ist es der Direktion, die wieder einmal mehr weder Mühe noch Kosten gescheut hat», gelungen, eine diplomierte Säuglings- und Kinderschwester zu verpflichten, welche ab 1971 bereit ist, die Kinder von Aeropers-Mitgliedern während eines oder mehrerer Tage, also bewusst nicht im Sinne des üblichen, stundenweisen Babysittings zu betreuen.

Allfällige Anmeldungen, die in der Reihenfolge ihres Eingangs berücksichtigt werden, sind an das Sekretariat der Aeropers, welches auch für alle näheren diesbezüglichen Auskünfte zur Verfügung steht, zu richten.

VI. AEROPERS-Turnen

Neben dem neu eingeführten Turnen für jedermann am Montag, 18.00 - 19.00 Uhr, in der Freizeitanlage der Swissair, findet das Aeropers-Turnen weiterhin jeden Freitag um 17.00 Uhr, in der Turnhalle im Spitz in Kloten statt. Beide Turnstunden werden neuerdings mit Musikbegleitung durchgeführt.

Wir empfehlen unseren Mitgliedern den Besuch der einen oder anderen Stunde.

VII. Sekretariat

Hiermit teilen wir Ihnen mit, dass der Sekretär auf den 1.12.1970 gezügelt und seine Zelte seit diesem Datum an der Nidelbadstrasse 6, in 8802 Kilchberg aufgeschlagen hat. Die neue, private Telefonnummer lautet: 91 27 07.

Wir machen Sie ferner darauf aufmerksam, dass das Sekretariat vom 25.12.1970 bis und mit 3.1.1971 traditionsgemäss geschlossen bleibt. Das Aeropers-Sekretariat wünscht allen Mitgliedern und ihren Angehörigen frohe Weihnachten und ein glückliches neues Jahr.

Mit freundlichen Grüssen
Dr. W. Huber

DC-9 Einsatzliste November

Diese Liste enthielt eine Madrid-Rotation, die — obschon in Limits — sehr unangenehm zu fliegen war. Ich erhielt denn auch prompt verschiedene Beanstandungen. Ein Vergleich mit den abgesprochenen Basisrotationen (Rundschau Sept./Okt., Seite 16) zeigt, dass die Rotation abgeändert worden war (verlängerter Einsatz der SE-210). Leider unterliess man, OCH und die EK zu begrüssen ... Die nötigen Massnahmen wurden getroffen.

Immerhin lehrt uns dieses Beispiel:

1. Mit den heute gültigen FDR ist ein wenig sinnvoller Einsatz rasch geschehen, wenn sich die Planung lediglich auf die Limiten ausrichtet. Diese Einsicht gibt zu denken, wenn man sich der red slips erinnert.
2. Die Einsatzlisten müssen durch die EK noch vermehrt überwacht werden. Eine Einsichtnahme in die fertigen Entwürfe durch die Vorsteher der Flugzeuggruppen ist wünschenswert.
3. Die Basisrotationen werden von den Besatzungen grösstenteils als ok akzeptiert. Bei Abweichungen im negativen Sinne bleibt die Reaktion nicht aus, was mich zugleich beruhigt und freut.

E. Heusser



Wir haben zwei «Pelzschlitten» neu eröffnet.
Bitte kommen Sie bei uns vorbei und schauen sich unverbindlich
unsere modische Kollektion an.

Alle Swissair Angestellten erhalten 10% Rabatt.
Parkplätze vorhanden.

Mit freundlichen Grüssen: Zwei Ehemalige

Schaffhauserstr. 29
Frau H. Schärer-Meier
Tel. 26 54 78

Strassburgstr. 17
Frau A. Wetten-Hess
Tel. 27 65 70

Captains? Courageous?

Dies war der Titel eines berühmten amerikanischen Filmes in den Dreissigerjahren.

«Captain»

The Chairman of the Tribunal looked over his half-spectacles; the medals on his uniform reflected the bright spotlights and the shuffling of papers in the courtroom died down.

«Captain» he repeated, «this Tribunal has assembled to ascertain the facts regarding the near-fatal accident which befell a passenger — one of our nationals — on your aircraft».

The silence suddenly became more noticeable.

«Firstly, you will agree that you are the person designated on the General Declaration as Captain of the aircraft?»

«Yes, Sir».

«And under what authority do you act in that capacity?»

«I am employed by my company, who have appointed me as Captain on this type of aircraft, and my authority is clearly laid down in my operations manual, where it states, — under Government and International regulations — that I alone am responsible for the safe conduct of the flight».

«Then you will agree, that when this passenger — one of our nationals — was injured by a lethal device, the incident occurred during the period in which you were exercising your captaincy?»

«I'm afraid so, yes».

«And, as the person responsible for the safe and efficient conduct of of the flight, you must have seen what took place?»

«Er, no; that is not possible because I am in the cockpit, and I am shut off from the cabin by a locked door».

«Then how do you exercise your authority?»

«Well, er, theoretically speaking, I have full authority over all matters relating to the aircraft, but in fact, my responsibility for the cabin is delegated to the most senior person on the cabin staff».

«I see. Now, from our initial investigation it would appear that the person who injured the passenger — one of our nationals — is a member of your crew. If so, I must assume that you are responsible for giving authority to that crewmember to carry a lethal weapon?»

«No; well, yes, well I mean, he has special authority».

«If not from you, then from whom? I am concerned to know this, because according to your statement, you alone have authority in matters concerning the safe conduct of the flight.»

«The company and my crew association both agreed that these persons could be carried on board».

«In this case, I cannot conceive that such a decision could be taken without your approval. You were, of course, consulted on this matter and the decision represents your agreement?»

«Well, actually, I'm afraid that I was not consulted, either by my company or by my crew association.»

«Incredible! Am I correct in assuming, therefore, that you have delegated your authority in this matter to third parties who have taken far-reaching decisions without even consulting you beforehand?»

«Er, yes, but if I protest, I am told that I may lose my job.»

There was a stunned silence; the tribunal then commenced a long discussion during which a numerous books and documents were examined. When the Chairman spoke again, there was a steely note to his voice.

«Captain, I have examined the documents carried on your aircraft, and I note certain disquieting discrepancies. While the manual that you have indicated as your authority could be greatly improved in layout and content, it nonetheless represents the policy of your company. You have stated, correctly, that you are the person with responsibility for the safe conduct of the flight. You have stated, to our considerable surprise, that you have chosen to exercise this responsibility from behind a locked door, with no means of checking what is taking place in the cabin. You have stated that your authority in cabin matters is delegated to the most senior member of the cabin staff. Yet, this violent act, this wounding of one of our nationals, was carried out not by the senior member of the cabin staff, but by the most junior member of your crew. We have searched your manual, but we find no reference to his crew duties, and we are unable, even from his personal documents, to find confirmation of his employment by your company. In fact, there is no reference to the cabin crew's responsibilities to the captain at all. However, you have accepted him as a member of your crew, and so have taken responsibility for his actions. Therefore, as captain, you must have given him explicit and detailed instructions as to how he should carry out his crew function. What is his crew function? Where are those instructions?»

«Well, er, I don't know; there must have been a mistake somewhere; my company must have made some provision — er they must have intended to write instructions . . .»

«Captain, we are not here to read the minds of your management, however fascinating that might be, but to ascertain facts. The facts as they stand at this moment, after he wounding of your passenger, are that **you** are responsible for the activities of your crewmembers on board the aircraft, and for this purpose you must have received, and given, specific instructions. — Where are they?»

The Captain searched his mind desperately for a plausible explanation, and while wiping beads of perspiration from his brow, he noticed that the tribunal had retired to consider its judgement.

After much nodding of grey heads, and long whispered discussion, the expectant murmur from the courtroom died down as the chairman adjusted his half-spectacles, fixed a hard, and to some observers contemptuous stare at the captain, and spoke.

«This Tribunal finds» he said, «That you have accepted the designation of Captain, and so undertaken the responsibilities of the position, for which, presumably, you have also accepted the appropriate payment. However, we find that you have failed to carry out those responsibilities in a satisfactory manner. You have chosen to exercise your authority from behind a locked door, without proper facilities for the supervision of the cabin and without the means of direct and immediate two-way communication. You have, while in receipt of sole authority over, and responsibility for, the safety of the aircraft and its passengers under International regulations, delegated that authority to others without proper arrangements for that authority to be exercised in a responsible manner. Additionally, you have delegated your authority to members of a crew association in such an irresponsible manner that this body feels itself under no obligation to consult you before making serious and long-term changes in the composition of your own crew».

There was a silence in which the smallest pin could be heard to drop.

«This Tribunal finds you guilty of negligence».

«You have been negligent in maintaining the standards expected of your profession; negligent in carrying out the duties of the captain of a modern airliner; negligent in the proper conduct of a flight; negligent in allowing crewmembers to carry lethal weapons on board; and, as the sole recipient of authority, negligent in the exercise of that authority and so responsible for the injuries sustained by one of our nationals».

«This Tribunal therefore sentences you to . . .»

«All right, all right,» said the Editor, «I like the courtroom idea, and the general line of the story, but where do you pilots dig up your background information? What captain would ever leave himself open like that? Thank goodness you're only writing fiction!»

MSC

Fragen zu den Sicherheits-Massnahmen

Arbeitsgruppe Aeropers

Ende Oktober

Ausgehend von der stets erhobenen — und allseits anerkannten — Forderung für eine eingehende Zusammenarbeit zwischen Geschäftsleitung und Besatzungen drängen sich heute auf Grund verschiedener Tatsachen und Erfahrungen folgende Fragen zur Beantwortung auf:

1. Stimmt es, dass gewisse Stellen der Swissair bestrebt sind, die Kontroll-Massnahmen in Zürich und Genf abzubauen (Bodycheck)?
Wer ist diese Stelle und von wem erfolgte dieser Auftrag?
2. Ist die Direktion der gleichen Ansicht bezüglich Reduktion der Sicherheits-Vorkehrungen oder sind die Ausführungen von Herrn Dr. Berchtold und Herrn Dir. Fischer noch im vollen Wortlaut gültig?
3. Wie und durch wen wird die Einhaltung der erteilten Weisungen überwacht?
4. Was wird von wem bei den betreffenden Stationen unternommen, welche den Weisungen nicht oder nur zum Teil nachleben?
5. Ist die Geschäftsleitung nicht auch der Ansicht, dass bei der laufenden Beurteilung besonderer Gefährdungen die direkte Mitarbeit von Piloten oder zumindest eine knappe Orientierung vorgängig der jeweiligen Änderungen der Kontrollen zweckmässig wäre?
6. Wer ist für die Zuverlässigkeit des neuen Systems in Zürich, welches die routinemässige Gepäck-Identifikation unnötig machen soll, zuständig resp. verantwortlich?

Feststellungen und Überlegungen, welche zu den vorliegenden Fragen geführt haben:

1. Aufgrund von — leider etwas spärlichen — Informationen soll ein Antrag der Swissair bei der Bundesanwaltschaft betreffend Aufhebung der Kleidervisitation in Zürich und Genf mit kleinen Ausnahmen abgelehnt worden sein.

Die Begründung für den Antrag auf Aufhebung bestand angeblich nebst anderem darin, dass die Swissair wegen dieser unangenehmen Kontrollen grosse Einbussen an Passagen (spez. im Europasektor) erleide.

Dieser Gedankengang lässt an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig; er ist übrigens nicht der einzige dieser Art.

Es fehlen dabei aber einige wichtige, grundsätzliche Überlegungen, nämlich:

- gemäss Auswertung der PVR's und im Gespräch mit den Besatzungen (Cockpit und Cabin) zeigt sich eindeutig, dass die Passagiere mit überwältigender Mehrheit über die **Nicht**-Durchführung der Kontrollen oder deren Mangelhaftigkeit empört sind und nur sehr wenige diese beanstanden.

Es dürfte nicht schwer fallen, die Gründe dieser Passagiere zu erkennen und mit guten Argumenten zu entkräften.

- wenn alle Passagiere die gleichen Kontrollen über sich ergehen lassen müssen, so besteht absolut keine Diskriminierung und somit auch kein Grund, mit einer andern Gesellschaft zu fliegen.

Oder glauben die entsprechenden Stellen, dass z. B. die recht guten Kontrollen in Deutschland extra für unsere Gesellschaft fallengelassen würden, damit wir unsere Flugzeuge besser füllen könnten?

Der Passagier will heute und auch morgen Sicherheit, technisch und «Kriminalistisch» gesehen und weiss auch, dass er dafür einige Kontrollen in Kauf zu nehmen hat.

- wer wäre so naiv, zu glauben, dass Terroristengruppen (es brauchen nicht nur diejenigen von Hr. Habasch zu sein) nicht ihre Spione in der Welt herumreisen lassen, um festzustellen, wo und wie ein entsprechender Coup — und wäre es nur zur Geldbeschaffung — am besten lanciert werden könnte?

Leider können wir nicht feststellen, was unsere Vorsichtsmassnahmen bis heute verhütet **haben**, aber zu glauben, die Gefahr sei vorüber, weil drei Gefangene entlassen sind und bis heute nichts



**a Kiss
for
a Kent**

mehr passiert **ist**, — das dürfte — ein Trugschluss und eine Inkongruenz sondergleichen sein.

2. Anlässlich der beiden Orientierungen des fliegenden Personals durch die Direktion konnte kein Zweifel darüber bestehen, dass alles getan werden müsse, um solche oder ähnliche Fälle wie Zerqa (und wenn möglich wie Würenlingen) zu verhüten. Die Widerstände einzelner Besatzungen gegen gewisse Anordnungen wurden offen gerügt und im Weigerungsfall entsprechende (harte) Sanktionen in Aussicht gestellt. Dass der grösste Teil der Piloten die angeordneten Massnahmen begrüsst und sich mit viel Elan und Ausdauer hinter manch unangenehme Arbeit machte, sei nur am Rande vermerkt. Diese Piloten warten aber zum Teil heute noch darauf, dass an gewissen Plätzen und für gewisse Flüge die Minimalforderungen erfüllt werden.

Und nun soll — bevor überhaupt das Optimum an Sicherheit erreicht worden ist — bereits der Abbau der wichtigen Massnahmen vorgenommen werden. Für einen Piloten, der gewohnt (und auch verpflichtet) ist, die Dinge nach allen möglichen Zusammenhängen und auf breitester Basis zu beurteilen, liegt hier eine Situation vor, für die er keine Erklärung findet. Er hat täglich kleinere und grössere Entscheidungen zu treffen — heute mehr als je — und weiss, dass er dabei in vielen Fällen zu einem Kompromiss bereit sein muss.

Die Situation aber, welche sich ihm jetzt in der geschilderten Art präsentiert, hat nichts mit Kompromiss zu tun; der Gegensatz der Doktrin ist einfach zu gross und zu unverständlich.

Wenn die eingangs erwähnte Zusammenarbeit und das gegenseitige Vertrauen nicht Schiffbruch erleiden soll, so ist das Ganze so rasch wie möglich auf **eine** Linie auszurichten;

entweder auf das, was die Herren Dr. Berchtold und Dir. Fischer klar und unmissverständlich festgehalten haben oder auf die «neue Welle» des schleichenden Rückzugs und des Ignorierens all dessen, was uns schon Menschenleben in grösste Gefahr gebracht und sogar gekostet hat.

3. Im Anschluss an die Überlegungen und Forderungen unter Punkt 2 hat sich die Frage Nr. 3 zwangsläufig gestellt.

Es sei hiezu nur festgehalten, dass nach wie vor gewisse Aussenstationen die **Nicht**-Durchführung von allgemein erlassenen Weisungen mit Schwierigkeiten interner Art und in politischer Hinsicht zu erklären versuchen. Spielt hier der Gedanke mit, dass es dem einen oder andern PiC früher oder später schon verleide die Kontrollen selbst zu organisieren und sich somit die Operation automatisch wieder auf den angestrebten «Normal»-Stand ausrichte, je schneller, desto besser.

Dieses Verfahren wäre allerdings denkbar, aber im höchsten Masse unklug!

4. Wenn bis vor einiger Zeit die Aufgabe der Crew bezüglich Sicherheit für Passagiere und Flugzeuge eher nur auf dem technischen und wetterbedingten Sektor lag, so ist mit der Bedrohung durch Menschen etwas dazugekommen, an dem wir alle zu tragen haben.

Wir haben durch mancherlei Erkenntnisse gelernt, mit welchen Massnahmen und durch welches Verhalten sowohl auf technischem als auch auf meteorologischem Gebiet eine optimale Sicherheit erreicht werden kann. Ein Teamwork — weltweit — hat in Vorschriften, Weisungen und Empfehlungen seinen begründeten Niederschlag gefunden.

Heute — und je länger, desto mehr — stehen wir nun vor einem neuen Problem, das leider nicht minder gefährlich ist, ja zum Teil sogar noch vielschichtiger und komplizierter als beide erstgenannten zusammen. Sollten daher nicht alle verfügbaren Kräfte vermehrt eingesetzt werden, um dieser Gefahr zu begegnen?

Dazu sind die Voraussetzungen zu schaffen, nämlich:

- Erarbeiten der Kenntnisse über den «Gefahrenherd»
 - Analysieren von besonderen Gefahren und Drohungen
 - Auf- und Ausbau der diesbezüglichen Informationen (Nachrichtenbeschaffung)
 - Konzeption und Überwachung der Gegenmassnahmen
 - Rationalisierung, Verfeinerung und Erhalten der Beweglichkeit der Sicherheits-Organisation
 - Ständige Kontrolle bezüglich Anpassung an neue, voraussehbare Gefährdungen
 - zweckmässige Gestaltung diskreter Information an die Besatzungen
- Das Mitmachen in einer solchen Arbeitsgruppe — wenn vielleicht auch nur für bestimmte Zeit — wäre für viele Besatzungen Ehrensache. Wer wollte ein solches Angebot nicht nutzen?

5. Nachdem seit Wochen gerade in Zürich das Vertrauen der Besatzungen in Bezug auf Zuverlässigkeit der Abfertigung hart angeschlagen ist, muss sich auch die unter Frage 5 erwähnte Neuerung erst einmal bewähren. Leider ist die Konzeption so, dass der PiC im Moment keine Möglichkeit sieht, das «ok» von Seiten der Station zu überprüfen. Die Erfahrungen haben aber mit aller Deutlichkeit gezeigt, dass ein Teil des Stationspersonals unter dem Druck der Überlastung jederzeit bereit ist, Angaben zu machen, die nicht überprüft worden sind oder bewusst den Tatsachen nicht entsprechen.

Wenn mit dem neuen System Vereinfachungen herbeigeführt und die entsprechende Sicherheit gewährleistet werden kann, so wäre dieser Schritt nur zu begrüssen.

Die Weisung ist ausgegeben, wer verbürgt sich für deren Einhaltung?

23. Oktober 1970 Arbeitsgruppe Aeropers

Offener Brief an Capt. Fries Schreiber

Lieber Fries,

Du bist zurück, Du, Dein Copilot, Dein Bordmechaniker, Deine Kabinenbesatzung und Deine Passagiere. Du hast mit Deiner Besatzung und mit Deinen Passagieren etwas ausbaden müssen, wofür Du nichts konntest, wofür wir «Nichtentführten» nichts konnten. Jeder von uns wusste, dass eine solche Aktion versucht werden würde, und jeder von uns hoffte, nicht selbst daran glauben zu müssen.

Nun, Dich hat es getroffen, Dich mit Deiner Besatzung und Deinen Passagieren. Und Du hast Dich in dieser ausserordentlich kritischen und gefährlichen Situation auf eine Art und Weise bewährt, die absolut grossartig und vorbildlich ist. «Noch nie habe ich über einen Captain, über eine Besatzung grösseres Lob vernommen», durfte uns Herr Direktor Fischer anlässlich einer Orientierung berichten.

Wir sind stolz auf Dich, Fries. Du bist für uns zum Ideal, zum absoluten Vorbild eines Captains geworden. Wir sind Dir und Deiner Besatzung zutiefst dankbar für Euer Durchhalten und für Eure Bewährung, und daran wird sich auch in Zukunft nichts ändern. Wir haben mit Dir, mit Euch Angehörigen gelitten. Direkt helfen konnten wir Euch — es muss gesagt werden — leider nicht. Es wurde alles Menschenmögliche versucht, unternommen, besprochen — tagelang, nächtelang. Das Menschenmögliche — aber eben nur das. Die eigene Ohnmacht war zum Verzeifeln. Durch jedes «auf-die-Barrikaden-Steigen» befürchtete man ausserdem, Euch zu gefährden.

Und dann kam die glückliche Wende, Eure, Deine Heimkehr, nach drei Wochen bangen und hoffen, hoffen und bangen. Wir waren alle wirklich wahnsinnig froh, dass Ihr alle gesund und erstaunlich munter wieder nach Hause zurückkehren konntet.

Nun aber das für viele von uns Unbegreifliche, etwas das uns, oder auch ganz einfach mich, ratlos und ungläubig den Kopf schütteln lässt: Dein Fortsetzungsbericht im «Blick». Fries, musste das sein? Musste das vor allem gerade im «Blick» sein? Hat der «Blick» soviel mehr bezahlt, als eine andere, vielleicht etwas seriösere Zeitung? Natürlich ist die Schilderung der eigentlichen Ereignisse hochinteressant. Ich zum Beispiel bin brennend daran interessiert gewesen zu wissen, was tatsächlich passiert war, und ich kaufte deshalb täglich den «Blick» mit Deinem Bericht. Aber tagtäglich auch diese Peinlichkeiten im Text, im «Blick»-Stil, mit «Blick»-Niveau.

Fries, Du hast im Rahmen der Aeropers soviel für uns getan. Du hast für unsere Anerkennung, für unsere Stellung, für unser Image und für unser Niveau gekämpft. Und jetzt hast Du Dich bewährt und der Captaincy würdig erwiesen, wie sonst keiner von uns. Ich weiss nicht, wie ich meine Gefühle ausdrücken soll: verwirrt, verwunde(r)t.

Das Abenteuer Deines Lebens, der Check Deines Lebens und jetzt auch der Scheck Deines Lebens — vom «Blick»? Ich glaube alle wir Kopfschüttler — und ich weiss, ich bin in grosser Gesellschaft — mögen Dir den Klingklang herzlich gönnen — mit ganz leicht ungesundem Gefühl beim Gedanken an die übrigen Deiner Besatzungsmitglieder, die nicht zum Zug, zum Scheck, kamen, weil sie zum Teil sogar meinten, auf einen solchen öffentlichen Bericht verzichten zu müssen. War diese peinliche Art und Weise wirklich die einzige Möglichkeit? In der Wüste kamst Du Dir, jetzt kommen wir uns — etwas — verkauft vor. Sorry.

Fredi Muser



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

Man sollte ...

- Capt. Beat Balsiger zu seiner Beförderung zum Chef des fliegenden Personals herzlich gratulieren. Es freut uns, dass an dieser Stelle heute ein «Fliegender» sitzt.
- einmal abklären, warum immer dieselben Piloten die neuen Flugzeuge jenseits des grossen Teiches abholen dürfen.
- das gut organisierte Ausstellen der neuen Swissair-Personalausweise lobend erwähnen.
- von einem Vorstandsmitglied der Aeropers erwarten können, dass es der Swissair gegenüber einigermassen den Goodwill pflegt und nicht durch eine sehr persönlich gefärbte, perfide Fragestellerei anlässlich eines Orientierungsabends das ganze Pilotenkorps in Verruf bringt.
- für Piloten, die solch unglaublich arrogante Artikel von sich geben wie MSC in der letzten Rundschau, einen Spiegel bestellen, mit Spezialeinrichtung, zum tiefer hängen — speziell auch nach «Blick»-Lektüre zu empfehlen.
- Andererseits aber auch nicht gleich den Humor verlieren!
- anerkennend erwähnen, dass auf dem Coronado nach acht Einsatzjahren eine expanded Emergency Checklist geschaffen wurde.
- in unsern Manuals indessen versuchen, die Zahl der Referenzen auf andere Vorschriften auf ein erträgliches Mass zu beschränken. Des wilden Umherblätterns ist sonst kein Ende ...
- die Kommentare zum September-Geschäftsergebnis in den Swissair-News einerseits und in der Tagespresse andererseits lieber nicht vergleichen.
- auf die willkürliche Beglückung mit Parkbussen vor dem Dienstingang und beim Schulgebäude hinweisen.
- an diversem zu zweifeln beginnen, wenn es heutzutage möglich ist, in einem Neuentwurf des Displacement Reglementes grundsätzlich verschieden hohe Ansätze festzulegen.
- auch den männlichen Besatzungsmitgliedern, die winterliche Destinationen anfliegen, die Möglichkeit geben, warme Schuhe oder Stiefel zu beziehen.
- zur Kenntnis nehmen, dass der «Blick» offenbar zur offiziellen Hofzeitung der Swissair avanciert ist.

The Copilot's Misery

or, Flying as Third Pilot on the DC-9

It is a well known fact that most of us dislike flying with three pilots in the cockpit. The DC-9 is designed for two-man operation; the cockpit is cramped, the jumpseat uncomfortable, and, though some admit it and some don't, we all like to fly. We like to feel part of a well functioning team, tackling and solving the problems of a day's flying and relaxing, tired but satisfied, at the end of the day.

There are three main categories of DC-9 pilot, the Route Check pilot, the Captains and the Copilots. The RCP's get extra pay for their third seat riding, so they are not likely to complain. The captains maintain their seat, even getting a little flying while training the supernumerary crews. The copilots are the ones who suffer, sitting on an uncomfortable jump seat most of the time. Granted, you get the odd approach and landing, some captains split the flying three ways, and if the third pilot flying were only of short duration, one wouldn't mind.

As the DC-9 has become Swissair's basic training aircraft, every new captain and copilot has to take his turn, and there is no end to the misery for the third pilot, despite promises from Chief Pilots, Deputies and so on that «next month will be better». It never is. As we can't do without a safety pilot, it is necessary to devise a system that allocates third pilot duty in a proper order. When 130 copilots are available, with only thirty pilots under training, it should not be necessary to roster one copilot for over a month's flying in the third seat. In order to reduce the grumbling in the ranks, a little effort in distributing the work fairly would work wonders.

O. K.

Report of the 17th ICAO session in Montreal

The conference lasted from the 16th to the 30th of June. Of the 119 member states, 91 delegations were present.

The conference structure was as follow:

The executive committee
The committee A (technical)
The committee B

valid for the duration of
the conference only

The council, which is the permanence of the ICAO, is elected for a period of 4 years. It is composed of a president — 3 vice-presidents and 27 members.

The only subject on the agenda was the unlawful interference with international civil aviation and its facilities.

Report on the decisions of the executive committee

Resolution I.1 The assembly requests the Council to arrange for a study, taking account of existing conventions or conventions to be included, on the desirability of revising the Convention on International Civil Aviation with a view to including therein specific provision covering acts of unlawful interference in order to afford better protection to international civil aviation.

Resolution II.1 To invite contracting States to exchange, as they consider appropriate, information through ICAO, or directly where desirable, related to increasing physical security controls in the plans and designs of existing and new airport and research and development on weapons and explosives detection, as well as to undertake joint efforts in the development and refinement of promising concepts in detection of weapons and explosives.

Resolution II.2 The assembly invites highly developed Contracting States to give assistance to the Contracting States which are not able to implement programmes of suggested technical measures for the protection of aircraft on the ground and in the processing of passengers, baggage, mail and freight.

Resolution III.1 The assembly urgently calls upon States not to have recourse under any circumstances, to acts of violence directed against international civil transport and airports and other facilities serving such transport;

the assembly urgently calls upon States, pending the coming into force of appropriate international conventions, to take effective measures to

deter and prevent such acts and to ensure, in accordance with their national laws, the prosecution of those who commit such acts.

Resolution IV.1 The assembly invites the Council to present an interim report on the progress made to the regular session in 1971;

to request Contracting States to inform it, in whatever manner it shall decide and before the end of 1970, of the measures they have taken; and to despatch to Contracting States, not later than the middle of 1971, a document presenting the action taken by the Organization and the action to be taken by States on the subject of unlawful interference with international civil aviation and its facilities.

Resolution IV.2 Whereas the good offices ICAO may make available in given cases may be extremely useful, on the understanding that they may not be made available in cases that may involve the Organization in questions of a political nature or in disputes between two or more States.

Resolution IV.3 The assembly requests the Council to give renewed attention to obtaining reports from States on the aeronautical aspects of incidents of unlawful interference and to have these reports fully analyzed, so that appropriate conclusions may be drawn.

Resolution V.1 The assembly requests the President of the ICAO Council to send, as soon as possible, a letter to the Heads of Government of all States invited to this assembly, informing them of its conclusions and requesting them to take urgent measures, emphasizing that the implementation of the resolutions adopted is in the interest of all States.

Resolution VI.1 The assembly urges that all unlawfully seized aircraft and their cargoes be returned to the persons lawfully entitled to possession and all their passengers and crews be permitted to continue their journey as soon as practicable.

Report on the decisions of committee A

Resolution A 1/1 The assembly resolves: that Member States of the Organization, in accordance with their national laws take action to introduce and maintain in being specifications and practices set out in Appendix A to this Resolution and when greater security is necessary such of the additional specifications and practices set forth in Appendix B, together with any other measures deemed advisable by the responsible authority as may be appropriate to the threat and to the conditions prevailing at the time;

the assembly directs the secretary general to develop with the utmost speed, a Manual of security designed to assist contracting States in implementing the specifications and practices set out in the Appendix (ces)

to this Resolution, and thereafter keep the Manual under constant review so that it may be updated and amended at appropriate intervals; the assembly requests the Council, with the assistance of the other constituent bodies of the Organization to develop and incorporate, as appropriate, the material in the Appendix (ces) to this Resolution as Standards, Recommended Practices and Procedures in existing or new annexes or other regulatory documents of the Organization.

The Appendix A to Resolution A 1/1 (minimum specifications and practices for normal application) covers the following items:

- Protection of aircraft on the ground and ground installations and facilities.
- Processing and protecting of passengers, crews and baggage.
- Processing of unaccompanied baggage and cargo.
- Processing of airmail and air parcel post.
- Surveillance over airport perimeter and surrounding areas.
- Co-ordination with local enforcement authorities, fire departments, etc.
- Measures to be taken on the ground and in the case of an unlawful seizure or explosion on board aircraft during flight.
- Measures to be taken on the ground in the case of bomb threats or alarms.
- General security measures aboard aircraft in flight.
- Measures to be taken in the air in the case of unlawful acts, or threats thereof, on board aircraft.

The Appendix B to Resolution A 1/1 (additional specifications and practices for application when greater security is thought necessary) covers the following items:

- Protection of aircraft on the ground and ground installations and facilities.
- Processing and protection of passengers, crews and baggage.
- Processing of unaccompanied baggage and cargo.
- Processing of airmail and air parcel post.
- Measures to be taken on the ground in the case of bomb threats or alarms.
- General security measures aboard aircraft in flight.
- Measures to be taken when an unlawfully seized aircraft is at rest at an airport.

Resolution A 5/1 The assembly requests the council to publish information relating to the security aspects of the design and construction of new airport and modification or expansions of existing airports based on the decision and documentation of this assembly and including advice on the adoption of a systems approach to this subject.

Resolution A 7/1 The assembly requests the council urgently to examine, through appropriate technical bodies as necessary and in the manner indicated, the list of subjects attached herewith as Attachment 1, with a view to developing specifications and practices that would protect civil air transport from the consequences of criminal acts.

Attachment 1 to Resolution A 7/1

- Determination of optimum locations in the aircraft for the stowage of baggage, cargo and mail.
- Review of airworthiness requirement standards in respect of fire detection and fire extinguishing.
- The feasibility of developing code words or signals.
- The feasibility of specifying a common world-wide SSR code number and a common code word to be transmitted.
- The feasibility of equipping present or future pressurized aircraft design with a chute, to enable a potentially lethal object to be ejected while in flight.

Resolution A 10/1 The assembly urges the establishment of local airport security committees composed of all parties concerned to develop and implement general security measures and procedures to establish airport security, particularly with respect to international air transport; the assembly suggests that contracting states, where appropriate, designate a person or persons to have the responsibility for coordinating, at national level, matters relating to the security of international air transport.

Resolution A 11/1 The assembly requests the Council to cause a further examination to be made, in consultation with States, the world health organization, the international commission on radiological protection and other interested bodies, of the possible use of radiological techniques for indentifying weapons on passengers or in their baggage.

Resolution A 11/2 The assembly resolves that notwithstanding the fact that the responsible authorities may not be applying specifications and practices set forth in Appendix B to Resolution A 1/1 at a particular airport, they should however apply such specifications and practices for a given flight, to the extent appropriate in the circumstances, whenever specially requested to do so by a competent authority of another State.

Report on the decisions of committee B

Resolution B/1 The assembly urges again all States to become parties to the Tokyo Convention as soon as possible;

to inform the ICAO Council of the action taken by them with a view to becoming parties to the Tokyo Convention;

even before ratification of, or adherence to, the Tokyo Convention, to give effect to the principle of Article 11 of that Convention.

Resolution B/2 The assembly recommends that: States should take all appropriate measures to restore control of an unlawfully diverted aircraft to its lawful commander.

States should permit the passengers and crew of an unlawfully diverted aircraft to continue their journey on the same aircraft.

States should develop and utilize measures for the safety and care of passengers and crew of unlawfully diverted aircraft until their journey can be continued.

States should adopt measures for the notification to the States of registry of an unlawfully diverted aircraft when such aircraft has landed in their territory.

When a State has taken into custody any person suspected of committing an unlawful diversion of an aircraft in flight, it should immediately notify the State of nationality of that person, the State of registration of the aircraft.

The State of registry of an unlawfully diverted aircraft, the State of nationality of a person taken into custody on suspicion of having committed the unlawful diversion, and any other interested State should supply expeditiously to the State of landing any relevant information which is available regarding the person taken into custody.

The State of registry of an aircraft which has been unlawfully diverted should in accordance with its national law, forward as soon as practicable, a report on the aeronautical aspects of the incident to the Council of the ICAO for analysis and evaluation.

Resolution B/3 The assembly calls upon Contracting States to attend the diplomatic conference and to make every reasonable effort at such conference to agree on a convention based upon the draft convention prepared by the legal committee, and

calls upon all States invited to the diplomatic conference thereafter to give consent to be bound by such convention with all possible expedition.

Resolution B/4 The assembly calls upon the States which will be invited to the diplomatic conference to agree to a provision in the draft con-

vention which would require States parties to the future convention to report to the Council as rapidly as possible all relevant information regarding the unlawful seizure of civil aircraft.

Resolution B/5 The assembly notes the recommendation submitted by IATA to the effect that the proposed convention on unlawful seizure of aircraft should contain:

- a requirement for the signatory States to submit it within a specified period to the appropriate authority in each State, for ratification, parliamentary approval, or what ever other constitutional process is required in the State concerned to bring the convention into effect;
- a requirement to give notice to ICAO if States found it impossible to become parties to the convention within a specified period.

Resolution B/6 The assembly directs the Council of ICAO to convene the Legal Committee, if possible not later than November 1970, in order to prepare, as the matter of first priority on its work programm, a draft convention on acts of unlawful interference against international civil aviation (other than those covered by the draft convention on unlawful seizure of aircraft) with a view to adoption of the convention at a diplomatic conference as soon as possible and if practicable not later than the summer of the Northern hemisphere in 1971.

Resolution B/7 The assembly urges Contracting States which have not already done so to enact, with all possible expedition, national criminal laws carrying severe penalties for the unlawful seizure of civil aircraft and other forms of unlawful interference with international civil aviation and its facilities.

Resolution B/8 The assembly calls upon Contracting States to strengthen existing arrangements for the extradition of persons making criminal attacks on international civil aviation by the necessary provision in law to make such attacks extraditable.

Resolution B/9 The assembly recognizing that scheduled international air transport is generally regulated by bilateral air agreements between States;

notes the Canadian discussion paper on linking bilateral air agreements to ICAO international conventions relating to unlawful interference with civil aviation;

requests the Council to refer it to the appropriate body for thorough consideration of the subject matter, in connection with the development of international law to deal with acts of unlawful interference with international civil aviation.

One can see the result of the 17th ICAO Assembly under a concentrated form. At first glance, it seems to be a rather poor result. But one has not to forget that it is the first step to move the inertia of 91 member States with many opposed political meanings — different cultures — religions — colors — etc.

To bring all these people to a common statement is sometimes almost impossible, but always difficult.

It takes a lot of time, diplomatic skill and needs a measure of patience.

I am convinced that the result of this 17th ICAO Assembly is positive, despite the fact we shall have to wait 2 or 3 years until the practical benefits of these international measures and conventions will be noticeable at world level.

The teamwork with Mr. Juillerat of the Swiss Air Office, in the committee A, was excellent and I am sure that the Aeropers contribution was very much appreciated and necessary, especially concerning the technical aspects of airline operation.

At last I would like to thank the President and the Committee of the Aeropers for having entrusted to me the responsibilities of the Aeropers delegate.

E. Heitz



From other Publications . . .

Extract of an article in «Aviation Week», 20. Juli 1970

Swissair expects to continue earning profits during the rough economic weather buffeting most of the world's major airlines, despite losing its major advantage of borrowing money at low interest rates.

Because of its close ties with Swiss bankers, Swissair once was assured of adequate financing at rates well below those charged by U.S. banks, but recently the carrier has been forced to look elsewhere for much of the \$ 460 million it plans to invest during the next five years.

Swiss bankers have sent their Eurodollars to the U.S. to obtain the prevailing higher interest rates. This has dried up European money markets, making it difficult to borrow at any price.

In the past, Swissair had been able to sell stocks or bonds when the price was favorable and invest the cash profitably on the financial markets until the money was needed for purchasing airline equipment. For example, Swissair recently lent Swiss banks at up to 10% interest \$ 11.5 million. It borrowed the same amount 2½ years ago at 5.5% interest.

This not only illustrates the condition of the money market, but also one reason Swissair continues to earn profits: it has been able to manage its money profitably. In another example, Swissair receives 8.25-9.5% interest on voluntary prepayments of \$ 8 million to Boeing for 747 giant jets . . .

Because of the high interest paid for short-term loans in a tight money market, Swissair has had problems selling long-term bonds. Five years ago it easily sold bonds on the home market yielding 4.25%, but now it has difficulty floating issues yielding 6%.

The 747s will be financed from cash-flow and the DC-10s from credit and loans.

About \$ 78 million, 60% of the total DC-10 costs, will be financed in the U.S. Swissair has turned to the Export-Import Bank for a \$ 33 million loan and to the manufacturers, McDonnell Douglas and General Electric, for credits totaling \$ 45 million.

To avoid straining its resources, the Swiss airline is leasing in lieu of purchasing two DC-9s from TAB rentals, Montreal. The fact that this carrier, so closely linked with Zurich bankers, has resorted to leasing arrangements is often used as an example by the financial community to illustrate the plight of the world's major carriers.

Despite the pressure of raising capital for introducing wide-body jets during a period of rising operating costs, falling yields and overcapacity on the North Atlantic, Swissair anticipates earning a net profit during the next three years of about 6-7% annually on airline operations and about 8% annually on its total investment. Profits on the European network will

offset dwindling returns and eventual losses on the North Atlantic. This reverses a trend of the previous decade when North Atlantic routes offset dismal returns on European routes.

Although operating costs in Europe are about twice as high as on the North Atlantic, yields are two and onehalf times higher. Break-even load factors on the North Atlantic rose from 46.4% in 1965 to 55.2% last year. Conversely, European break-even load factors dropped during the same period from 51.2% to 44%.

Factors Swissair officials believe help the carrier earn profits include: Excellent operating economies from its fleet of McDonnell Douglas DC-9-32 and DC-8-62 aircraft.

Switzerland's geographical position in the center of Europe, which brings in connecting traffic and also makes it easier to position aircraft for the European network.

Efficient marketing staff, costminded management and **above-average motivation of the rank and file workers.**

Operations with the DC-9 is the prime reason Swissair gives for European network profits. Another reason is re-adjustment of what it called «onerous pool agreements» with other carriers on the tightly regulated network.

Total cost of a DC-9 flight hour is \$ 1,112.74, about \$ 29.40 more than a Caravelle flight hour, but it has 11 more seats and greater payload/range capability.

The carrier is trying to determine whether to phase out its six Convair CV-990s by 1973, one of its two DC-8-53s by 1974 and the last one by 1975.

Total flight hour cost of the CV-990 is \$1,656, about \$ 276 more than for the carrier's DC-8-62s, and it has 29 fewer seats in the present configurations. The airline has four DC-8-62s in its inventory and an order for one more. Despite the added CV-990 operating costs, the aircraft has wide passenger appeal and can still be advertised as the fastest commercial jet in operation because the 747 has as yet been unable to match its speed as planned.

Because Switzerland's economy is booming, Swissair is becoming concerned about labor problems, which will indirectly influence profits. Swissair needs 4-5% more personnel each year but finds 2% fewer persons available on the labor market. As a result, the carrier is attempting to reduce the already low turnover rate from 13.2% to 10% annually.

Officials believe it is becoming more economical to increase benefits to retain present employes than to train new ones. About one-third of the employes are foreigners. **Traditionally, the Swiss airline unions, as well as other unions in the country, seldom strike or push for benefits that company officials claim they can ill afford.** This stability has proven to be a long-term aid to airline profits.

Also profitable have been the sale of ancillary services for third parties. This includes aircraft overhaul, ground handling and catering. Holdings in other enterprises such as Balair, a charter carrier that also operates some Swissair schedules, are proving profitable.

Zeitbild: Unsere Meinung

In den vier Ländern, die Opfer von palästinischen Flugzeugentführungen waren, hat man tief aufgeatmet und ist zur Tagesordnung übergegangen. Die Geiseln sind wieder zurück, und dafür hat man jene Attentäter freigelassen, deren Anschläge und Morde man früher einmal strafrechtlich hatte zur Verantwortung ziehen wollen. Die gesprengten Flugzeuge und die gestohlenen Millionen sind verziehen. Man wird doch wegen Sachschaden nicht die Freiheitskämpfer unnötig reizen und dadurch womöglich neue Menschenleben gefährden. Aus dem gleichen Grunde unterbleibt jeder Versuch, die Kidnapper zur Rechenschaft zu ziehen, beispielsweise durch eine völlig normale Demarche bei jenem Land, in welchem sie nach dem unentschiedenen Bürgerkrieg wiederum einen offiziellen Status und vertraglich garantierte Aktionsfreiheit zur Kriegsführung besitzen.

Dass die Geisseln infolge des Bürgerkrieges frei wurden und nicht gemäss dem Willen ihrer Entführer, dass ferner Zusicherungen unter Erpressung ohnehin nicht gültig sind, weder rechtlich noch moralisch, fiel ohnehin nicht ins Gewicht. Es war «politische Klugheit», die Attentäter freizulassen. Solange sie bei uns sassen, wären ja unsere Flugzeuge weiterhin entführt worden.

Diese Logik geht noch nicht weit genug. Solange wir die EL-AL unsere Länder anfliegen lassen, sind deren Passagiere von Attentätern bedroht, die wir nicht festnehmen dürfen, weil — siehe oben. Also aufhören mit dieser Gefährdung von Menschenleben! Humanität geht vor Paragraphen! Und solange wir uns Israel gegenüber nicht feindlich verhalten, werden die Palästinenser das als Feindlichkeit ihnen gegenüber betrachten. Also — siehe oben.

Als unsere Regierung spätestens nach dem Fall der griechischen Flugzeugentführung wusste, was der Swissair bevorstand, ordnete sie vorsorglich die Erfüllung der palästinensischen Forderungen als Lösung des Problems an. Hat sie im gleichen Sinn Vorsorge für die weitere Entwicklung getroffen?

Nehmen wir an, unserer Polizei wäre es möglich, die Urheber des Absturzes von Würenlingen festzunehmen. Würde sie es tun? Ehrlich gesagt, ich glaube nicht. Ich wäre sogar bereit, an die behördliche Weisung zu glauben, es nicht zu tun. Die Behörden würden (unter gleicher Rücksicht auf Menschenleben) mit einer solchen Weisung, Verfassung und Gesetze nicht mehr verletzen, als sie es mit der Freilassung der Palästinenser getan haben.

Übrigens: Die Freilassung der Palästinenser war doch eine Notstandsmassnahme. Werden wir erfahren, wann der Notstand zu Ende geht und das Recht wieder in Kraft tritt? Nur damit ich weiss, wie lange ich mich noch auf palästinensische Zugehörigkeit berufen muss, wenn ich jemanden straffrei umbringen will.

Extract of an article in «Aviation Week», 24. August 1970

Washington — Air Line Pilots Assn. is currently actively engaged in negotiations with 13 carriers and is optimistic that **pilot wage increases up to 12% gained during the past two years have set a pattern for the future.**

Yield for a 12-year captain under the Boeing 747 giant jet pay scale is now \$ 57,036 annually for domestic operations and \$ 60,096 on international routes. Rate set in 1968 for this wide-body transport was \$ 53,500 domestically and \$ 58,000 internationally.

Projections based on the present wage formula indicate that a captain flying a supersonic transport on international routes will realize an annual income up to \$ 77,000.

The significant point is that the top industry wage scale moves in cycles from airline to airline, with the last airline to have made a settlement serving as a standard for subsequent negotiations. An example, is the current trend toward a reduction in flight time limitations on jet equipment to 75 hr. a month. **Only three trunk carriers still retain an 85-hr. maximum.**

Pay scales are based principally on speed and gross weight of aircraft. Top trunk captain's pay on domestic Boeing 707-300 flights is about \$ 43,800 annually. It is slightly less for the smaller 707-100 or about \$ 41,400. This represents jumps from \$ 35,400 and \$ 34,200, respectively, at the 1966 level.

For a McDonnell Douglas DC-9-30 domestic operation, top captain's pay is about \$ 38,500. Trunk carrier pilots draw the highest pay followed by supplemental and all-cargo airline pilots.

Pilots now are beginning to express opposition to long-term agreements because of rapidly changing technologies and operating methods. Goal will probably be to limit agreements to 18 months rather than the 36-month period which now prevails.

One of the major problems facing airline managements is the recent increase in wages and labor costs over productivity. According to a study prepared by the Civil Aeronautics Board Bureau of Economics, productivity, or output per employe, increased between 1961 and 1967, while labor costs per revenue ton mile declined.

Since 1967, this trend has been reversed, and productivity of revenue ton miles is lagging behind employment costs.

Currently, the study finds, labor costs per employe are rising at about 11% annually and revenue ton miles per employe at slightly less than 5%.

Zur Wiedereinführung des Karthoum-Nightstops

Gemäss Beschluss der Geschäftsleitung wurde ab 7. 11. 70 der KRT-Nightstop wieder aufgenommen.

Nach direkter Absprache mit Capt. H. Hürzeler wurde dieser auf dem ersten Flug mit Übernachtung als PiC eingesetzt, womit ihm Gelegenheit geboten wurde, zuhanden der Aeropers und des Dachverbandes die allgemeine Situation in KRT zu beurteilen. Begleitet wurde er durch Herrn H. Keller, Chief Security Officer.

Dem gemeinsamen ausführlichen Bericht ist u. a. folgendes zu entnehmen:

- Grund für die Sistierung des KRT-Nightstops:
Mitte September erhielt DLH Vertreter KRT glaubhafte, detaillierte Angaben über ein geplantes Attentat auf ihre Flugzeuge während dem Nightstop in KRT (Zur Erinnerung: Übung Zerka damals noch in vollem Gange, Flugzeuge gesprengt, Geiseln noch dort, Attentäter noch nicht freigegeben, DLH als einzige bisher verschont geblieben).
- Zusammenfassung des Berichtes:
Flug und Nightstop verliefen in jeder Beziehung normal. Eindruck: Man gab sich überall Mühe, um diesen zu verbessern. Es wurde versucht, alle Möglichkeiten in dieser **zu kurzen** Zeit auszuschöpfen. Sicherheitsmassnahmen scheinen in Ordnung; erreichen jedoch nicht den Standard von Zürich oder Genf.
- Persönliche Bemerkungen von Capt. Hürzeler:
Eine schlüssige Beurteilung während eines kurzen Nightstops ist fragwürdig und sollte **nicht** durch den PiC on duty erfolgen. (for info: Präsenz- und Dutytime am 7. 11. 14 Stunden, am 8. 11. 10 Stunden.) Offen bleibt die Frage, wer beurteilt hat, die Situation sei nun wieder safe.

Persönlich bin ich der Überzeugung, dass momentan **jeder** Nightstop in einem arabischen Land mit einem gewissen Risiko verbunden ist und deshalb vermieden werden sollte. Dies gilt nicht nur für KRT, sondern auch für Cairo und Tripolis.

Rund um das Auto

D. Insassen-Unfall-Versicherung

Der Wert der Insassen-Unfall-Versicherung wurde bereits im Kapitel über die Haftpflichtversicherung kurz angetönt.

Neben jenen Leuten, die eine Insassen-Versicherung überflüssigerweise zugunsten mitfahrender, nicht verwandter Drittpersonen abschliessen, gibt es auch solche, die glauben, der Autounfall sei im Rahmen einer normalen Unfallversicherung nicht gedeckt. Das traf früher einmal zu, ist jedoch schon lange nicht mehr der Fall. Die einzigen Risiken, die durch eine Allround-Unfallversicherung nicht zum vorneherein gedeckt sind, sondern gegen eine Mehrprämie besonders eingeschlossen werden müssen, sind das Ski- und Hochgebirgsrisiko und unter gewissen Voraussetzungen das Flugrisiko.

Wenn Sie somit oft im Auto unterwegs sind und es Ihnen um Ihren persönlichen Schutz geht, so schliessen Sie am besten eine normale Unfallversicherung, und nicht eine Autoinsassen-Versicherung ab. Sie können nämlich auch irgendwo die Treppe hinunterstürzen, oder sich — was heutzutage sehr beliebt ist — beim Rasenmähen einige Zehen oder Finger amputieren. Mit Bezug auf Ehefrau und Kinder gelten die gleichen Überlegungen.

Wenn Sie hingegen hin und wieder mit den Eltern oder mit Enkelkindern ausfahren, die nicht unfallversichert sind, so schliessen Sie eine Insassen-Versicherung ab.

Sie sehen, dass das Wirkungsfeld einer Insassen-Versicherung beschränkt ist. Sie lohnt sich in den wenigsten Fällen. Als kostensparende Übergangslösung bis zum Abschluss einer etwas teureren Allround-Unfall-Versicherung kann sie unter Umständen nützliche Dienste erweisen. Als Zusatzversicherung zu bestehenden Unfallversicherungen ist sie durchaus geeignet. Wenn es Ihnen um mitfahrende, nichtverwandte Dritte geht, so ist die Insassen-Versicherung fehl am Platze. Hier bietet Ihre Haftpflichtversicherung (1 000 000-Franken-Deckung) ausreichenden Schutz.

Über die Versicherung rund um das Auto wäre noch einiges zu sagen; doch habe ich mich hier darauf beschränkt, auf Zusammenhänge hinzuweisen, die erfahrungsgemäss Anlass zu Unklarheiten geben.

Auch bei Vorhandensein genügender Auto-Versicherungen lohnt es sich nicht, auf der Strasse zu spielen. Das Risiko ist heutzutage viel zu gross. Es lohnt sich aber auch nicht, auf sein Recht zu pochen. Diesem Übel sind wir Schweizer, als verhinderte Michael Kohlhaas-Typen, in besonderem Masse unterworfen. Ich will Ihnen meine persönliche bittere Erfahrung nicht vorenthalten: Wollte da kürzlich so ein erbärmliches Mondkalb schräg links vor mir ohne Zeichengebung in meine Fahrspur hinüberwechseln. Hätte ich nicht sehr ärgerlich und sehr penetrant ge-

hupt, er wäre zweifellos seitlich in mich hineingefahren. So liess er von seinem Vorhaben noch rechtzeitig ab. Auf seine Höhe aufschliessend, konnte ich es mir nicht versagen, ihn sehr strafend, ja, geradezu vernichtend anzublicken. Zu meiner Ehrenrettung sei erwähnt, dass ich keinerlei Tiernamen zitiert habe. Ich blickte lediglich drei Sekunden sehr gekränkt nach links; statt geradeaus. Der unmittelbar vor mir fahrende Lieferwagen der geschätzten Firma Eier-Lüchinger hielt zu jenem kritischen, unvergesslichen Zeitpunkt wegen Rotlichtes an. Sowohl am Wagen der Firma Eier-Lüchinger, als auch an meinem eigenen gingen einige Zubehörteile im Gesamtbetrage von rund Fr. 800.— in Brüche. Die Eier blieben unbeschädigt. Nach diesem Vorfall änderte ich das Verfahren: Ich murmelte jetzt Tiernamen, blicke aber stets sehr diszipliniert geradeaus.

Mit freundlichen Grüssen

Ihr H. A. III

(Versicherungsexperte der Aeropers)



Und zum Schluss noch einen Vers
für die liebe Aeropers.
So nach 15 Swissair-Jahren
zählt man zu den Jubilaren
und darf erstmals, statt zu fluchen,
einen Freiflug wirklich buchen!
Jedoch nur auf Openlist,
weil es sonst zu teuer ist!
(Ein Geschenk, das gar nichts kostet,
macht, dass alte Liebe rostet!)

FLY SWISSAIR



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 91 27 07)
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. Busenhardt

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

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

Kommission für Seniority-Reglement

A. Sooder, H. Hürzeler, Th. Patch,
W. Walser

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. Müggler, 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



