



6/73

November/Dezember 1973

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 — Sommaires	Seite/Page
Liebe Rundschauler	3
Glauben und nicht glauben	5
Liebe Mitglieder	15
Neuaufnahmen	19
Die Monate September und Oktober 1973	21
ICAO: Vacant posts in inter-country projects	24
Ressort-Informationen	
Kommentar zur Einsatzliste	31
APKK Aeropers-Krankenkasse	33
EK-Notes	37
Aktuelles Interview: ATC	38
Man sollte . . .	47
Basic Information: VEF — unbekannt? (2. Teil)	49
Crew Globetrotter	56
Können Luft-Zusammenstösse verhindert werden?	60
«Coronado»-Modelle, letzte Gelegenheit!	63
From other publications	65

Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 31. Dez. 1973

Redaktion:
P. Clausen
M. Cross
F. Woodtly

Versand:
Sekt. Aeropers
Postfach 83
8058 Zürich-Flughafen
Telefon 01/814 15 15

Druck:
Wettlin & Co.
Rosengartenstr. 5
8037 Zürich
Telefon 01/44 47 44

AEG

**Der stärkste Schlagbohrer
der Welt mit Electronic:
Der neue SB 2E-600**



600-Watt-Motor und ausgereifte
Electronic sorgen für konstante Kraft
in allen Drehzahlbereichen.
Bei uns können Sie den neuen Schlag-
bohrer kritisch testen.

Byland AG

Eisenwaren — Werkzeuge
Rennweg 48, 8001 Zürich, Telefon 01 23 88 42

**Gut
beschützt
mit**

FORTUNA  LEBEN

EINZEL-LEBENSVERSICHERUNGEN
PERSONAL-VERSICHERUNGEN

FORTUNA Lebens-Versicherungs-Gesellschaft
Freigutstrasse 12, 8027 Zürich
Telefon (01) 36 50 30

Liebe Rundschauler

Es wird immer schwierig sein, die wichtigsten geistigen Strömungen dieses Jahrhunderts zu erkennen und festzuhalten — vor allem aus der Gegenwart heraus. Während die Kulturgeschichte die Entwicklung unseres Kontinents spätestens vom Mittelalter an in mehr oder weniger bestimmte Epochen unterteilt (Renaissance, Reformation, Barock, Aufklärung usw.), sind die heutigen Strömungen noch zu vielseitig, als dass sie bereits zu einem zusammenfassenden Bild verarbeitet werden könnten. Sicher, Begriffe wie Automatisierung, Reform, Sozialisierung, um nur ein paar wenige aufzuzählen, vermögen für unsere Zeit gewisse Tendenzen anzugeben — dass bestimmende Gesamtbild aber wird erst in der Retrospektive möglich sein.

Ein wesentlicher Faktor scheint mir jedoch für das 20. Jahrhundert sehr wichtig, die Tatsache nämlich, dass es wohl keine Zeit gegeben hat, in welcher der Drang zur Kritik annähernd so bedeutend erscheint wie heute. Tabus werden über den Haufen geworfen, althergebrachte Moral in Frage gestellt, bisher unantastbare Lebensprinzipien angezweifelt. Die Kritik ist nüchtern, zuweilen hart und herausfordernd. Verschont ist bis heute nichts geblieben — auch jene Institution nicht, von der hier die Rede sein soll. Alle Jahre wieder feiert das Christentum an Weihnachten die Geburt Jesus Christus, ein Kirchenfest, das nicht nur durch eine immer stärker werdende Kommerzialisierung Anlass zur Kritik gibt. Auch die tiefere Problematik des Christentums, die Auseinandersetzung mit der Person und dem Wesen des Sohn Gottes, scheint immer deutlicher in den Vordergrund zu treten. Offen ausgesprochene Zweifel an der kirchlichen Lehre erschüttern die christliche Gesellschaft und drohen sie in zwei Lager zu spalten. Diese Unsicherheit kann sich auf den einzelnen Menschen übertragen, indem er seine bisherige Beziehung zur Religion, sein Glaube an Gott, plötzlich in Frage gestellt sieht. Von einer inneren Spannung zermürbt, stellt er die Frage nach dem «Dafür» und «Dagegen» beiseite und verschweigt sie in ohnmächtiger Erkenntnis, ein für ihn wichtiges Problem nicht gelöst zu haben. Als Suchender und Nichtmehrfindender kann er in religiösen Belangen in einen «Scheintod» verfallen, aus dem er nicht mehr aufgeweckt zu werden wünscht. Aber gerade ein Fest wie Weihnachten kann im Stande sein, aus dieser bewusst selbsttäuschenden Lethargie aufzurütteln.

Für die Weihnachts-Ausgabe 1973 hat die Redaktion der Aeropers Rundschau ein **Experiment** gewagt, das von der üblichen und bekannten Art für einmal etwas abweicht. Als eine **Anregung zur Diskussion** hat sie sich entschlossen, unter dem Titel «**Glauben und nicht glauben**» zwei kurze, schriftliche Abhandlungen in Auftrag zu geben, die sich aus verschiedener Sicht mit dem erwähnten Problemkreis befassen. Freundlicherweise haben sich **Herr Pfarrer E. Ochsner**, Kloten, und **Max Tobler**, Copi DC-10, der sich intensiv mit der Geschichte der christlichen Kirche befasst, bereit erklärt, das Wagnis einer öffentlichen Konfrontation einzugehen. Der Vollständigkeit halber sei hier noch erwähnt, dass beide Verfasser erst beim Erscheinen dieser Zeilen von der Schrift eines jeden anderen Kenntnis erhalten.

Wie gesagt, die beiden folgenden Artikel sollen Ihnen, liebe Leser, Gelegenheit geben, sich einmal mehr mit den Problemen des Glaubens auseinanderzusetzen, und wenn nur da und dort eine Minute des Nachdenkens und der Besinnung eingeschaltet wird, dürfte sich der Einsatz gelohnt haben.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen und Ihren Familien ruhige und zufriedene Festtage.

Mit freundlichen Grüßen
Peter Clausen

PS. Herrn Pfarrer Ochsner und Copi Max Tobler möchte ich noch einmal recht herzlich für ihre spontane Mitarbeit danken.

Glauben und nicht glauben

Es ist interessant, dieses Thema ausgerechnet in der Zeitschrift jener Berufsgruppe zu behandeln, welche durch ihr blosses Dasein die Frage «Glauben und nicht glauben» täglich provoziert. Denn wenn ein Jet auf zirka zehn Kilometer Höhe hinaufsticht und dort seinen Kurs nimmt, ist er bereits in jene Regionen eingedrungen, in welchen der Mensch des alten, vorkopernikanischen Weltbildes sich den Sitz des lieben Gottes vorstellte. Die Halbkugel nämlich, welche sich nach jener Anschauung über der flachen Erde wölbte, und an der sich Sonne, Mond und Sterne bewegten, wird kaum die Distanz von der Erde gehabt haben, welche heute jeder Transatlantikflug routinemässig erreicht, nicht zu reden von den Vorstössen ins Weltall. Nun ist also passiert, was in der Geschichte vom Turmbau zu Babel befürchtet wurde: Der Mensch würde im prometheischen Übermut seines technischen Könnens die Spitze des Turmes bis in den Himmel treiben, um dort Gott vom Throne zu stossen. Damals hatte Gott nochmals eingegriffen. Ist er dazu heute nicht mehr imstande? Sind ihm die Düsenaggregate und die Raketen zu stark geworden? Hat Prometheus über Gott gesiegt? Sind die Bäume nun doch in den Himmel hineingewachsen? Wirklich? Schon in der griechischen Sage endet Prometheus an einen Felsen geschmiedet, und Ikarus stürzt ins Meer. Und jedermann weiss, dass auch dem modernen Menschen Grenzen gesetzt sind. Aber wo ist nun im neuen, nachkopernikanischen Weltbild noch Platz für Gott? Kein Captain und kein Astronaut hat ihn «dort oben» gesehen. Man hat ihn auf dem Mond nicht getroffen und wird ihm auch weiter weg im Weltall nicht begegnen, denn er lässt sich weder geographisch noch astronomisch lokalisieren. Seine Wirklichkeit und Wirksamkeit liegt auf einer anderen Ebene.

Von den ersten Lebewesen unseres Planeten, die man als Menschen bezeichnen kann, sind keine Mythologien und Theologien vorhanden, aber wir haben sichere Zeichen dafür, dass sie ein religiöses Bewusstsein, also Glauben, besaßen. Sie schon erkannten Natur- und Schicksalsmächte, über die sie keine Gewalt hatten, von denen sie sich abhängig fühlten und denen gegenüber sie sich religiös verpflichtet wussten. Im Wildkirchli z. B. fanden die Ausgräber eine Stelle mit nebeneinander gereihten Bärenknochen, welche sie, auf Grund von Beobachtungen bei heute noch lebenden Naturvölkern, schlüssig als Kultstätte interpretieren mussten. Dieses Urbewusstsein, dieser Urglaube, wie primitiv und vorläufig er sich damals äusserte, hat sich im Laufe der Geschichte, auf Grund neuer und besonderer Erfahrungen, entwickelt und verfeinert bis hin zu den uns bekannten Hochreligionen, und bis zum jüdischen und christlichen Glauben. Alles Kulturelle, welches der Mensch je produzierte, hat seinen Ursprung in der Religion. Will man darum alle Mythologie, Philosophie, Dichtung, Malerei, bildende Kunst und Musik als

Illusion abtun? Die religiöse Kunst ist immer noch die grösste gewesen: Dante, Michelangelo, Bach.

Bei aller Kritik am Glauben von Seiten der Psychologie und Soziologie bleibt immer ein nicht zu klärender Rest übrig. Sonst könnte es nicht sein, dass ein aufrichtig areligiös denkender Mensch mir bekennen konnte: «Ich wollte eigentlich auch so glauben können wie Sie». Es muss also hinter allem Religiösen eine Realität stecken, ebenso real z. B. wie das Wasser. Ich kann mich noch so sehr dagegen sträuben, wenn ich ins Wasser steige, so werde ich eben nass. Weil es nun diese Grösse, die man Gott nennt, gibt, mit der man im Glauben in Berührung kommt, darum lässt es dem Menschen keine Ruhe, er muss darnach fragen und sich damit auseinandersetzen. Das haben grösste Denker erfahren und mussten es schliesslich akzeptieren. Vom alttestamentlichen Propheten Jeremia haben wir, als Konsequenz einer gründlichen Auseinandersetzung mit Gott, die ergreifenden Worte überliefert: «Herr, du hast mich überredet, und ich habe mich überreden lassen; du bist mir zu stark gewesen und hast gewonnen.» Wir wissen, dass der Kirchenvater Augustin erst nach grossen inneren Kämpfen zum Glauben gekommen ist. In seinen Bekenntnissen steht: «Meine Seele ist unruhig in mir, bis sie Ruhe findet in dir (in Gott, in Christus)». Von Pascal, dem Mathematiker, Denker und Christen, besitzen wir dies tiefe Wort: «Ich hätte dich nicht gesucht, wenn du mich nicht schon gefunden hättest.» Weil es sich hier um Wahrheiten handelt, die immer Geltung haben, sind solche Erkenntnisse nicht nur den Menschen des Altertums und des Mittelalters vorbehalten, sie sind auch einzelnen unserer Zeitgenossen geschenkt worden. So äusserte sich der Psychiater, Prof. Condrau, in einem Vortrage über das Thema «Ist Gebet noch aktuell?» folgendermassen: «Die heutige Psychologie hat über Freud hinaus dazu gelernt. Wir haben beobachtet, dass Glaube und Gebet zur Ganzheit des Menschen gehören. Kann ein Mensch nicht mehr glauben und beten, so ist in seinem Seelenmechanismus etwas nicht mehr in Ordnung.» Eine ganz deutliche Sprache spricht der Professor für theoretische Physik an der Universität Zürich, Prof. Walter Heitler, in einem Interview: «Unvoreingenommene Naturwissenschaft muss zu dem Schlusse kommen, dass Neues in der Welt entstanden ist, das nicht aus dem Vorigen abgeleitet werden kann. Wir sind daher gezwungen von Schöpfung zu reden . . . Wir haben es mit Gesetzen zu tun, in denen höchste Mathematik vorkommt, und die höchste Intelligenz verraten. Lässt sich die Frage vermeiden: Wer hat diese Gesetze erdacht? . . . Um so mehr muss ihn (den Naturforscher) mit fortschreitender Erkenntnis ein Staunen überwältigen, das nur in Ehrfurcht und Demut vor einer nicht mehr fassbaren Schöpfergrösse ausmünden kann, die er Gott nennen mag. Voraussetzung ist, dass er sich endlich von der Dummheit des Naturalismus und Positivismus frei macht.» Noch ein Zitat aus einem Aufsatz mit dem Titel

«Die Entstehung des Weltalls» von Prof. Wolfgang Kundt: «Die Existenz des Urknalls scheint gesichert, und was davor war, liegt jenseits physikalischer Fragestellung.»

Wenn Physiker so denken und lehren, dann braucht auch der Theologe nicht mehr in Verlegenheit zu geraten, wenn ein Schüler der oberen Primarklasse ihm die Frage stellt: «Was meinen Sie, ist die Welt durch eine grosse Explosion entstanden oder durch Gott?» Dieses «Oder» braucht es nun eben nicht mehr zu geben, denn die Aussagen unserer modernen Physiker decken sich mit dem ersten Satz der Schöpfungsgeschichte: «Am Anfang schuf Gott den Himmel und die Erde.» Diese Glaubensaussage bleibt inhaltlich die gleiche, ob wir sie aussprechen auf dem Hintergrunde der vorwissenschaftlichen Erkenntnis eines Menschen, welcher weder Fernrohr, Mikroskop noch Relativitätstheorie kannte, oder ob wir das tun auf dem Hintergrunde der Erkenntnis, dass unser Weltall mit all seinen Sonnensystemen und Galaxien in der Grösse von Millionen von Lichtjahren vor zehn Milliarden Jahren durch eine gewaltige Explosion, dem «Urknall», entstanden ist. Angesichts der Resultate der modernen Naturwissenschaft wird jener Glaubenssatz sogar noch gewaltiger, inhaltsreicher und staunenswerter.

Im Monat Dezember tritt jedes Jahr das Phänomen Jesus Christus in unser Bewusstsein. Wenn wir versuchen, den neutestamentlichen Bericht in die naturwissenschaftlich geprägte Gottesvorstellung einzubetten, könnte er vielleicht so lauten: Der Gott, den wir im Weltall draussen nicht gefunden haben, der aber doch irgendwo und irgendwie sein muss, ist in der Person von Jesus Christus in unsere Welt eingetreten und hat sich da präsentiert, offenbart. Was die Völker von je her in ihren Mythologien ahnungsvoll erwünscht haben, hat in ihm geschichtliche Gestalt angenommen. Vor 2000 Jahren kam er zur Welt und hat 30 Jahre lang gelebt. Dies ist nun keine Illusion mehr, sondern historisch erhärtete Tatsache, Realität und Wirklichkeit. Die Umstände der Geburt mögen noch mythologische Elemente enthalten. An sie knüpfen ja leider Sentimentalisierung und Kommerzialisierung von Weihnachten an. Aber sonst ist das Leben, und besonders das Sterben dieses Christus zu hart, als dass man es verniedlichen und wegdiskutieren könnte. Im Gegenteil, dies Leben war so stark, dass es für die ganze Kultur des Abendlandes von Bedeutung wurde. In ihm sehen wir doch eine Person, bei welcher alles menschlich und religiös Hochstehende verwirklicht ist: Güte, Liebe, Friede, Sanftmut, Demut; aber auch Härte, sowie Einsatz- und Opferbereitschaft bis zum Tode. Auch denjenigen, welche sich in Nichtglauben von ihm distanzieren, wird es schwer fallen diese Dinge aus dem Katalog ihrer Werte auszuschalten. Es ist vielmehr, als ob sich im Verlaufe von 2000 Jahren «christliche Archetypen» gebildet hätten, auf Grund derer wir alle «christlich» reagieren, «christlich» zu handeln versuchen und schliesslich auch «christlich» bewertet werden möchten. Als

«nicht christlich» beurteilt zu werden, wird immer noch als Schimpf empfunden. Wie lange wird sich dies Tabu, das mit Glauben verknüpft ist, noch halten können?

Jesus Christus ist aber nicht zufrieden mit einer rein theoretisch ausgerichteten, religiösen und frommen Betrachtung seiner Person. Von ihm aus gehen Ansporn und Aufforderung, nicht nur Denk- sondern auch Aktionsanstösse, Engagements: «Gehe hin und tue desgleichen!» «Was ihr einem unter diesen meinen geringsten Brüdern getan habt, das habt ihr mir getan!» Er hat die Blinden, Lahmen und Aussätzigen geheilt. Und wenn wir sie nicht mehr heilen können, so haben wir die Aufgabe, sie wenigstens zu pflegen. Wenn wir die Kraft noch nicht haben, die politischen und wirtschaftlichen Strukturen zu verändern, so sind wir verpflichtet, wenigstens den nackten Hunger der Völker zu stillen. Aber die Veränderung der Welt liegt auch drin. Jesus hat vom Reiche Gottes auf Erden gesprochen, an dem wir uns beteiligen sollen. Von Jesus geht eine eminent ethische Kraft aus, der alle Menschen, vom Glauben an ihn her, verpflichtet sind.

Aber unser Leben ist beschränkt. Nicht nur zeitmässig — wir werden alle einmal sterben müssen —, sondern auch kräftemässig. Wir kennen unsere persönlichen, moralischen und schicksalhaften Grenzen; aber auch die Widerstände gegen alles, was man einsichtig, vernünftig und gut nennen kann. Wie werden wir standhalten können, ohne der Frustration, d. h. der Verlegenheit und schliesslich der Verzweiflung, zu erliegen? Brauchen wir nicht etwas, das in keiner Grenzsituation, auch nicht im Tode, zusammenfällt, etwas, das durch nichts zersetzt werden kann, weil es gesetzte Wahrheit und Wirklichkeit ist. Dieses Etwas bewährt sich in den Lebens ernstesten Situationen. «Jetzt weiss ich, was du mehr hast als wir: Du bist fähig durch alles hindurchzuschauen.» Dies sagte ein Eingeborener zum Missionar, welcher am Grabe seiner Frau steht und in die Weite schaut. «In einer halben Stunde weiss ich mehr als Sie.» Diese letzten, glaubensvollen Worte sprach Pater Delp, ein Märtyrer aus der Nazizeit, zum Priester, der ihn kurz vor der Hinrichtung besuchte.

Was Glauben ist wollen wir in folgenden Sätzen abschliessend zusammenfassen:

Glauben ist mehr als ein blosses Fürwahrhalten von Dingen, die man nicht wissen kann.

Glauben ist die Erfahrung, dass hinter allem Geschaffenen eine intelligente Macht steht, die man Gott nennt.

Glauben ist das Hineingezogensein in eine ethische Wirklichkeit, die uns verpflichtet, und ohne die unser Leben banal, sinn-, ziel- und zwecklos ist, was wir schliesslich nicht verantworten könnten.

Glauben ist eine letzte Dimension, der wir auch dann noch vertrauen, wenn wir an unserem persönlichen Geschick, am Schicksal der Welt und am Tode verzweifeln möchten.

Glauben ist eine Art der Lebenshaltung, welche jeder Frustration, wann und wie sie auch komme, gewachsen ist, darum weil sie sich nicht nur auf Menschen stützt, sondern auf Gott, wie er uns in Jesus Christus entgegenkommt.

Pfarrer Ernst Ochsner, Kloten

Glauben und nicht glauben

Wieder einmal feiern Millionen von Menschen die Geburt des Gottessohnes, genannt Jesus, von dessen Leben kein einziger zeitgenössischer Bericht vorliegt. Der jüdische Historiker Flavius Josephus, der wenige Jahrzehnte nach Jesus Tod die Geschichte des jüdischen Volkes aufzeichnete, kannte ihn nicht. Etwas Interessantes beschrieb jedoch Flavius vor ca. 1950 Jahren, nämlich die neben Pharisäern und Sadduzäern existierende dritte Sekte, die Essener. Letztere verfochten als einzige die durchaus nicht jüdische Vorstellung von der Unsterblichkeit der Seele. Ihre Regeln waren entsprechend leibfeindlich; sie dachten gering über Ehe, unterliessen das Schwören usw. Dieser Bericht über die Bräuche einer schon lange vor Christi entstandenen Gruppe und das neue Testament weisen überraschende Parallelen auf (Gütergemeinschaft, besonderes Tischgebet, rituelle Reinigungsgebote usw.), die auch durch die Jahrhunderte hindurch liberalen Theologen aufgefallen waren. 1831 schrieb Friedrich Gförer, Stadtvikar zu Stuttgart: «Die christliche Kirche ging aus der essenischen Gemeinschaft hervor...» Natürlich bekämpfte die dogmatische Theologie solche Gedanken, um die Einmaligkeit der Lehre und des Lebens Jesu nicht in Frage zu stellen, was nicht so schwer fiel, da über die Essener keine weiteren Anhaltspunkte bestanden. An Josephus blieb der Verdacht eines orientalischen Märchenerzählers hängen. Dies hat sich seit über 20 Jahren durch einen jener unberechenbaren Zufälle der Geschichte grundlegend geändert. 1947 wurden Dokumente gefunden, die Gedanken, Worte und ganze Sätze aus dem neuen Testament beinhalten, obwohl sie vor der Geburt Jesu niedergeschrieben wurden: Die berühmten Rollen vom toten Meer. Das Kloster der Essener wurde in Qumran entdeckt, nahe der Stelle wo Johannes der Täufer die Menschen zur Umkehr rief, wo nach Tradition Jesus sich taufen liess und 40 Tage in der Wüste ausharrte. Eines dieser Dokumente, die sogenannte Kriegerrolle (mit militärischen Aufmarschformationen) scheint die Beteiligung von Essenern am Auf-

stand gegen die Römer zu bezeugen. Auch weist Josephus in seiner Chronologie auf den Befehlshaber des wichtigsten Zentralgebietes, einen «Johannes der Essener» hin. Ob Jesus ein Essener war scheint wahrscheinlich, ist aber völlig uninteressant, da sein Leben von Anfang bis Ende im Dunkeln liegt, abgesehen vom Vermerk des römischen Historikers Tacitus, dass ein Jesus aus politischen Gründen zum Tode verurteilt wurde. Zu beachten auch Luk. 22,36: «Da sprach er zu ihnen . . . und wer kein Schwert hat, verkaufe seinen Mantel und kaufe eins.»

In unserer Zeit, da wir mit Schrift und Bild sofort zur Stelle sind, kursieren über ein ausgebautes Kommunikationsnetz Berichte und Legenden, die einander völlig widersprechen (Kennedy-Mord). Nach der Zerstörung Jerusalems im Jahre 70, d. h. 50 bis 70 Jahre nach Jesu Tod, wurden durch mündliche Überlieferungen in einen andern Kulturkreis, in einer völlig andern Sprache (griechisch — Jesus sprach aramäisch), ohne Kontakt mit Leuten, die Jesus persönlich gekannt hatten, die Evangelien ge- und voneinander abgeschrieben. Es ist unmöglich, nur einen Anhaltspunkt historischer Glaubwürdigkeit zu erkennen.

Die Jünger befanden sich nach der Gefangennahme des Meisters in einer kritischen Situation. Petrus verleugnete ihn, die andern flohen, wahrscheinlich zur Rettung des eigenen Lebens. Wie dies in den ersten Jahrzehnten nach Jesu Tod vor sich gegangen ist, weiss man nicht. Es war eine Zeit, da der jüdische Widerstand gebrochen wurde, und Rom seine Macht im Imperium ungehindert ausübte. Die Hoffnung auf das Kommen des Reich Gottes war wohl noch lebendig, musste aber nach der Zerstörung des Tempels und der Zerstreuung der Juden unrealistisch wirken. Die apokalyptische Enderwartung hatte getrogen, so begann man das Leben Jesu zu idealisieren und seine eigentliche Wirkung in die Zukunft zu verlegen. Die Evangelisten wollten nicht berichten, sondern berichtigen. Die politische Brisanz musste in röm. Herrschaft vertuscht und einseitig durch religiöse Aspekte ersetzt werden, was später um so weniger auf Widerstand stiess, da die Anhängerschaft nicht mehr aus Juden bestand. Paulus, dessen Briefe man am nächsten zu Jesu Tod datiert, wird kein Theologe als historische Quelle anpreisen, da Paulus am Leben Jesu überhaupt nicht interessiert war, sondern nur daran, den unehrenhaften Tod des Juden Jesus in den Sieger Christus umzufunktionieren. So fanatisch er die ersten Anhänger verfolgt und getötet hatte, bekehrte er sich später zu ihnen und arbeitete sich, verbunden mit Streit in der Urgemeinde, zum Anführer hinauf. Mit seiner, nur aus dem griechisch-mythologischen Denken heraus möglichen Versetzung eines Menschen in den Himmel und seiner für jüdische Vorstellungen unbegreifbaren Erfindung der Dreieinigkeit Gottes, schlägt er so fürchterlich aus dem Rahmen, dass ihn, unter anderen, der Theologe Heinz Zahrnt im Zusammenhang mit der religionsgeschichtlichen Betrachtungsweise des neuen Testaments als «Verderber des Evangeliums Jesu» benennt.

Es ist beinahe müssig, sich den Neutestamentlern anzuschliessen, die zugeben, dass man gar nicht weiss, was Jesus je gesagt, sondern nur was ihm mit Widersprüchen die Evangelisten in den Mund gelegt haben (Joh. 5, 31 gegen 8, 14/3, 17 gegen 5, 22 usw). Das älteste Evangelium (Markus ca. 70 n. Chr.) kennt weder Jungfrauengeburt noch Präexistenz Jesu, die bei Matth. und Lukas zur Anwendung gelangen, währenddem Paulus und Joh. Jesus als Himmelswesen verstehen, das auf die Erde hinabstieg, Menschengestalt annahm und nach seinem Heilswerk wieder in die ewige Welt Gottes zurückkehrte. Die kritische Evangelienforschung hat bündig ergeben: Alle Wundergeschichten (Jungfrauengeburt, Wandel auf See, Auferstehung, Erwecken von Toten) entpuppten sich als Legenden und Mythen, was leicht zu verstehen ist bei der erdrückenden Fülle von religionsgeschichtlichen Parallelen in der Spätantike. Sowohl im jüdischen wie im hellenistischen Bereich wimmelte es von Jungfrauengeburt, Totenaufweckungen, Sturmstillungen, Massenspeisungen, nicht zu vergessen die Propheten des alten Testaments, deren Weissagungen erfüllt werden mussten (Paulus übernahm bei Jesaja erwähnten Knecht Gottes. Jes. 49).

Das neue Testament als ein Sammelsurium von Unvereinbarkeiten hatte schon in der Urkirchenzeit «auch in den gewichtigsten Hauptpunkten völlige Uneinigkeit zur Folge» (Origenes, gest. 254). Im vierten Jahrhundert griffen die röm. Kaiser in die Theologie ein, und der Glaube wurde fortan in beschlossenen Dogmen als heilsnotwendig aufgezwungen. Zu Bischöfen wurden Reiche gewählt, und wenige Jahrzehnte später war die Kirche zur reichsten Institution mit dem grössten Sklavenbestand angewachsen. Während die ausserchristliche Antike immerhin den Begriff eines unantastbaren Menschenrechts auf Freiheit entworfen hatte, schuf die Christenheit ein unverlierbares Recht auf Unfreiheit, da Gott über die Eigentumsverhältnisse verfüge (Decretum Gratiani 1140). Die Evangelien setzen die Sklaverei voraus und verklären sie zum Gott-Mensch Modell. Paulus bestätigt sie ausdrücklich, indem er den entlaufenen Sklaven Onesimus zum christlichen Herrn zurückschickt. Jeder bleibe in seinem Stand. Päpstliche Galeeren zogen auf Menschenfang, und es ist verständlich, dass die Indios, welche nicht zu den 20 Millionen Ermordeten zählten, sich gerne umtaufen und ausnutzen liessen, um wenigstens ihre Ohren und Geschlechtsteile behalten zu dürfen. Noch heute hat der Staat Kolumbien dem Vatikan einen Grossteil des Landes quasi in Pacht gegeben, auf dem die Indios, total ausgesogen, vom Aussterben bedroht sind (Tages Anzeiger). Der Protestantismus rechtfertigte, religiös, die Klassenprivilegien nicht minder (Bauernfeindlichkeit Luthers). Im 19. Jahrhundert arbeiteten in Liverpool 9–10jährige Kinder nicht selten 24 bis 36 Stunden hintereinander, und 5jährige krochen, an Ketten hängend, mit Männern und Frauen durch die Stollen. An Bildung erhielten diese Leute nichts, ausser Religionsunterricht. Proteste der

Kirchen sind nicht bekannt. Das erste Gesetz in Deutschland, das Kindern unter 9 Jahren Fabrikarbeit verbot (1839), kam bezeichnenderweise von den Militärbehörden, die keine körperlich geeigneten Rekruten mehr erhielten.

Das neue Testament enthält masslose Aggressivität gegen alles, was von der christlichen Norm abläuft (Kor. 16, 22) und verheisst dem, der Frau und Kinder in Jesu Namen verlässt, das ewige Leben (Matth. 19, 28–30). Die Welt wird in primitiver Art in weisse Schafe und schwarze Böcke geteilt, wobei letztere beim Endgericht in grausamste Folterqualen geworfen werden. Diese Philosophie, bei Johannes global auf die Juden angewandt, und der von Matthäus infam erfundene Spruch: «Und alles Volk sprach: Sein Blut komme über uns und unsere Kinder» sind das furchtbare theologische Alibi der ganzen Judenverfolgung. Hitler beruft sich mit Recht auf Luther, dessen Schrift auf Vernichtung der Juden (1543) wahrlich ein gutes Fundament hergibt. Auch widersprachen Hitlers Anschauungen offensichtlich nicht der katholischen Lehre, denn sein Buch «Mein Kampf» stand nie auf dem Index.

Die triebfeindliche Sexualmoral des neuen Testaments führte zu unglaublicher Diffamierung der Frau, die als Abglanz des Mannes (Kor. 11, 7) zum Gebrauchsobjekt für die, die es nicht lassen konnten, degradiert wurde, «... es für den Menschen gut sei, keine Frau zu berühren» (Kor. 7, 1). Paulus fordert, dass auch die, welche Frauen haben, so seien, als hätten sie keine (Kor. 7,29). «Physisch, auf dem Wege des Koitus wird die Sünde vererbt, weshalb Jesus von einer Jungfrau geboren werden musste...» (Augustin 354–430). Der grausige Höhepunkt der Frauenfeindseligkeit wurde mit dem Hexenwahn erreicht, der Millionen von Menschen verbrennen liess. Im evangelischen Schweden wurden Hexen auf Anzeigen von Kindern hin umgebracht, denn Gottes Wort sagt in Matth. 21, 16: «Aus dem Munde der Unmündigen und Säuglinge hast du dir Lob bereitet.» Die Sexualität versteht sich als Angst und Sünde. Von dieser Triebunterdrückung profitiert die Kirche seit jeher, indem sie den Gläubigen, der durch das neurotische Testament in ein Schuldbewusstsein gedrängt wird, durch Schuldablässe in ein Abhängigkeitsverhältnis hineinmanöveriert.

Nicht die Idee des Christentums, denn dieses ist eine Ansammlung von Falsch- und Leerformeln, die mit beliebigem Inhalt aufgefüllt werden können, sondern Profit, erreicht mit brutalster Gewalt, haben den Leib Christi zum grössten Grossgrundbesitzer und Sklavenhändler gemacht. Das Kreuz Christi als Inbegriff sadomasochistischer Schmerzverherrlichung dient meistens den Zukurzgekommenen als selbstbemtleidende Ideologie und schürt die rachsüchtige Hoffnung, im ewigen Leben an oberster Stelle zu sein (Matth. 19, 28). Den Kirchen aber, die alldies anheizen und kontrollieren, wird ein heuchlerisch parasitäres Leben mit Machtstellung garantiert.

Das Argument, das angegriffene Christentum sei nicht das richtige, wird entkräftet durch die Gegenfrage: «Was ist das richtige Christentum?», die in eine unheilbare Verlegenheit führt, angesichts der x-tausend Kirchen und Sekten, die alle aus der gleichen Quelle trinken. Da die christliche Religion, im Gegensatz zu andern, auf historischen «Fakten» aufbaut, kann die Theologie in ihrem bald 2000jährigen Kampf gegen Vernunft, Logik und Wissenschaft wenigstens in Anspruch nehmen, die absolut höchste Kunst im Verdrehen, Lügen, Unterdrücken und Übersehen entwickelt zu haben. Die grossen Massen der Völker der antiken und mittelalterlichen Welt waren nicht imstande, den Wahrheitswert eines religiösen Weltbildes zu beurteilen. Um Zweifeln vorzubeugen, wird durch alles hindurch die Alleinseligmachung des Glaubens und die teuflische Verderbtheit des «Danachfragens» immer wieder betont. In unseren Zeiten begann sich das zu ändern, was proportional den Rückgang der Kirchenmacht und das Desinteresse an dieser Institution zur Folge hatte. Gleichwohl liest der Pfarrer am Sonntag: «Liebe deine Feinde» aus der Zwinglibibel, deren Verfasser mit dem Schwert in der Hand umkam; vielleicht auch aus der Ausgabe von Calvin, der andersmeinende Kapazitäten kurzerhand ermorden liess (den Arzt Michael Servet). In der Uniform des Feldpredigers wäre obiges Gesetz etweller Bearbeitung zu unterziehen, so könnte man sich besser in die Umgebung einpassen, etwa mit der Johannes Offenbarung (19, 11–21), in der Christus auf weissem Pferd mit dem Schwert in der Hand ganze Heere von Ungläubigen tötet, und Vögel ihre Leichen auffressen. Statt vom unendlichen Reichtum des Wortes Gottes zu schwärmen, wäre es an der Zeit, die Manipulierbarkeit dieses Wortes zu begreifen.

Max Tobler, Copi DC-10

Fenstergitter,
Treppen- und Balkongeländer,
Gartentore usw.

Kunstschmiedearbeiten

Günstige Preise — Montage am Ort
Referenzen von Swissair-Angestellten

Sorgfältige Handarbeit nach Ihren Plänen und Ideen
oder von mir gezeigten Vorlagen.

Telefon 073/51 12 44 P
P. Engler, Juchwiesstrasse 2, 9245 Oberbüren SG, Telefon 073/51 32 80 G



Einzel-Unfall	Hausrat	Auto-Haftpflicht
Kinder-Unfall	Feuer	Auto-Vollkasko
Familien-Unfall	Diebstahl	Auto-Teilkasko
Kollektiv-Unfall	Wasser	Auto-Insassen
Kranken-Taggeld	Glas	Motorrad
Kranken-Heil'kosten	Betriebsunterbruch	Boot
Privat-Haftpflicht	Maschinen	Reisegepäck
Betriebs-Haftpflicht	Bauwesen	Transport
Schmuck	Baugarantie	Skibruch

Fachmännische und individuelle Beratung durch:

Hauptagentur J. Kurer

Stadthaus 8302 Kloten Telefon 01/84 4777

Liebe Mitglieder

Ich hatte kürzlich wieder einmal die Möglichkeit, an einer Führung durch verschiedene Abteilungen der Swissair teilzunehmen. Dabei waren nicht nur die Gäste beeindruckt, sondern auch ich mit meinen 19 Dienstjahren, von der Vielfalt unseres Betriebes. Es tut einem gut, wieder einmal zu realisieren, was alles dahintersteckt, bis wir vorne links Take-off-Power anschieben können. Man denkt unwillkürlich an ein kompliziertes Uhrwerk, in welchem unzählige Bestandteile und Rädchen präzise ineinandergreifen müssen, sofern der Wecker funktionieren soll. Man spürt aber auch, dass nicht nur eine gute Organisation, sondern eine grosse Kraft hinter allem wirken muss.

Eine Grossfirma ist nämlich mehr als nur ein kompliziertes Uhrwerk, sie ist vielmehr ein lebendiger Organismus, der sich ganz gut mit dem menschlichen Körper vergleichen lässt. Dieser besteht bekanntlich nicht nur aus Skelett und Muskulatur, sondern ebenso sehr aus zahlreichen Organen, Gliedern, Zentren und Systemen. Er ist ein sinnvolles Ganzes, welches aber erst dann mehr oder weniger gut funktioniert, wenn es durch unsern Geist belebt wird. Dabei versieht jedes Organ eine ganz bestimmte d. h. nur «seine» Funktion. Bezeichnend ist, dass sich der ganze Mensch krank fühlt, wenn auch nur eines seiner Organe spukt. Andererseits pflegt sich in der Regel kein Organ auf Kosten eines andern zu entwickeln oder gar ein Eigenleben zu führen. Wuchert aber etwas Selbständiges in uns, so handelt es sich meistens um Krebs und man muss schnellstens bestrahlen oder operieren. In gewissen Fällen ist es unumgänglich, ganze Glieder zu amputieren, um zu verhindern, dass der restliche Körper angesteckt wird. Daraus ist ersichtlich, dass es wichtigere, lebensnotwendige Organe gibt und andere, ohne die wir trotzdem weitervegetieren können.

Um wieder auf Swissair und Aeropers zu sprechen zu kommen: Ich möchte mit diesem Gleichnis sagen, wie gefährlich es ist, wenn sich in einem Firmenkörper einzelne lebensnotwendige Glieder und Organe wichtiger vorkommen als andere, wenn sie versuchen, ein autonomes Eigenleben zu entwickeln oder wenn sie gar wuchern wie ein Krebsgeschwür. Dies gilt, wie angedeutet, für uns alle. In der Natur sind z. B. weder Augen noch Magen eifersüchtig aufeinander, weil dieser immer nur gefüttert wird, währenddem die Augen alles sehen. Entscheidend ist nicht nur die Gesundheit der einzelnen Organe, sondern vielmehr der Geist, welcher den ganzen Körper belebt. Leider fehlt heute dieser einheitliche Geist der Zusammengehörigkeit, dieser gemeinsame Lebenswille, bei einem Grossteil der Menschheit, sei es aus Unkenntnis, aus purem Egoismus oder aus lauter Bequemlichkeit. Jeder schaut und wuchert nur noch für sich selbst. Idealismus und Ausdauer werden heute

klein geschrieben. Ein typischer Satz lautet: «Ich bi nüd de Pestalozzi!» Man setzt sich höchstens noch in selbstloser Weise für die höchstpersönlichen Interessen ein, der Rest ist uns egal, da nicht unsere Sache, sorry! Die Lebensmaxime scheint «Recht ist, was mir nützt» zu heissen. Das kriminelle Mittel der Erpressung scheint heute salonfähig geworden, denn es wird, wenn auch in etwas verkleideter Form, überall bedenkenlos angewandt. Die mittelöstliche Policy: «Auge um Auge, Zahn um Zahn» hat offenbar Schule gemacht und diktiert heute das Weltgeschehen; mit welchem Erfolg sehen wir ja täglich! Diese üble Entwicklung auf der Basis von Lüge, Verdrehung, Hass und Erpressung führt logischerweise zu einem Rückfall ins Zeitalter des Faustrechtes und zur Katastrophe.

Das weltweite Unbehagen beweist ja, dass etwas Wesentliches nicht mehr stimmt, denn wir können uns nicht ungestraft laufend gegen fundamentale Gesetze verstossen. Die Ausrede, wir seien eben gezwungen, entgegen unserem Gewissen zu handeln, weil es die andern auch tun, überzeugt nicht, denn jeder erntet, was er sät!

Wenn verantwortungslose Machtpolitiker dann erst noch den Ölhahnen zudrehen, um die starken Industrienationen zur Verwirklichung ihrer urenigsten politischen Ziele zu zwingen, dann erlebt die ganze Menschheit plötzlich, wie abhängig voneinander wir doch eigentlich sind; abhängig nämlich nicht primär vom Öl, sondern vom gegenseitigen guten Willen.

Jedermann fühlt sich durch diese Entwicklung verunsichert. Gerade wir so selbstgerechten, neutralen Schweizer sehen seit langem wieder einmal echte, mögliche Schwierigkeiten auf uns zukommen. Einkommen, Gewinn und Wohlstand könnten ja sogar in Frage gestellt werden. So etwas ist doch unerhört! Man reagiert fassungslos, vor allem aber empört, emotionell und egoistisch, weil doch nicht sein kann, was nicht sein darf. Andererseits wissen die meisten von uns ja ganz genau, dass «man» eben diverses anders anpacken sollte. Eigentümlicherweise resignieren wir bereits auf Vorschuss, indem wir uns fragen: Was soll ich denn als Einzelner gegen den Strom schwimmen? Welche Möglichkeiten haben denn schon Swissair oder Aeropers? Was kann die kleine Schweiz, das schwache Europa, der uneinige Westen überhaupt ausrichten? Nur um ja im Geschäft zu bleiben, spielen wir wider besseres Wissen mit falschen Karten und lassen uns auf den verkehrten Weg drängen, aus lauter Egoismus und Schwäche. Um diesen Tatsachen zu entfliehen, stürzen sich viele hinein ins Vergnügen, in den Lebensgenuss, in Alkohol- und Drogenrausch; nur um vergessen zu können.

Man wartet auf das grosse Wunder oder den Riesenklapf, auf dass jemand den Teufelskreis dieser Entwicklung stoppe, um die Dinge wieder dorthin zu stellen, wo sie u. E. hingehören. Das passive Hinnehmen und

Sich-treibenlassen ist der grosse Irrtum unserer Generation, welche die innere Führung, den Halt und den Kompass verloren resp. geglaubt hat, ohne diese auszukommen. Wir beginnen langsam zu realisieren, dass der Weg des geringsten Widerstandes kaum der richtige sein kann, dass die absolute Freiheit über die Gesetzlosigkeit direkt ins Chaos führt. Wir stehen dieser Entwicklung aber nicht so machtlos gegenüber, wie wir glauben, denn jeder von uns hätte tag-täglich die Möglichkeit, überall dort das Richtige zu tun, wo er es kann, d. h. in seiner Familie, in seinem Beruf, in seinem Lebenskreis. Jeder Einzelne trägt nämlich durch sein Verhalten eine grosse Mitverantwortung gegenüber der gesamten Menschheit.

Wenn wir uns täglich leiten liessen durch unsern innern Kompass des Gewissens und durch die Gesetze desjenigen, dessen Geburt wir demnächst an Weihnachten zu feiern gedenken, dann kann die weltweite Erosion jederzeit von innen heraus gestoppt werden, nämlich durch jeden einzelnen von uns.

Im übrigen läge eine Menschheits-Emergency-Checkliste jederzeit griffbereit in der Form eines alten Buches, genannt Bibel. Die «by-heart-items» heissen zwar nicht: «Power-Performance-Action», sondern Glaube, Liebe und Hoffnung!

Das weltweite Umdenken resp. Zurückbuchstabieren dürfte nicht unbedingt einfach sein, hat die Menschheit doch längere Zeit ohne Checkliste gewurstelt. Hingegen haben wir täglich eine neue Chance. Machen wir es doch wie wenn im Cockpit die Masterwarning aufleuchtet: zuerst die by-heart-items, dann die Emergency-Checkliste Punkt für Punkt. Übrigens ist der Leitsatz: Power-Performance-Action auch in unserm Leben anwendbar, denn wir müssen nur die Kraft aufbringen, unter den heutigen Bedingungen das Richtige zu tun. Es gibt bekanntlich nichts Gutes, ausser man tut es! Damit wäre ich am Ende meiner Weihnachtspredigt und kann getrost zu den guten Wünschen übergehen.

Der Aeropers wünsche ich vor allem Einigkeit, etwas weniger Egoismus und die Einsicht, dass sie, wie sämtliche Dienststellen und Unterbetriebe der Swissair, als lebenswichtiges Organ des Gesamtkörpers unserer Firma, mit diesem auf Gedeih und Verderb verbunden ist. Meinen Mitarbeitern danke ich herzlich für ihren grossen Einsatz und ihre Opfer an Freizeit und wünsche Ihnen allen viel Kraft, Ausdauer und Optimismus.

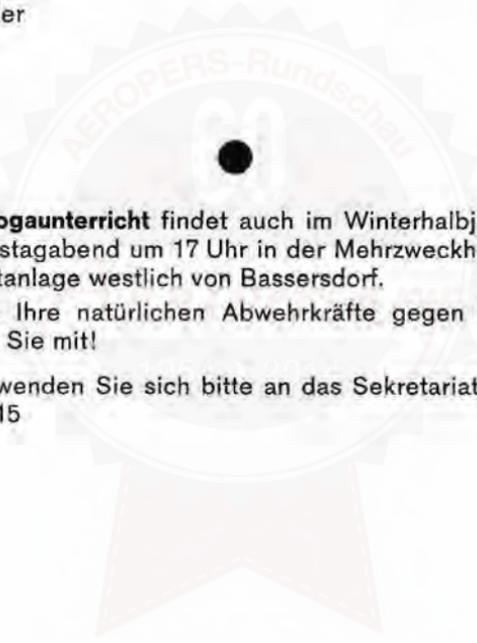
Der Swissair wünsche ich den nötigen positiven Geist und die Lebenskraft, um ihre rund 14 000 Mitarbeiter innerlich zu einem leistungsfähigen Körper zusammenzuschweissen, welcher die schwierigen Zukunftsaufgaben gemeinsam zu lösen vermag. Ferner wünsche ich unserer Firma, dass die Diversifikation weder zur Zersplitterung der Kräfte noch zu irgendwelchen Krebsgeschwüren führen möge, sondern dass sich

dank der Neuorganisation auch ein neuer, positiver Geist entwickeln kann, welcher nicht primär gewinngerichtet ist, sondern dem humanen Grundgedanken eines Dienstleistungsbetriebes entspricht. Um dies zu erreichen, eignen sich weder Zweckpessimismus noch drastische Massnahmen.

Den neu ernannten oder beförderten Funktionären wünsche ich nicht nur Erfolg und Befriedigung, sondern ebenso sehr die Einsicht, dass sich die Ziele nur mit Hilfe der Mitarbeiter erreichen lassen, wobei es wesentlich ist, ob diese begeistert mitmachen oder nicht. Miteinand gieng's nämli besser.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen und Ihren Angehörigen frohe Weihnachten und ein glückliches neues Jahr.

Ihr Hano Hürzeler



Der **Swissair-Yogaunterricht** findet auch im Winterhalbjahr statt, nämlich jeden Dienstagabend um 17 Uhr in der Mehrzweckhalle der Swissair-Freizeitsportanlage westlich von Bassersdorf.

Entwickeln Sie Ihre natürlichen Abwehrkräfte gegen Krankheit und Stress, machen Sie mit!

Für Auskünfte wenden Sie sich bitte an das Sekretariat der Aeropers, Telefon 814 15 15

Neuaufnahmen

An der Vorstandssitzung vom 20. September 1973 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen; wir heissen diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen:

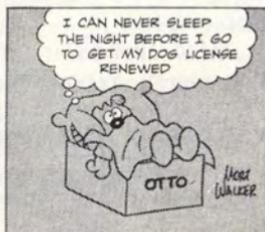
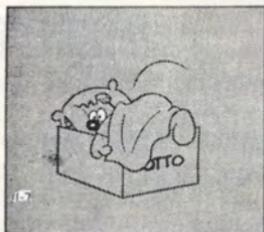


Peter Löchel,
Copi DC-9



Fritz Wirz,
Copi DC-9

1954 + 2014



Das Fiat Sport Coupé 128: Mehr als nur eine sportliche Linie.



Es genügt nicht, die Karosserie einer Limousine zu ändern, um daraus einen Sportwagen zu machen.

Das Fiat Sport Coupé 128 bietet: – Frontantrieb – quergestellten Motor – Einzelradaufhängung – Unterdruck-Servobremse an den 4 Rädern mit Zweikreis-Bremssystem – Bremskraftverteiler – Radialreifen.

Und all dies in 3 Versionen:

FIAT

Fiat 128 S 1100 (1116 cm³, 64 CV DIN), 150 km/h Fr. 10 200.–

Fiat 128 SL 1100 (1116 cm³, 64 CV DIN), 150 km/h Fr. 11 200.–

Fiat 128 SL 1300 (1290 cm³, 75 CV DIN), 160 km/h Fr. 12 100.–

Pauschal für Transport und Lieferung Fr. 50.–, Sava finanziert zeitgemäss.

ABC Grossgarage AG

in Oerlikon / Schwamendingenstr. 106 8050 Zürich 01/48 44 44
am Bellevue / Seefeldstrasse 7 8008 Zürich 01/34 04 04
in Zollikon / Seestrasse 5 8702 Zollikon 01/65 86 41

Die Monate September und Oktober 1973

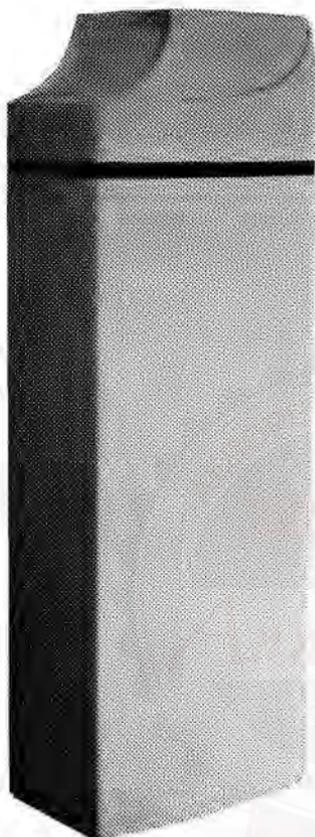
Anlässlich seiner Vorstandssitzung vom 20. September 1973 liess sich der Aeropers-Vorstand durch die Herren Dr. F. Gubser und Captain R. Staubli über diverse den **aktuellen Besatzungsengpass** beschlagende Probleme orientieren, deren Lösung sich nur auf Kosten gewisser bedeutsamer Planungssprünge im Rahmen des bisherigen, oft zitierten 5-Jahresplanes habe bewerkstelligen lassen. Anhand der beiden Bulletins Nr. 41 und Nr. 42 sowie einer Stellungnahme von OFD im Flight Recorder Nr. 11 dürfte der ganze Fragenkomplex aus der Sicht beider Parteien allen Mitgliedern inzwischen sattsam bekannt sein.

Nachdem nun aber nicht nur die Swissair, sondern auch unsere Luftwaffe bezüglich der künftigen Pilotenbeschaffung zusehends in eine schwierigere Lage geraten ist, lud die Aeropers, um eine Verbesserung auf dem Gebiete der Koordination der schweizerischen **Pilotenrekrutierung** zu erzielen, alle interessierten Kreise Ende Oktober 1973 zu einer **gemeinsamen Aussprache** an ihren Sitz nach Kloten ein. Die dabei von den verschiedenen Gruppen abgegebenen Standortbestimmungen und Anregungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Der Waffenchef der Flieger und Flab Truppen, Oberstdivisionär E. Wetter, äusserte sich über die in jüngerer Zeit in erheblich grösserem Ausmasse erfolgte Abwanderung von Militärpiloten zur Swissair beunruhigt, zumal das Zahlenverhältnis der Übertritte von der Armee zur SLS sich gerade umgekehrt präsentiert habe, als dies seinerzeit geplant gewesen sei. Die Armee komme daher nicht umhin, bereits im kommenden Jahr wieder mehr Piloten auszubilden.

Das Eidg. Luftamt war durch Herrn Dr. W. Eichenberger vertreten, welcher einen ausgezeichneten Rückblick über das bisherige Konzept der fliegerischen Vorschulung und der Nachwuchsförderung gab. Unter anderem führte er aus, dass der Bund in den vergangenen 14 Jahren (seit Bestehen der SLS) insgesamt 60 Millionen Franken für die Nachwuchsförderung bereitgestellt habe. Im neuen Werbe- und Rekrutierungsbudget der SLS seien nun sehr hohe Summen vorgesehen, damit genügend schweizerischer Nachwuchs ausgebildet werden könne. Dr. W. Eichenberger vertrat ferner die Auffassung, dass ein in beschränktem Ausmasse zu schaffender «Pilotenüberhang» realisierbar sei, auch wenn dadurch gewisse Mehrkosten entstünden.

Capt. T. Schwarzenbach, Chef Ausbildung Flugdienst, äusserte sich zu den Bedarfszahlen der SLS seit deren Bestehen im Jahre 1959 und führte insbesondere aus, dass der Bedarf der SLS direkt vom Besatzungsbestand der Swissair abhängig sei, wie er sich jeweilen aus der Flottenplanung ergebe. Bezüglich des plötzlich eingetretenen Piloten-



Ist **Kalk** ein Problem
in Ihrem Haus?

Nicht wenn Sie den

**Suntherm
Wasserenthärter**
besitzen.

Schützen Sie die teuren
Installationen und Apparate
mit einem

**Suntherm
Wasserenthärter**

wirtschaftlicher
preisgünstiger
kompakt
modern

Beratung, Verkauf und Service

SUNTHERM AG

8600 Dübendorf, Telefon 01/85 16 61

Mitarbeiter der Swissair erfragen
den für Sie gültigen Spezialpreis

mehrbedarfes wies er auf die extreme Entwicklung der Welthandelswährungen (Dollarkrise) und auf den Tarifizusammenbruch auf dem Nordatlantik-Sektor hin, beides Tatsachen, welche primär den Entscheid auf Ausbau der Basisflotte notwendig gemacht haben. Bezüglich einer mittelfristigen Erhaltung von Militärpiloten für das Überwachungsgeschwader gab Capt. T. Schwarzenbach zu bedenken, dass seiner Meinung nach ein zwar von beiden Seiten gleichermassen erwünschter Durchfluss von Piloten durch das UeG aufgrund der in einer zwischen Armee und SLS abgeschlossenen Vereinbarung enthaltenen Freizügigkeitsklausel nicht zwangsgesteuert werden könne.

Fazit der Tagung: die gegenseitige Bekanntgabe der dringenden Anliegen aller am Pilotennachwuchs interessierten Kreise hat aufgezeigt, dass eine vermehrte Koordination auf dem Gebiete der Rekrutierungsbemühungen notwendig ist. Alle Konferenzteilnehmer haben sich denn spontan für eine Weiterführung von «Hearings» dieser Art ausgesprochen. Das nächste findet wieder am Sitze der Aeropers im Januar 1974 statt, von welchem wir uns erste konkrete Lösungsvorschläge erhoffen. Anhand der in den ersten Novembertagen an alle Mitglieder versandten Krankenversicherungs-Informationen dürfte nun mittlerweile jedermann festgestellt haben, dass die **Gründung der APKK** kurz vor ihrem Abschluss steht, so dass sie ihre Tätigkeit am 1. Januar 1974 aufnehmen kann. Eine Verschiebung der Leistungsgarantie auf einen späteren Zeitpunkt hätte zwar den Vorteil für sich gehabt, dass die Gründungsvorbereitungen in aller Ruhe hätten vorgenommen werden können, hingegen hätte man dann eine Überbrückungslösung zwischen dem 1. Januar 1974 und dem effektiven Leistungsbeginn der APKK mit all ihren Nachteilen auf sich nehmen müssen.

Die Auswertung der **Parkplatz-Umfrage** hat folgendes Resultat ergeben:

Ausgeteilte Fragebogen	661
Eingegangene Antworten	431
Ja-Stimmen mit Einverständnis, Fr. 15.— Miete zu bezahlen	210
Ja-Stimmen mit Weigerung, Fr. 15.— Miete zu bezahlen	163
Mit Wechsel ins Parkhaus E nicht einverstanden	58

In Berücksichtigung dieser Zahlen begrüsst der Aeropers-Vorstand einen Umzug ins Parkhaus E, allerdings nur unter dem Vorbehalt, dass die Mietzinsfrage noch Gegenstand von Verhandlungen wird.

Mit freundlichen Grüßen
F. Woodtly, Sekretär

P.S. Vom Personaldienst Cockpitpersonal/PFC sind uns offene Stellen der ICAO gemeldet worden (siehe folgender Artikel). Interessenten sind gebeten, sich direkt mit Herrn Wild/PFC, intern 6331 in Verbindung zu setzen.

ICAO:

Vacant posts in inter-country projects

Aerodrome Engineer

Terms of Reference:

Advice and assistance to Governments of the region in the siting and construction of new aerodromes and/or modifications to existing aerodromes.

Qualifications:

A university Civil Engineering degree or equivalent qualification; broad and extensive experience at a senior level in the survey, siting, design, construction and maintenance of major aerodromes.

Location:

Africa	2
South East Asia and Far East	1
Eastern Mediterranean and Middle East	1
Latin America	1
World wide	1

Air Transport Economist

Terms of Reference:

Advice and assistance to Governments of the region on a) the economics of air transportation, the conditions of carriage for air tariffs and other economic regulations and/or b) the organization and administration of licensing procedures for commercial air services and other economic aspects of the organization and administration of national air carriers.

Qualifications:

A recognized professional qualification in the field of economics or commerce with extensive experience in a senior capacity in the field of air transport economics either within a major airline or Government authority.

Location:

Africa	2
South East Asia and Far East	1
Eastern Mediterranean and Middle East	1
World wide	1

Flight Operations Adviser

Terms of Reference:

Advice and assistance to Government of the region in the planning and development of programmes directed towards the achievement of approved international standards of flying operations including flight operations.

rations organization, regulation, inspection and procedures in the Government sector and/or advice on approved procedures and operational practices of air carriers.

Qualifications:

Extensive experience at a senior level in a flight operations unit of a national civil aviation authority or a major commercial airline; experience as pilot-in-command of an aircraft desirable.

Location:

Africa	1
South East Asia and Far East	1
Latin America	1
World wide	1

Manpower Planning / Training Management Adviser

Terms of Reference:

Advice and assistance to Government of the region in the analysis of personnel resources, the projection of future requirements, the planning of training programmes directed towards the achievement of maintenance of optimum manning of a civil aviation administration.

Qualifications:

Extensive experience in a senior management capacity with responsibility for the analysis and projection of the manpower requirements of a national civil aviation authority and the planning of recruitment and training programmes designed to satisfy demonstrated needs.

Location:

Africa	5
--------	---

Aerodrome Fire and Rescue Adviser

Terms of Reference:

Advice and assistance to Governments of the region on the development or modification of fire prevention and fire and rescue services, including such aspects as organization, administration, finance, manpower planning plant and equipment, techniques and procedures, training and regulation.

Qualifications:

Recent experience at a senior head office level in the management administration of a national aerodrome fire and rescue service, following training and wide experience in the operational aspects of such services.

Location:

Africa	2
South East Asia and Far East	1
Latin America	1

**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

Airworthiness Adviser

Terms of Reference:

Advice and assistance to Governments of the region in the development of a common system of airworthiness regulations and a programme for the establishment of airworthiness control organizations in accordance with approved ICAO standards and practices relating to inspection, certification, registration and aircraft accident investigation.

Qualifications:

A recognized professional Aeronautical Engineering qualification; extensive experience in a senior capacity in either a Government airworthiness organization or in the aircraft maintenance organization of a major airline.

Location:

Africa	1
South East Asia and Far East	1
Latin America	1

Electronics Engineer

Terms of Reference:

Advice and assistance to Governments of the region in the engineering planning of aeronautical telecommunications systems and radio navigational aids with particular reference to automatic relay installations at communications centres; monitoring and selection of frequencies for aeronautical telecommunications systems.

Qualifications:

A recognized professional Communications Engineering qualification; extensive experience in a senior capacity in the planning of contemporary aeronautical telecommunications systems and radio aids for navigation.

Location:

Africa	1
South East Asia and Far East	2
Eastern Mediterranean and Middle East	1
Latin America	2

Communications Operations Adviser

Terms of Reference:

Advice and assistance to Governments of the region in the planning, organization and operation of communications systems and services.

Qualifications:

Extensive experience in a senior capacity in the planning and organization of national aeronautical telecommunications services.

Location:	
Africa	1
South East Asia and Far East	1

Air Traffic Services Terminal Planning Adviser

Terms of Reference:

Advice and assistance to Governments of the region in the planning and implementation terminal control areas including the training of national personnel, the establishment of approved air traffic control procedures and the determination of appropriate communications and navigational aid equipment.

Qualifications:

Extensive experience in a senior capacity in the planning development and operation of national air traffic services systems with particular reference to terminal control areas.

Location:	
Africa	1
South East Asia and Far East	1

Air Traffic Services Facility Management Adviser

Terms of Reference:

Advice and assistance to Governments of the region in the planning, establishment and operation of air traffic services facilities including the advanced training of national personnel in contemporary operational standards.

Qualifications:

Extensive experience in a senior capacity in the planning development and operation of national air traffic services systems with particular reference to terminal control areas.

Location:	
Africa	1
South East Asia and Far East	1
Eastern Mediterranean and Middle East	1

Aeronautical Meteorologist

Terms of Reference:

Advice and assistance to Governments of the region in the development and improvement of Aeronautical Meteorological services in accordance with ICAO and WMO approved standards, including organization and operation, plant and equipment, legislation and regulation and the training of national staff.

Qualifications:

An appropriate professional qualification and postgraduate training in Aeronautical Meteorology, extensive experience in a senior capacity in the organization and management of national Aeronautical Meteorological services.

Location:

Latin America 1

Aviation Training Adviser**Terms of Reference:**

Advice and assistance to Governments of the region in the evaluation of all aspects of civil aviation training establishments and the planning of expansion or modification of such establishments.

Qualifications:

Extensive experience in a senior capacity, preferably as Director, in a national civil aviation training centre.

Location:

Africa 1

South East Asia and Far East 1

Teletypewriter Maintenance Adviser**Terms of Reference:**

Advice and assistance to Governments of the region in the evaluation of teletypewriter equipment and operational improvements, including the training of national personnel, the determination of equipment requirements and maintenance practices.

Qualifications:

Extensive experience in a senior capacity in the installation, maintenance, repair and overhaul of teletypewriter equipment.

Location:

Africa 1

South East Asia and Far East 1

Latin America 1

Language Requirements

The language requirements of inter-country experts are related to the lingua franca of the countries of the various regions. The requirements are summarized as follows:

Africa:

The countries of the region are either English or French speaking, predominantly the former. Consequently an expert should be fluent in both languages. Where two or more posts of the same specialization are pro-

vided in the Region, consideration will be given to the recruitment of both bilingual and unilingual English speaking experts.

South East Asia and the Far East:

The countries of the region are predominantly English speaking although French is the working language of Laos, Khmer Republic and Vietnam. An expert should be fluent in English but a working knowledge of French will be an advantage.

Eastern Mediterranean and Middle East:

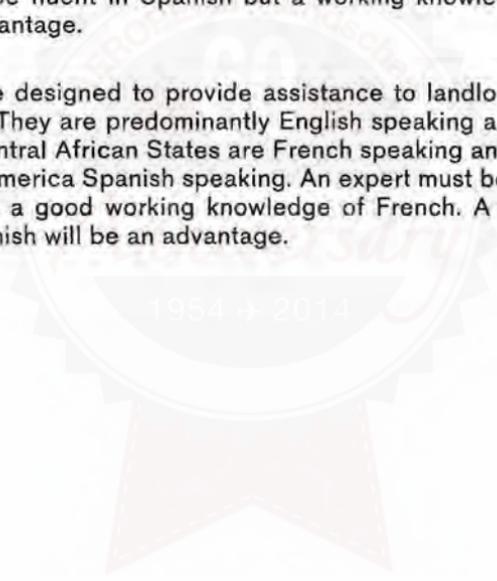
The countries of the region are predominantly English speaking although a number of the North African States are French speaking. An expert should be fluent in English but a working knowledge of French will be an advantage.

Latin America:

The countries of the region are predominantly Spanish speaking. An expert must be fluent in Spanish but a working knowledge of English will be an advantage.

World wide:

The posts are designed to provide assistance to landlocked countries of the world. They are predominantly English speaking although a number of the Central African States are French speaking and a fewer number in Latin America Spanish speaking. An expert must be fluent in English and have a good working knowledge of French. A working knowledge of Spanish will be an advantage.



Kommentar zur Einsatzliste

Kommentar zur Einsatzliste Oktober 1973

Flugprogramm

Swissair

- Die Planung für den Monat Oktober wurde durch den Unfall der DC-10 HB-IHA sehr beeinflusst. Die betroffenen Fachstellen konnten nur mit erheblichen Überstunden gewährleisten, dass die Einsatzliste zum vorgesehenen Datum ausgeliefert werden konnte.
- Auf der DC-10 und DC-8 wurden je ein Zusatzflug in den Far East eingeplant. Der DC-10-Flug wurde nach Planungsabschluss auf die DC-8 umgelegt, der DC-8-Flug annulliert.
- Für Präsident Tolbert von Liberia wurden zwei Charterflüge nach Nairobi eingeplant.

Balair

Das Balair-Programm wurde im vorgesehenen Rahmen eingeplant.

Cockpitpersonal

Piloten

Am 1. Oktober 1973 betrug der Bestand $689 + 37 \text{ BB} = 726$ Piloten.

Bestandesveränderungen

Keine

Ausbildung

Am 1.10.1973 befanden sich 51 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-10	12 PiC- und 12 Copi-Anwärter
DC-8	8 PiC- und 10 Copi-Anwärter
DC-9	9 Copi-Anwärter

Navigatoren

Am 1. Oktober 1973 betrug der Bestand 33 Navigatoren, wovon zwei seit dem 2.7.1973 einen DC-8 Bordmechanikerkurs besuchen.

Bestandesveränderungen

Keine

Ausbildung

Keine

Kommentar zur Einsatzliste November 1973

Flugprogramm

Swissair

- Der Übergang vom Sommer- auf das Winterflugprogramm brachte keine Schwierigkeiten. Bezüglich der Änderungen im Flugprogramm geben die entsprechenden Publikationen Auskunft.
- Ab 18. November 1973 befindet sich IGA im Block. Die Leistungen werden wie geplant durch die dritte DC-10 abgedeckt.
- Ende Monat wurde ein Südatlantikkurs SR 204/205 auf DC-10 umgestellt. Von Sao Paulo aus waren Demonstrationsflüge vorgesehen. Anderweitig wurden nur vereinzelte Zusatzleistungen geplant.

Balair

Der Monat November ist für den Charterverkehr als Übergangsphase von Sommer- und Winterprogramm bekannt. Langfristige Charterketten in den Fernen Osten wie auch nach Südamerika wurden etwas weitergezogen. Mit der DC-9 waren auffallend wenig Flüge vorgesehen.

Cockpitpersonal

Piloten

Am 1. November 1973 betrug der Bestand $693 + 37 \text{ BB} = 730$ Piloten.

Bestandesveränderungen

Eintritte: per 1. 11. 1973: 5 Piloten ex SLS II/72-34, nämlich die HH. Eckert, Frey, Gaille, Hofmänner, Läderach

Austritt: Hr. Ch. Houde (Copi DC-9)

Ausbildung

Am 1.11.1973 befanden sich 54 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-10	10 PiC- und 12 Copi-Anwärter
DC-8	8 PiC- und 10 Copi-Anwärter
DC-9	14 Copi-Anwärter

Navigatoren

Am 1. November 1973 betrug der Bestand 33 Navigatoren, wovon zwei seit dem 2.7.1973 einen DC-8 Bordmechanikerkurs besuchen.

Bestandesveränderung und Ausbildung

Keine

APKK Aeropers-Krankenkasse

Die Teuerung auf dem Spitalsektor hat sich angemeldet. Die damit verbundenen Leistungserhöhungen der Krankenkassen werden Prämien-erhöhungen zur Folge haben. Sorgen Sie vor.

Schliessen Sie Ihre
Spital-Zusatzversicherung
für Sie **und** Ihre Angehörigen
zum Schutze vor den finanziellen Folgen schwerer
Krankheits- und Unfallrisiken
bei der
AEROPERS-KRANKENKASSE
ab.

Alle Leistungen der APKK werden zusätzlich (subsidiär) zu den Leistungen einer Basiskrankenkasse ausgerichtet. Die Basiskrankenkasse können Sie frei wählen. Die Selbstbehalte der APKK entsprechen den Grundversicherungsleistungen der Krankenkasse Helvetia, Kollektivvertrag SWISSAIR, Mittelstandsversicherung. Die Selbstbehalte ändern jeweils mit den Grundversicherungsleistungen der Krankenkasse Helvetia Mittelstand.

Wenn Sie die Kombination

Krankenkasse HELVETIA Mittelstand / APKK

wählen, so erhalten Sie und Ihre Angehörigen von den beiden Kassen **zusammen** bei Krankheit und Unfall Kostenvergütungen für:

1. **Ambulante Behandlungen**, Arztbesuche, gemäss SR-PV Orientierungsblatt PV 1202/1222 und APKK-Anhang II.
Selbstbehalt: bei Krankheit 10%, minimal Fr. 30.—
bei Unfall kein Selbstbehalt
2. **Diagnostische und therapeutische Verrichtungen**, Röntgen, Medikamente, Massagen usw. gemäss PV 1202/1222 und APKK-Anhang II.
Selbstbehalt: bei Krankheit 10%, minimal Fr. 30.—
bei Unfall kein Selbstbehalt
3. **Brillengläser** (50% pro Jahr), Kontaktlinsen (Fr. 100.— pro Jahr) gemäss PV 1202/1222 und APKK-Anhang II.
4. **Physikalische Therapien** und chiropraktische Behandlungen gemäss PV 1202/1222 und APKK-Anhang II.

5. **Spitalaufenthalt** (Kost und Logis): Spitaltaggeld effektive Kosten: bei Krankheit maximal Fr. 160.—/Tag (Kinder Fr. 105.—) bei Unfall Maxima unlimitiert während 5 Jahren.

Kein Selbstbehalt

6. **Spitalbehandlung** effektive Kosten für ärztliche Behandlung, Operationen, Untersuchungen, diagnostische und therapeutische Behandlungen, Röntgen, Strahlentherapie, Transportkosten usw. bei Krankheit maximal Fr. 250 000.— bei Unfall Maxima unlimitiert während 5 Jahren.

Kein Selbstbehalt

7. **Aufenthalte in Kur- und Heilanstalten** Fr. 70.— bis Fr. 90.—/Tag.

Kein Selbstbehalt

Monats-Prämien:

Helvetia Krankenkasse Mittelstand	Fr. 33.— (Kinder 15.—)
APKK	Fr. 30.— (Kinder 15.—)

Total für Aeropers- Aktiv -Mitglieder	Fr. 63.—
--	----------

Unfall-Zusatz Helvetia für Aeropers- Passiv -Mitglieder und Angehörige aller Mitglieder	Fr. 4.— (Kinder 3.—)
--	----------------------

Total für AP- Passiv -Mitglieder und Angehör.	Fr. 67.— (Kinder 33.—)
--	-------------------------------

APKK-Unfall-Zusatz für Aeropers- Passiv -Mitglieder und männliche Angehörige über 18 Jahre	Fr. 2.50
---	----------

Alle Aeropers-**Aktiv**-Mitglieder sind gegen Unfall (Betriebsunfall SUVA/Swissair, Nichtbetriebsunfall SUVA/La Suisse) unlimitiert versichert. Der Aufenthalt in ausländischen Spitälern bei vorübergehendem Auslandsaufenthalt ist mitversichert.

Die Weiterführung der Versicherungen nach erfolgter Pensionierung unter den gleichen Versicherungsbedingungen ist **garantiert**, bei dauerndem Auslandsaufenthalt unter gewissen Bedingungen (Art. 16 der Statuten).

Die versicherungstechnische Berechnung der Prämien wurde vom Versicherungsmathematiker des Bundesamtes für Sozialversicherungen begutachtet und die sich daraus ergebende Berechnung des Sicherheits- und Reservefonds als richtig befunden. Alle gegenteiligen Behauptungen einiger Krankenkassen- und Versicherungsagenten werden aus Un-

mut über verlorengegangene Provisionen aufgestellt. Die Versicherungskommission bittet Sie, sich durch solche unkompetente Aussprüche nicht verunsichern zu lassen. Den betreffenden Agenten sind weder unsere Statuten noch die versicherungstechnischen Berechnungen bekannt.

Die Versicherungskommission



**Möchten Sie in der Nähe des Flughafens an ruhiger,
sonniger Lage wohnen?**

Die Allgemeine Pensionskasse der Swissair erstellt
in der

Überbauung «Tüfwis» in Winkel

(zirka 8 Autominuten vom Flughafen)
für Sie und Ihre Mitarbeiter folgende Wohnungen:

2 -Zimmerwohnungen	ab Fr. 505.—/Mt.	+ Fr. 32.— Nebenkosten
3½-Zimmerwohnungen	ab Fr. 715.—/Mt.	+ Fr. 49.— Nebenkosten
4½-Zimmerwohnungen	ab Fr. 920.—/Mt.	+ Fr. 57.— Nebenkosten
5½-Zimmerwohnungen	ab Fr. 1'080.—/Mt.	+ Fr. 66.— Nebenkosten

Auto-Einstellplätze in der Tiefgarage	Fr. 75.— (inkl. Heizung)
Einzelgaragen	Fr. 85.— (inkl. Heizung)

Bezugstermine:

1. Januar / 1. Februar / 1. März / 1. April / 1. Juni 1974

AVIREAL AG

Auskünfte und Prospekte durch:

AVIREAL AG, QIVV, intern 4070 / 4080

EK-Notes

It is now just over a year since Crew Control got its priorities right, and started to analyse why it made crew changes, how it utilised its reserves, what sickness rates it was experiencing, and how many pilots were being prevailed upon to fly on nominally free days.

As a result the reserve pilot provision was raised to the figure DC-9 managers had insisted was wrong, and there has been a commensurate improvement both in the operation of Crew Control and in the working atmosphere on both sides of the glass screen.

The EK is now invited to meet Ops. management to discuss the analyses of the previous month's operations, and we have been most impressed by the effort made to accommodate crew 'wishes' despite the planning difficulties.

It is no mere coincidence that just over a year ago a new manager was appointed to Crew Control. Although OFCK would insist upon giving the credit to his staff, we wish to record our sincere appreciation of his past efforts and to wish him continued success in the future.

We should like to advise DC-9 pilots that owing to an oversight the DC-9 type representatives were not informed before the President agreed to the SAS interchange operation. Pilots should not read into the situation anything more than that we made a mistake. Sorry!

Rellstab
MSC



Aktuelles Interview: ATC

Die Kontrolle des europäischen Luftverkehrs droht immer mehr aus den Fugen zu geraten. Schuld daran ist nicht allein eine nur mühsam vorangetriebene technische Entwicklung. Hinzu kommt das inzwischen zum Politikum gewordene Problem der Flugverkehrsleiter. Waren es im Frühling dieses Jahres die französischen ATC-Controllers, die mit eindeutigen Kampfmassnahmen auf ihre Probleme aufmerksam machten, so sind es während den letzten Wochen die deutschen Fluglotsen, die mit ihrem «Dienst nach Vorschrift» ihre Forderungen durchsetzen wollen. Der Sinn der Kampfmassnahmen ist bekannt. Betroffen werden, neben den verärgerten Passagieren, die Luftverkehrsgesellschaften und, was ich hier speziell betonen möchte, auch wir im Cockpit. Lange Wartezeiten am Boden, ungünstige Flughöhen, Holdings, verzögerte Anflugzeiten usw. sind unrühmliche Tatsachen, die unsere Arbeit alles andere als erleichtern. Verärgert richtet sich unser Unwille dann gegen die Flugverkehrsleiter, die man mit all ihren Problemen in Grund und Boden verdammt, ohne aber zu bemerken, auf welch tiefes Niveau blinder Emotionen man sich da begeben hat (siehe Fall Deutschland).

Der Sinn dieses Interviews besteht darin, Sie, liebe Leser, über das Flugverkehrsleiter-Problem zu informieren. Obwohl wir im Dezember 1972 nochmals mit einem blauen Auge davongekommen sind, darf man nicht übersehen, dass es in unseren Kontrolltürmen immer noch «brodelt». In dieser angespannten Situation, die auch in der Schweiz zu den bekannten, unrühmlichen Kampfmassnahmen führen könnte, sollte man auf unserer Seite wenigstens eine ungefähre Ahnung der Sachlage haben. Erst dann kann sich jeder von uns seine eigene Meinung bilden. Am folgenden Gespräch, das am 30. Oktober 1973 in Kloten stattfand, beteiligte sich der Präsident der Swiss ATCA, Herr

Rico Wohlwend, geb. 9.7.1937

1953 Lehre als Radiotelegrafist im Flugsicherungsdienst.

1959-1962 Ausbildung zum Flugverkehrsleiter.

Tätigkeit: Platz-, An- und Abflugverkehrsleitung.

1969-1972 Präsident der Swiss ATCA, Ortsgruppe Zürich. Seit 1972 Präsident der Swiss ATCA.

AR: Herr Wohlwend, die schweizerischen Flugverkehrsleiter sind bekanntlich in drei verschiedene Verbände eingeteilt. Um welche handelt es sich, und wieviele Mitglieder umfassen die einzelnen Gruppen?

W: Es ist bedauerlich, dass die ca. 300 schweizerischen Flugverkehrsleiter (FVL) zur Zeit in drei Verbänden organisiert sind; doch wir

haben uns vorderhand mit dieser Tatsache abzufinden. Unsere Organisation, der **Verband Schweizerischer Flugverkehrsleiter (Swiss ATCA)**, umfasst ca. 160 Mitglieder, verteilt auf die drei Flugplätze Bern, Genf und Zürich. Die Swiss ATCA ist auf nationaler Ebene (über den Verband des Personals der Radio-Schweiz AG) den schweizerischen Gewerkschaften (Föderativverband, Gewerkschaftsbund) angeschlossen. Dieser Anschluss ist aus der 50jährigen Entwicklung unseres Berufes vom Radio-Telegrafisten zum Flugverkehrsleiter zu sehen und ist nach wie vor aus solidarischen Gründen gerechtfertigt; denn auch die Flugverkehrsleiter profitieren von den Errungenschaften der grossen Gewerkschaften. Ausschliesslich auf dem Platz Zürich wirkt seit drei Jahren der **Aerocontrol Switzerland** (ca. 130 Mitglieder) — ohne gewerkschaftliche Bindung — und in Genf sind 11 Flugverkehrsleiter in der **Fédération chrétienne de l'aviation civile (FCAC)** organisiert.

AR: Sehen Sie in dieser Aufsplitterung nicht einen wesentlichen Nachteil, der bei der Lösung Ihrer Probleme zusätzliche Hindernisse aufwirft?

W: An und für sich schon, doch hat sich dies bis jetzt nicht negativ ausgewirkt.

AR: Gibt es eine internationale Vereinigung für Flugverkehrsleiter, und gehören die drei erwähnten schweizerischen Gruppen diesem Verband an?

W: Die Flugverkehrsleiter sind international in der «International Federation of Air Traffic Controller's Associations» (IFATCA, gegr. 1961, 36 Mitgliederverbände vertreten, ca. 10 000 Flugverkehrsleiter) organisiert. Gemäss Statuten setzt sich die IFATCA als nichtgewerkschaftliche und unpolitische Organisation für die folgenden Ziele ein:

Förderung eines sicheren, regelmässigen und leistungsfähigen Luftverkehrs,

Unterstützung und Beratung bei der Entwicklung von sicheren und zweckmässigen Flugverkehrssystemen,

Förderung und Aufrechterhaltung eines hohen Standards in bezug auf das fachliche Wissen und Können der Flugverkehrsleiter,

Schutz der Interessen des Flugverkehrsleiter-Berufes.

Zu diesem Zwecke unterhält sie Kontakte zu internationalen Organisationen der Luftfahrt, vorab mit der ICAO. Anlässlich der 12. Jahresversammlung der IFATCA in Reykjavik wurden beispielsweise u. a. folgende Themen behandelt:

Verkehrsfluss-Steuerung, Bedürfnisse des Überschalltransports an die Flugsicherungsdienste, Benützung von Standard An- und Ab-



... . bitten nochmals um Verständnis, daß sich die
Landung wegen des Fluglotsenstreiks etwa verzögert hat"

flugwegen, Luftschleppenwirbel und automatisierter Luft-Boden-Datenaustausch.

Trotz der nichtgewerkschaftlichen Zielsetzung unterstützt die IFATCA die nationalen Verbände auch bei der Verfechtung sozialer Anliegen durch Vermittlung von Informationsmaterial.

Aerocontrol Switzerland und FCAC gehören der IFATCA nicht an.

AR: Ihr Arbeitgeber ist die Radio-Schweiz AG. Könnten Sie uns dieses Unternehmen ganz kurz vorstellen.

W: Die Radio-Schweiz AG ist ein gemischt-wirtschaftliches Unternehmen mit einem Aktienkapital von 2,1 Mio. Fr. 95% der Aktien befinden sich im Besitze der Eidgenossenschaft (PTT). Im Auftrage des Bundes betreibt die Radio-Schweiz AG telegrafische Verbindungen mit Ländern Europas und mit Übersee (Telegrammvermittlung, Telexdienst, Schiffs- und Bildfunkdienst), den Flugsicherungsdienst und den Wetterübermittlungsdienst. Grundlage für die Durchführung dieser Aufgaben bilden eine Konzession des Bundesrates für den telegrafischen Betriebsdienst (Telekommunikation), gültig bis 31. März 1975 und der Flugsicherungsvertrag mit der Eidgenossenschaft vom 1. Januar 1970. Der Umsatz der Radio-Schweiz erreicht gegen 80 Mio Franken, wobei die Telekommunikation mit 2/3, die Flugsicherung mit 1/3 daran beteiligt sind. Von den 1100 Mitarbeitern sind rund 650 in der Flugsicherung tätig.

AR: Basiert das Arbeitsverhältnis der schweiz. Flugverkehrsleiter mit der Radio-Schweiz AG auf einem Gesamtarbeitsvertrag?

W: Nein. Seit 1968 besteht lediglich ein Flugverkehrsleiterstatut, welches die Arbeitszeit und Ferien regelt. Die schweiz. Flugverkehrsleiter sind bei der Radio-Schweiz AG mit Einzelarbeitsverträgen nach OR angestellt. Bedingung dazu ist jedoch das Erlangen einer vom Eidg. Luftamt nach Normen der ICAO ausgestellten Lizenz sowie deren alljährliche Erneuerung aufgrund medizinischer und theoretischer Kontrollen. Dabei wird auch die weitere fachliche Verwendbarkeit berücksichtigt.

AR: Die Probleme der Flugverkehrsleiter werden auch bei uns immer mehr zu einem Politikum. Nachdem sich die Lage in Frankreich doch etwas beruhigt zu haben scheint, vertieft sich der Graben in unserem nördlichen Nachbarstaat Deutschland immer mehr. Wie beurteilen Sie die Lage der deutschen Fluglotsen, und betrachten Sie den «Slow down» — Verzögerungen und Verspätungen der Flüge und somit eine Belästigung grosser Teile der Bevölkerung sind seine Folgen — als geeignetes Kampfmittel, Ihre Forderungen durchzusetzen?

- W: Man könnte eigentlich von einer europäischen Krise sprechen. Als Ursache müssen aufgeführt werden: schwerfällige und zum Teil unfähige Managements (Es entscheiden oftmals Leute in Schlüsselpositionen, die nicht vom Fach sind), vollständige Unfähigkeit der Regierungen und Aufsichtsbehörden, die Besonderheiten des Flugverkehrsleiterberufes zu erkennen (oder ist es ein Nichtwollen?), und daraus resultierend, kein Eingehen auf die grösstenteils nicht unberechtigten Forderungen, die schon vor Jahren anhängig gemacht wurden! Während in Frankreich der Konflikt untergründig weiterschwelt und jederzeit wieder offen ausbrechen kann, kämpfen unsere deutschen Kollegen seit bald einem halben Jahr mit dem Rücken zur Wand um ihre Besserstellung. Jahrelange Auseinandersetzungen zwischen den deutschen Fluglotsen und dem Verkehrsministerium fanden ihren ersten Höhepunkt im Frühjahr 1971 in Form eines Dienstes nach Vorschrift. Daraufhin setzte der Bundesverkehrsminister zwei Sachverständigenkommissionen unter dem Vorsitz des Reeders Willy Schlieker ein, mit der Zielsetzung, die Probleme im Bereich der Bundesanstalt für Flugsicherung anzugehen. Die Kommission legte im November 1971 ein Lösungskonzept vor, welches u. a. wesentliche Besserstellungen der Fluglotsen vorsah. Die Arbeit wurde jedoch mehr oder weniger schubladisiert, es kann doch in einem Rechtsstaat nicht angehen, dass beamtete Fluglotsen besser behandelt werden als Steuer- und Polizeibeamte ... Nichteingehaltene Versprechungen, ungenügende Regierungsvorschläge und die Weigerung der Regierung, mit dem Verband deutscher Flugleiter (VDF) direkt zu verhandeln, brachten im Sommer 1973 das Fass in der bekannten Art und Weise zum Überlaufen. Wir würden nicht anders handeln als unsere deutschen Kollegen! Bezüglich des Kampfmittels hat man ihnen keine andere Wahl gelassen, nachdem die deutsche Bundesregierung die Fluglotsen Mitte der 60er Jahre gegen deren Willen «verbeamtet» und ihnen somit das Streikrecht genommen hatte. Im übrigen möchte ich auf den recht aufschlussreichen Artikel «Ohnmacht der Luftverkehrspolitiker» in der Novemberausgabe der «FLUG REVUE» hinweisen.
- AR: Die Fliegerei ist mit Sicherheit diejenige aller Verkehrsarten, die am meisten mit Gesetzen und Vorschriften verbunden ist. Während einem Bummelstreik berufen sich die Flugverkehrsleiter immer auf den sogenannten «Dienst nach Vorschrift». Wie erklären Sie sich diese Tatsache, gibt es Vorschriften und Vorschriften?
- W: Die Flugverkehrsleitung wird durchgeführt aufgrund von Empfehlungen der ICAO, daraus resultierenden Vorschriften und Regelungen des Eid. Luftamtes sowie den Betriebshandbüchern der

Radio-Schweiz AG. Diese Vorschriften stellen im allgemeinen Minimum dar, die nicht unterschritten werden dürfen. Im weiteren werden die Kompetenzen abgegrenzt und Koordinationsverfahren festgelegt. Wie nun der einzelne Flugverkehrsleiter die in seinem Sektor auftauchenden Verkehrsprobleme löst, bleibt ihm überlassen. So kann ohne weiteres ein Problem bei mehreren Flugverkehrsleitern auch mehrere gültige Lösungen finden. Ein starres Fixieren der Vorschriften ist bei der Unzahl variabler und zum Teil unbekannter Grössen kaum möglich oder würde zu enormen Verzögerungen führen. Ein und derselbe Flugzeugtyp wird nicht nur bei den verschiedenen Gesellschaften, sondern oft auch innerhalb der gleichen Gesellschaft verschieden geflogen, je nach Temperament der Piloten, um nur ein Beispiel zu nennen.

Der Flugverkehrsleiter ist im allgemeinen stolz auf seinen Beruf und versucht, aus vielen Unzulänglichkeiten das Beste herauszuholen. Er ist bestrebt, in seinem Sektor den Verkehr möglichst reibungslos fliessen zu lassen. Dabei legt er im Interesse des speditiven Verkehrsablaufes — wenn oft auch widerwillig — die geltenden Vorschriften recht grosszügig aus. Deren genaue Beachtung würden den Verkehr empfindlich verzögern. Beispielsweise müssten alle Flugzeuge, die auf unseren Radarschirmen infolge technischer Unzulänglichkeiten für kurze Zeit dem Verkehrsleiter nicht mehr sichtbar sind, mittels definierter Radarverfahren wieder identifiziert werden. Was die An- und Abflugleitung anbelangt, so verschwindet sicher jedes geleitete Flugzeug mindestens einmal auf dem Radarschirm (Blindgeschwindigkeit, Tangentialschwund, ungenügende Überdeckung). Zum andern ist sich der Flugverkehrsleiter jedoch auch der möglichen Konsequenzen bei Zwischenfällen bewusst, selbst wenn unsere «fragwürdige Auslegung» der Vorschriften oft in keinem direkten Zusammenhang stehen. Hingegen wird der verbitterte Flugverkehrsleiter kaum dazu motiviert werden können, auch nur das kleinste Risiko einzugehen. Er wird sich peinlich genau an die Vorschriften halten, was ihm meist zusätzliche Arbeit einträgt. Er wird deshalb nicht darum herum kommen, die Zahl der Flugzeuge unter seiner Führung zu vermindern. Ein willkürlicher «Slow down» würde viel rigorosere Auswirkungen zeitigen, als sie bei Dienst nach Vorschrift auftreten.

- AR: Auf welchen Vorschriften basiert denn überhaupt die Ausbildung der Flugverkehrsleiter in der Schweiz?
- W: Die Ausbildung von Flugverkehrsleitern richtet sich nach den verschiedenen internationalen und nationalen Vorschriften: ICAO, Annex 1, Personal licensing, Reglement über die Ausweise des Personals der Bodenorganisation der Luftfahrt (Eidgenossen-

schaft), Ausbildungsprogramme der Radio-Schweiz AG. Die Ausbildung zum vollausgebildeten Radarverkehrsleiter dauert mindestens vier Jahre.

- AR: Weihnachten 1972 mit dem zweitägigen Bummelstreik der schweiz. Flugverkehrsleiter ist uns allen in bester Erinnerung. Wie kam es zu jenem Vorfall, und wie einigte man sich?
- W: Wie vielleicht noch in Erinnerung, führte das Betriebswissenschaftliche Institut der ETH Zürich (BWI) eine Untersuchung über den FVL-Beruf durch, mit der Zielsetzung, die notwendigen Grundlagen für eine gerechte, den Besonderheiten des FVL-Berufes Rechnung tragende Besoldungsordnung zu schaffen. Das Resultat der Expertise fiel unbefriedigend aus. Einerseits wurden Vergleiche mit Berufen angestellt, die mit dem unseren nichts gemein haben, andererseits war das BWI nicht in der Lage, die wesentlichsten Besonderheiten der Flugverkehrsleitertätigkeit zu erfassen (Verantwortung, psychische Belastung). Entgegen den getroffenen Vereinbarungen und bevor die Lohnverhandlungen aufgrund der Expertise überhaupt begonnen hatten, verkündete die Radio-Schweiz AG ihre Absicht, den Flugverkehrsleitern den dem Bundespersonal erstmals zugestandenen 13. Monatslohn nicht auszurichten (Das Personal der Radio-Schweiz AG wird nach Grundsätzen des Bundes besoldet). Trotz wiederholter, mündlich wie schriftlich vorgebrachter Warnungen war die Direktion nicht bereit, auch die FVL vollumfänglich von der allgemeinen Besoldungsmassnahme profitieren zu lassen. Als nun am 20. Dezember das Zahltagsäcklein der FVL, im Gegensatz zum übrigen gesamten Bundespersonal, nur die gewöhnliche Lohnauszahlung enthielt, sprang der berühmte Funke ins Fass. Spontan und ohne organisatorische Massnahmen handelten alle Flugverkehrsleiter. An einer daraufhin eilig einberufenen Konferenz zwischen der Direktion der Radio-Schweiz und den FVL-Verbänden erklärte sich die Direktion nach langer und harter Verhandlung bereit, auch den FVL den 13. Monatslohn nachträglich auszuzahlen.
- AR: Hat sich die Situation in diesem Jahr grundsätzlich geändert — eine Pressemitteilung der Aerocontrol Switzerland (ca. 130 Mitglieder) deutet darauf hin —, oder sind die Ansichten der drei Verbände doch unterschiedlich und demzufolge für 1974 Kampfmassnahmen nicht auszuschliessen?
- W: Die im Anschluss an die Vereinbarung über die Auszahlung des 13. Monatslohnes anberaumte Lohnverhandlungsrunde scheiterte. Alle drei Flugverkehrsleiterverbände kündigten daraufhin termingemäss ihre seit 1969 bzw. 1970 (Aerocontrol) bestehenden Friedensvereinbarungen mit der Radio-Schweiz auf den 31. Dezember 1973. In

den Kündigungsschreiben wurde klar festgehalten, dass die Verbände jederzeit wieder bereit sind, eine neue Vereinbarung zu unterzeichnen, sofern die vitalen Probleme der FVL befriedigend gelöst, d. h. die Anstellungsbedingungen sauber geregelt sind. Zur Zeit ist Herr Bundesrichter W. Dubach, Präsident der staatsrechtlichen Kammer des Bundesgerichts, daran, einen Schlichtungsversuch zu unternehmen. In einer ersten Phase will er die Probleme einengen, um festzustellen, wo eine Verständigung ohne besondere Schwierigkeiten möglich ist. Verbleibende Differenzen sind dann am Schluss vor ein Schiedsgericht zu bringen. Die Verbände erklärten sich in ähnlich lautenden Zusicherungen bereit, für die Dauer des Schlichtungsverfahrens (ca. 1/2 Jahr) die Wirkung der Kündigung der Friedensvereinbarung aufzuschieben. Es wird sich weisen müssen, ob die zuständigen Stellen und Persönlichkeiten über genügend Weitsicht verfügen, um zu beweisen, dass heute nicht Kampfmassnahmen, sondern Verhandlungs- und Vertragspolitik, basierend auf einer vernünftigen Partnerschaft, zu einem vertretbaren Ziel führen. Notfalls wären auch die schweizerischen Flugverkehrsleiter bereit, für ihre Zukunft zu kämpfen.

AR: Welches sind Ihre heutigen, **konkreten Forderungen**?

W: Wir streben eine **vorzeitige Pensionierung** an, da eine aktive Verwendung der FVL weit über das 50. Altersjahr hinaus nicht denkbar ist. Das «Ruhegehalt» hat dabei dem Umstand Rechnung zu tragen, dass noch keine AHV ausgerichtet wird und zudem die Familie noch rechte Ansprüche stellt!

Eine **Lizenzverlustversicherung** soll die Lohneinbusse — hervorgehoben durch Lizenzverlust aus medizinischen und psychischen Gründen — bis zum Zeitpunkt der üblicherweise vorgesehenen Pensionierung teilweise decken.

Die **Saläre** sollen einerseits die Lohneinbusse bei vorzeitiger Pensionierung — welche ja nicht aus sozialem Wohlwollen heraus erfolgt! — berücksichtigen, andererseits den Berufsrisiken, dem Berufsmonopol und sicher auch der Verantwortung und der psychischen Belastung Rechnung tragen. Dass ein mit vollem Einsatz arbeitender FVL auch einen wirtschaftlichen Faktor darstellt, dürfte zu überlegen sein. Die FVL bei Eurocontrol verdienen doppelt soviel als wir, die Amerikaner beziehen Gehälter zwischen 19 bis 26 000 \$, den Belgiern ist soeben eine Besoldung von 720 000 FB (ca. 60 000 SFr.) zugestanden worden. Die schweizerischen Flugverkehrsleiter steigen in das Schlichtungsverfahren mit einer Forderung um angemessene Besoldung. Diesbezüglich haben wir genaue Vorstellungen; leider bin ich aus verfahrenstechnischen Gründen nicht in der Lage, präzise Zahlen zu nennen.

Auf **Arbeitszeit und Ferien** sollen die Empfehlungen der Expertise Grandjean aus dem Jahre 1968 verwirklicht und der heutigen Zeit angepasst werden (wöchentliche Arbeitszeit von 37 Stunden, Erhöhung des Ferienanspruches um je eine Woche).

Im weitem muss das **Mitspracherecht** in dem Masse geregelt werden, dass die Flugverkehrsleiter in den verschiedenen nationalen Gremien (Luftfahrtkommission, Flugsicherungskommission, Flugunfalluntersuchungskommission, Untersuchungskommission bei Fällen von Fastzusammenstössen, Disziplinarkommission, Kommission ATC 80) zu Wort kommen.

Die **Anstellungsbedingungen** der Flugverkehrsleiter müssen eindeutig und sauber geregelt werden, entweder über den Weg eines Gesamtarbeitsvertrages oder über individuelle Anstellungsverträge mit erweitertem Flugverkehrsleiterstatut.

AR: In welchen Punkten sind Sie eventuell zu einem Kompromiss bereit?

W: Wir sind praktisch in allen Punkten bereit, zu vernünftigen Kompromissen Hand zu reichen. Hingegen kann sicher kein Kompromiss akzeptiert werden, der sich unter dem heutigen Besitzstand bewegt!

AR: Wie beurteilt man in Ihren Kreisen den Vorschlag «Hürzeler», der vorsieht, die Swissair mit der Flugverkehrsleitung in der Schweiz zu beauftragen und Sie somit zu Angestellten dieser Gesellschaft zu machen?

W: Der Vorschlag von Herrn Hürzeler ist mit grossem Interesse zur Kenntnis genommen worden. Grundsätzlich ist es den Flugverkehrsleitern egal, wer als ihr Arbeitgeber verantwortlich zeichnet, sofern die Anstellungsbedingungen akzeptierbar sind.

AR: Herr Wohlwend, im Namen unserer Leser danke ich Ihnen für dieses Gespräch.

Interview: Peter Clausen

Man sollte ...

- Herrn Stucker und seinen Mitarbeitern vom FAAM für den zuverlässigen Revisions-Service danken, mit welchem sie wöchentlich unser Vorschriftenwissen aufpolieren.
- den diversen Abzeichen-Fetischisten unter dem fliegenden Personal unbedingt etwas mehr entgegenkommen, zum Beispiel durch Schaffung von Funktionsabzeichen, welche auf Einkaufstaschen und Rasenmähern angebracht werden können, sowie von entsprechenden Abziehbildchen zum Aufkleben auf den Bauch am Badestrand und fürs Nachttischlämpli. Bitte Balair und Swissair unterscheiden!
H.U.B.
- sich immer zuerst informieren, bevor man einen Artikel oder ein Zirkular in die Welt setzt.
- denken, dass jegliche Übersetzung vom Deutschen ins Französische unmöglich ist, wie das aufgeschlagene Plakat in den Ruheräumen für Besatzungsmitglieder des Flughafens Kloten beweist:

Dieser Ruheraum ist kein Hotelzimmer — er soll von Swissair- und Balair-Besatzungsmitgliedern nur für beschränkte Dauer benützt werden. Der Raum ist in ordentlichem Zustand zu verlassen — so, wie Sie ihn selbst anzutreffen wünschen. Der Schlüssel ist bei Verlassen des Raumes sofort am Schalter Crew Control abzugeben — andere Besatzungsmitglieder möchten auch eine Ruhemöglichkeit haben.

Cette cellule monacle, sans lingerie, n'est pas une chambre d'hôtel. Elle est occupée provisoirement par les équipages romands qui attendent depuis 1962 une amélioration de leur logement à Kloten. Aucune dégradation n'étant possible, chacun laissera la cellule dans l'état ou elle se trouve.

Une clef valable pour les 4 portes reste au contrôle des équipages, afin que la réserve ne puisse s'échapper et déranger les voisins.

- die FOM-Revision bezüglich dem Tragen der Sauerstoffmasken im Flüge positiv erwähnen.
- es nicht glauben, dass die Geschäftsleitung der Balair den Angestellten ihres Büros in Zürich in einem Brief (dat. 5. 7. 73) mitgeteilt hat, dass auf Balair-Flügen ob sofort keine Swissairangestellte mehr als PAD akzeptiert werden.
- es nicht für möglich halten, dass ein peinlich dummes Loblied auf die Militärdiktatur in Chile im Flight-Recorder (Nr. 11) publiziert wird. W.La.

- nachträglich korrigieren, dass der Artikel über die automatische Einsatzplanung in der letzten Rundschau-Ausgabe in diesem Jahr (73), und nicht wie es der böse Druckfehler-Teufel wollte, 1972 geschrieben wurde. (Meldung nur für diejenigen, die es gemerkt haben!)
Red.
- unsere Leser einmal mehr zur Mitarbeit in der «Hobby-Ecke» aufmuntern. Etwas Abwechslung hat auch unsere Zeitung bitter nötig!
Red.



POSTHOTEL* Valbella

7077 Valbella-Lenzerheide ☎ 081/34 12 12 Telex 74109

Wintersportwochen 1973

(Ski- und Schwimmwochen)

3 Wochen

vom 1.—8. / 8.—15. / 15.—22. Dezember 1973

▼
«Neu in diesem Winter "Alle Bahnen"»

Gesamtleitung: Hannes Schmid

7 Tage, alles inkl.: Vollpension, Skikurs, alle Bergbahnen der näheren Umgebung, Hallenbad, Sauna, Schwimmunterricht, reichhaltiges Unterhaltungsprogramm: Candlelight-Dinner, Fondue-Party, **«Der goldene Schuss»** mit Hannes Schmid, Unterhaltungsabend, Bierfest, Skirennen, Preisverteilung und vieles andere mehr.
Fr. 590.— bis Fr. 625.— Bitte verlangen Sie unseren Prospekt

Unser Haus (Baujahr 1965) mit 160 Betten bietet Ihnen:
 Sämtliche Zimmer mit Bad oder Dusche, WC, Radio, Südzimmer mit tiefen Liegebalkons, angenehme heimelige Aufenthaltsräume und Speisesaal, Old-Dutch-Bar (mit Pianist) und Cava-Bar-Dancing (mit Quartett). Bündner Stube für gediegenes A-la-carte-Essen, rustikale Taverna für einen gemütlichen Hock, Terrassencafé (täglich thé dansant), Sauna, Massage, Therapie, Coiffeur und Boutique, Hallenbad (20 x 8 m, 28°), Spielsalon für Jung und Alt, eigene Curlingrinks (Club und Trainer) und Eisbahn, Skilifts direkt vor dem Haus.
 Eben: **Alles unter einem Dach**

Für Swissair-Angestellte auf obengenannten Preisen 10% Reduktion

Basic Information: VEF — unbekannt?

(2. Teil)

Im ersten Teil haben wir gesehen, auf welche Weise der Versicherungsmathematiker seine Berechnungen anstellt, um jedem VEF-Destinatär (Versicherten) nach Vollendung seines 55. Altersjahres eine lebenslängliche Altersrente in Abhängigkeit seines letzten Salärs zu sichern. Die berechnete Einmalprämie, die zum Zeitpunkt des Eintrittes in die VEF bezahlt werden müsste, kann, wie wir ebenfalls gesehen haben, in monatlichen Raten in Form von gleichmässigen Salärprozenten abbezahlt werden. Schliessen wir auch noch die auf ähnliche Weise berechneten Schuldtilgungen für die Übergangs-, Invaliden-, Witwen-, Waisen-, Invalidenkinder- und Alterskinderrenten mit ein, so beläuft sich die **durchschnittliche** Prämie für **alle** Alters- und Funktionskategorien, unter Berücksichtigung der im VEF-Versicherungsreglement garantierten Versicherungsleistungen, auf 46 Salärprocente.

Mit Recht wenden Sie nun ein, diese 46% seien sicher zu viel für einen neueingetretenen Piloten. Es stimmt aber keinesfalls, dass mit dieser Prämie des jungen Piloten die Altersrente des kurz vor der Pensionierung stehenden Flugkapitäns finanziert wird. Der Versicherungsmathematiker berechnete aber bis 1969 diese salärprozentualen Prämien getrennt nach Funktionsgruppe (FO, SFO, PiC 2-eng., PiC 4-eng., NAV/FE) **und** Altersstruktur. Die Grundprämie, heute noch im VEF-Reglement verankert, beträgt 33 $\frac{1}{3}$ % des jeweiligen prämienschuldigen Salärs. Je nach Funktion ergab sich eine Zusatzprämie, ebenfalls in Salärprozenten berechnet. Die Prämienberechnungen bedeuteten für die Stifterin (lies Swissair) einen recht komplizierten Arbeitsaufwand. Bei einer Untersuchung stellte der Stiftungsrat fest, dass im **Jahre 1969 der Prämien-gesamtaufwand 46% des Salärgesamtaufwandes** betrug. Die Aeropers erklärte sich anlässlich der Salärverhandlungen 1969/70 mit einer durchschnittlichen Prämieeinlage von fortan 46% des Salärgesamtaufwandes einverstanden.

Die tatsächlichen Verhältnisse der effektiven Prämienanteile scheinen mir wichtig genug, um sie hier speziell festzuhalten. Sie bestimmen auch die richtige Interpretation der

Versicherungstechnischen Bilanz

Diese ist gemäss Art. 27 des VEF-Reglementes mindestens alle drei Jahre durch einen Versicherungsmathematiker zu erstellen. Sie umfasst folgende Punkte:

- Bestand der aktiven Versicherten
- Bestand der Rentenbezüger
- Technischer Rechnungszinsfuss

- Risikotechnische Wahrscheinlichkeiten
- Vermögen der VEF
- Die finanzielle Situation der VEF per 31. Dezember
- Aufnahme-Grenzalter bei der Grundprämie von 33⅓% (gemäss Art. 5.1. des VEF-Reglementes)
- Tabellensammlung über Spezifikationen, Entwicklung und Durchschnittswerte der Struktur des Bestandes aktiver Versicherter und Rentenbezüger, sowie über die Spezifikation des technisch erforderlichen Deckungskapitals, über den Aktivenüberschuss und über die kaufmännische Bilanz per 31. Dezember.

Eine versicherungstechnische Bilanz per 31. Dezember 1972 liegt heute vor. Hier einige Auszüge daraus. Die Zahlen mit Quellennachweis sind mit Anmerkung (t. B. S. x = technische Bilanz Seite x) versehen.

Bestand aktiver Versicherter:			Stiftungsrate
Piloten	587	74,7%	3
Navigatoren	19	2,4%	1
F/E	178	22,6%	1
Externe	2	0,3%	0
Total	786	100 %	5

Verhältnis PIL zu NAV/FE = 3:1

Bestand der Rentner:

Altersrenten	33
Übergangsrenten	23
Witwenrenten	23
Invalidenrenten	3
Alterskinderrenten	8
Waisenrenten	49
Invalidenkinderrenten	7
Total	146

Technischer Rechnungszinsfuss: 3¼%

Eff. Nettozins ertrag nach Abschreibungen und Rückstellungen: 4,84%

Die risikotechnischen Wahrscheinlichkeiten basieren auf den Grundlagen der EVK 1970 (neue Ausgabe 1970). Aufgrund der Umfrage bezüglich Altersunterschied zwischen den versicherten Ehepartnern konnte die Verstärkung der Witwenrente reduziert werden.

Das **Vermögen der VEF** setzt sich per 31.12.1972 zusammen aus:

- Liegenschaften 56 %
- Aktivhypotheken 19,3%

— Deckungskapital F/E Policen	5 %
— Obligationen (Nom.wert)	17,3%
— Immobilien Zertifikate (Kurswert)	0,1%
— Aktien	18 %
— Diverse Guthaben	0,5%

Die **finanzielle Situation** der VEF per 31.12.1972 hört sich gut an. Unter der Voraussetzung, dass

- keine Entlassungen und Austritte von VEF-Versicherten vor Vollendung des 55. Altersjahres erfolgen,
- alle Rentenberechtigten durchschnittlich das Alter der momentanen Lebenserwartung (80) erreichen,
- der eff. Nettozinssatz sich weiterhin auf ca. 5% beläuft,
- keine Salärerhöhungen erfolgen, die einen Fehlbetrag (Erklärung später) von mehr als 4 Mio/Jahr ergeben,

können mit dem bestehenden Überschuss über mehrere Jahrzehnte Fehlbeträge gedeckt werden, die aus einer jährlichen Erhöhung der versicherten Saläre von rund 8-10% resultieren.

Es genügt normalerweise nicht, bei der Anhebung des versicherten Salärs um x % die Prämie ebenfalls um x % anzuheben. Die Versicherungsleistungen beziehen sich auf das **letzte** versicherte Salär vor der Pensionierung. Demzufolge hätte die um x % angehobene Prämie vom **Eintrittstag** an entrichtet werden müssen. Die Summe der nicht bezahlten Prämien Differenzen wird als Fehlbetrag bezeichnet. Dieser kann, sofern vorhanden, aus einem bestehenden Überschuss gedeckt werden. Der in der Bilanz ausgewiesene Überschuss setzt sich prozentual wie folgt zusammen (1.1.1970 - 31.12.1973):

Überschuss der «alten Piloten»	55%
Überschuss durch Eintrittsgewinne junger Piloten	34%
Überschuss durch Eintrittsgewinne junger F/E	11%

(Quellennachweis techn. Bilanz 1972, S. 11)

Hier kommt der bereits früher angedeutete Einfluss der tatsächlichen Prämienanteile, bezogen auf Funktion und Altersstruktur, zum Ausdruck. Die teilweise vertretene Ansicht, die «Jungen» finanzieren die Erhöhungen der versicherten Saläre für 4-eng. PiC, dürfte damit widerlegt sein. Auch der «Junge» zerrt bereits nach der ersten Salärerhöhung (nicht zu verwechseln mit dem normalen Dienstjahressprung oder Funktionswechsel) vom Überschuss, denn auch bei ihm muss der entstandene Fehlbetrag gedeckt werden.

Struktur des Bestandes der Aktiven

Funktion	Anzahl	Durchschnittl.		Voraussichtlicher
		Alter	Dienstalter	Karrierenverlauf Dienstjahre
F/O	160	28,2	2,6	1. bis 5.
SFO	157	34,2	8,0	5. bis 10.
PiC 2-eng.	107	35,8	10,7	11. bis 15.
PiC 4-eng.	163	45,1	18,8	16. und mehr
Tot. Piloten	587	35,8	10,0	
NAV/FE	197	39,3	11,8	konstanter Verlauf

Praktisch jeder Pilot erreicht bei normalem Karrierenverlauf irgendwann einmal die PiC 4-eng. Skala. Darum muss die Pilotengruppe für die Berechnungen der Alters- und Übergangsrenten als einheitliche Gruppe betrachtet werden, so wie man die NAV und FE als einheitliche Gruppe betrachtet. Schliesslich teilt man diese letztere Gruppe auch nicht in 4 verschiedene Altersgruppen mit entsprechendem Durchschnittsalter auf.

Anteil am Prämienvolumen und technisch notwendige Prämie des 30-jährigen Neueintretenden

Funktion	Bestand	in %	Prämienvolum.	Techn. notw. Prämie
			Anteil in %	des 30-jähr. Neueintr. in Salärprozenten
Piloten	587	75%	80%	39,34%
NAV/FE	197	25%	20%	36,37%

Der Unterschied bei der techn. notwendigen Prämie ist im unterschiedlichen Karrierenverlauf zu suchen. Beim heutigen effektiven Karrierenverlauf der Piloten von:

Copi	1. bis 6. Dienstjahr
PiC 2-eng.	7. bis 12. Dienstjahr
PiC 4-eng.	ab 13. Dienstjahr

ist eine technisch notwendige Prämie von 39,34% eindeutig als zu hoch zu betrachten. Wir vernachlässigen aber den für die Pilotengruppe günstigeren, effektiven Karrierenverlauf und verwenden die Prämienwerte 39,34% bzw. 36,37%.

Bei einer ausserordentlichen Salärerhöhung (Teuerung, Europäisches Mittel) jedoch erhöhen sich diese Prämien für dieses Jahr, sofern der entstandene Fehlbetrag nicht durch eine Einmaleinlage gedeckt wurde.

Die **einmaligen Kosten** für die **Erhöhung des versicherten Salärs um 1%** belaufen sich:

		durchschn. pro Versicherter:
für alle Piloten	zus. auf Fr. 250 000.—	} Fr. 426.— Fr. 1320.—
für alle NAV/FE	zus. auf Fr. 260 000.—	
(t.B. S. 14)		

Massgebend für die ungleiche Kostenverteilung für die Gruppe NAV/FE ist das durchschnittlich höhere Eintrittsalter 26,3 (Piloten 25,9) und das höhere Durchschnittsalter 39,3 (Piloten 35,8, mehr Beitragsjahre). Die Fehlbeträge der Salärerhöhungen 1970 bis 1973 lassen sich direkt errechnen, unter Einbezug des bekannten Salär-Gesamtaufwandes für Piloten und NAV/FE. Werden diese beiden Fehlbeträge prozentual an den entsprechenden Salär-Gesamtaufwänden gemessen, so erhalten wir eine einmalige Zusatzprämie, die zu der technisch notwendigen Prämie (39,34% bzw. 36,37%) hinzuzuzählen ist.

Einmalige Gesamtkosten für die Erhöhung des versicherten Salärs um:

	Piloten		NAV/FE	
	Betrag	Zusatz-Prämie in %	Betrag	Zusatz-Prämie in %
1% (t.B. S. 14)	250 000.—	0,576	260 000.—	2,975
5% (1970+71)	1 250 000.—	2,88	1 300 000.—	11,95
9% (1972)	2 250 000.—	5,20	2 340 000.—	21,52
9,5% (1973)	2 375 000.—	5,48	2 470 000.—	22,71

	korrigierte VEF-Prämie	Differenz Differenz	korrigierte VEF-Prämie	zu 46% zu 46%
1970+71	42,22	+3,78	48,32	— 2,32
1972	44,54	+1,46	57,89	—11,89
1973	44,82	+1,18	59,08	—13,08
eff. Prämie	46	+Fr. 4 417 000.—	46	—Fr. 3 120 000.—

Berechnet auf der Basis der neuen Bilanzgrundlage ergibt sich zum Stichtag 1.1.1973 für die Skalaverlängerung der max. Dienstjahre von 5% (NAV/FE, 18. bis 23. DJ.) bzw. 3 (Piloten 20. bis 23. DJ.) Jahre folgender einmaliger Kapitalbedarf (t.B. S. 2, rot).

	Piloten	NAV/FE
Bestand	587	197
in ‰	75	25
Kapitalbedarf	Fr. 12 426 000.—	Fr. 6 887 000.—
in ‰	65	35
Prämienvol'anteil		
in ‰	80	20

Bezogen auf die aktuellen Bestände ergeben sich folgende **Belastungen** der differenzierten Prämien in Prozenten der jeweils versicherten Saläre für die **jährliche Übergangsrente** (von der Pensionierung an bis zur Vollendung des 65. Altersjahres, t.B. 5.3 rot und Tab. 1)

Übergangsrente:

Fr. 14 400.— p.a. Fr. 18 000.— p.a.
(ab 1975?)

Piloten	7,36%	5,88%
NAV/FE	12,15%	9,72%

Die Erhöhung des Witwenrenten-Minimums von Fr. 12 000.— auf Fr. 23 537.— (33 $\frac{1}{3}$ % des SFO-Salärs im 12. DJ.) kommt den FO und SFO (bis 11. DJ.) und allen NAV/FE zugute. Diese Regelung ist vom sozialen Standpunkt aus absolut gerecht und wird von der Aeropers befürwortet. Die einmaligen Mehrkosten belaufen sich auf (t.B. S. 5 rot):

Piloten (FO und SFO bis 11. DJ.)	Fr. 138 000.—
NAV/FE, alle	Fr. 498 000.—
Total	Fr. 636 000.—

Leider stellen wir bei einer genauen Betrachtung fest, dass die Gruppe NAV/FE bei gleicher salärprozentualer Prämie fast in allen Teilen prozentual zum Prämienvolumen und zum Teil auch frankenmässig die Kasse der VEF mehr belastet, als dies die Gruppe der Piloten tut. Dagegen ist im Prinzip nichts einzuwenden. Wir alle mögen unseren Berufskollegen im Cockpit bei gleicher salärprozentualer Prämie die gleichen salärprozentualen Versicherungsleistungen nach der Pensionierung gönnen. Die Aeropers bekennt sich zur Solidarität, erwartet aber von der Gegenseite die gleiche Einstellung. Stellen wir einen Leistungsvergleich an, so bemerken wir einen prozentualen Unterschied bei der Summe der Alters- und Übergangsrente, sowie bei der Alterskinderrente.

Der heutige Rentenprozentsatz zum Salär	Piloten	NAV/FE
mit 45% Rente und Übergangrente beträgt	57%	65%
Alterskinderrenten-Prozentsatz zum Salär	3 1/3 %	5,5%

Da es sich bei diesen Renten nicht mehr um minimale Sozialleistungen handelt, bedarf es hier einer ausgleichenden Korrektur, ohne dabei die Renten der NAV/FE-Gruppe zu reduzieren. Ein damit verbundener Belastungsausgleich wäre sicher nicht ungerecht. Oder vielleicht doch? Weil z. B. das Risiko bei den Piloten grösser sein sollte (Militärpiloten) und diese Gruppe damit die Kasse mehr belastet? Die technische Bilanz (Tab. 2) hält im Zeitraum vom 1.1.1970 bis 31.12.1972 (3 Jahre) folgende Mutationen fest:

Abgänge	Piloten	NAV/FE	Verhältnis
Invaliditätspensionierung	1	1	1 : 1
Todesfälle	4	2	2 : 1
Bestand per 1.1.1973	587	197	3 : 1

Vereinzelte Behauptungen innerhalb und ausserhalb der Aeropers, die in eine diametrale Richtung weisen, dürften damit entkräftet sein.

Damit wären die wichtigsten Punkte der technischen Bilanz per 31.12.72 erwähnt. Zweifellos fiel sie für gewisse Interessengruppen nicht ganz zu deren Zufriedenheit aus und dürfte deshalb in verschiedenen Punkten angezweifelt werden. Aber Hand auf's Herz; massen wir uns als Laien wirklich an, mathematische Untersuchungen anerkannter, akademischer **Fachleute** mit laienhaften Behauptungen und einfachen «Milchbüechli-rechnungen» zu widerlegen? Lassen wir uns etwa unsere «Büez» im Cockpit von Nichtpiloten oder Nichtnavigatoren kritisieren?

Fortsetzung folgt

K. Rutishauser

Crew Globetrotter

Supplement Nr. 2 bringt wiederum eine schöne Anzahl von neuen Beiträgen. Dies ist umso erfreulicher, da die «globetrottbaren» Nightstops in Europa immer dünner gesät sind. Vielleicht möchten andere Sektoren eine ähnliche Sammlung anlegen? Wir möchten hiermit den Wettbewerb eröffnen, denn es wird sicher unter unseren 3- und 4-motorigen Kollegen jemand bereit sein, die Beiträge seines Sektors zu sammeln und zu redigieren. Bis wir jedoch den Namen dieses Kontaktmannes bekanntgeben können, schicken Sie bitte Ihre Beiträge an Box 200 und wir werden sie in die Sammlung aufnehmen.

Ihr
L. Zsindely

BUDAPEST

Hotel Vörös Csillag

liegt über der Stadt am Szabadsagberg

Mit der neuen Zahnradbahn vis-à-vis des Hotels «Budapest» zur Endstation fahren (Fahrpreis 1.50 Ft/Person). Das Hotel, mit sehr guter Küche, freundlicher Bedienung und mässigen Preisen, befindet sich ca. 100 m von der Endstation entfernt.

Die Zahnradbahn fährt bis kurz vor 01.00 Uhr.

Oktober 1973 K. Wohlgemuth

COPENHAGEN

Restaurant Spinderokken

Trommesalen 5 (Nebenstrasse von Vesterbrogade)

Diese Beiz ist in Copenhagen sehr zu empfehlen. Nicht weit vom Hotel, guter Service. Durch Reception vorher Tisch bestellen lassen, besonders am Wochenende.

Preise nicht billig. CPH-Standard, grosse Auswahl an Fisch und Fleisch.

Oktober 1973 J. Seger, A. Borner

Restaurant Fiskehusets

Gammel Strand 34 (bei der Christians Burg, ca. 15 Min. vom Hotel)

Empfehlenswerte Fischspezialitäten (Hauptgang ca. 40 DK). Zuvorkommende Bedienung. Reservation nötig.



Jazz Lokal «Vingarden»

Nikolaj Plads (bei St. Nikolaj Kirche)
Dixieland Jazz (Eintritt 5 DK, 5,25 DK). Originelle Dekoration, viel Rauch!
September 1973 P. Thut, B. Hauser

Café Sorgenfri

Brolaeggerstraede 8 (ein Block von der Walking Street)
Eine der ältesten Beizen der Stadt, verraucht und einfach. Man trinkt Bier, isst kalte Platten (Schweinsbraten!!) und diskutiert mit der Tischnachbarschaft (beiderlei Geschlechts). Meet the Danes.
September 1973 Zsi

LONDON

«Flanagan's»

100 Baker St. W. 1, Victorian Style
Restaurant mit vorwiegend Fischspezialitäten. Steak and Kidney Pie ist auch erhältlich, sowie preisgünstige französische Weine. Das Essen ist gut und die Atmosphäre ist gemütlich, Sägemehl am Boden und gesungen wird auch. Ca. 10 Gehminuten vom Clifton Ford.
Anmeldung unbedingt erforderlich (Telefon 01 - 935 0287).
September 1973 John Spörri

OSLO

Restaurant Bagetelle

Bygdoy Allé, 15 Min. walk from Hotel Grand
Good french cooking, prices are reasonable

Bonanza

Hotel Grand's night-club
Dinner dansant, enjoyable atmosphere
Need to book your table at check-in well in advance
Oktober 1973 H. Bättig

ROMA

Osteria der belli

P.za S. Apollonia, 9-10-11 (S. Maria in Trastevere)
10 Min. vom Hotel Forum, mit Taxi. Typisches, sehr schönes Restaurant, ausgezeichnetes Essen (als Vorspeise «Grespelle» sehr empfehlenswert). Sehr nette Bedienung durch den Chef selbst. Günstige Preise.
November 1973 HPZ

GENF

Swissair-Crew-Ski-Lift oder ein Versuch das Crew-House (im Winter) etwas aufzuwerten

Der längere Aufenthalt in Zürich gestattet herauszufinden, ob die ganze Crew den Stemmbogen beherrscht. Die Wetterprognose für die nächsten zwei Tage ist durchzogen; doch wir beschliessen trotzdem, Skihose und -schuhe mit nach Genf zu nehmen. Dort wird die Decision wie immer dem «Alten» übergeben, der sie aber elegant an eine «Frühaufsteher-Crew» delegiert: «Hört mal, wenns morgen regnet, streicht uns einfach von der Weckliste»!

Es regnet nicht!!!

Um 07.30 Uhr holen wir den am Vorabend bei Hertz Genf bestellten Wagen ab; jedoch, Wagen nicht aufgetankt, Loch im Pneu. Pfitzner Car Rental hilft mit VW aus. 08.00 Uhr Abfahrt: alle ausser mir mit «Crew-House-Zmorge» im Bauch. Fahrt durch die Stadt Genf, Annemasse, Bonne, St. Jeoire, Taninges, **Les Gets** (schon Les Gets gut zum Skilaufen), **Morzine**. Ankunft Morzine: 09.20 Uhr. Skimieten innert 10 Minuten, dann ins enge Tal zur Talstation der Schwebebahn nach **Avoriaz**, 10.15 Uhr, 1800 m/ü.M. in einem Skiparadis und das bei blau-blau-blauem Himmel (sagt man dem swissairblau?). Übrigens, das Gebiet wird mit Champéry VS zusammen ausgebaut und soll schlussendlich 220 km Piste ergeben; und dies 70 km vor dem Crew-House.

Die Skilifte sind altmodisch und überlastet (Eingang für Propriétaires benutzen), die Abfahrten gut bis rassig. Halbtagsabonnement fFr. 23.— genügt bis 13.00 Uhr; dann gemütlich wieder zurück zum Auto. Skirückgabe sowieso erst nach 14.00 Uhr möglich. Ankunft im Crew-House 15.30 Uhr, also noch drei Stunden Zeit zum ausruhen bis zum «Abend-Brüsseler» mit gut 10 Abfahrten «unterm Dach», ohne «Gjufel», wenn Ihr das meint.

Die Begeisterung wächst, die Mädchen sind nach den beiden «Voll-Häusern» nicht einmal müde: «B'halts Auto bis morn»! Sonntags geht's auch näher: Auf dem **Col de la Faucille** hat im September 1972 der Blitz eingeschlagen, und die Versicherung zahlt ein nigelnagelneues Restaurant inkl. 4er-Gondelbahn, zusätzlich hat's noch weitere fünf Skilifte — und alles 15 km vom neuen Swissair-Wintersport-Center weg (sag Crew-House). Auf dem Col de la Faucille mietet man die Skis bei Gérald Sport mit 10% Swissair-Rabatt.



Im Winterflugplan 1973/74 scheint folgende Rotation zu einem Swissair-Crew-Ski-Lift ex Genf geeignet zu sein:

Täglich 708/726/747/958/727 (1. Tag) — Skifahren — 778/779 (2. Tag)

Hierbei ist zu beachten, dass die Absprache vor dem Check-in in ZRH erfolgen muss, da 708 der erste Tag einer Rotation ist.

Gruss und «Ski Heil» Thomas Bircher



Können Luft-Zusammenstösse verhindert werden?

(Ein Résumé aus der NZZ / Luftfahrt)

Vier bis fünf Prozent aller Opfer von Flugunfällen sind der Ursache eines Zusammenstosses in der Luft zuzuschreiben. Eine relativ bescheidene Quote, und trotzdem ist man weltweit bemüht, die Kollisionsgefahr vollständig auszumerzen. Diese kurze Zusammenfassung soll über den gegenwärtigen Stand der Technik im Bezug auf Verhütung von Zusammenstössen in der Luft orientieren.

1. Die Gründe für Zusammenstösse

Es ist unnötig, Gründe aufzuzählen, die zu Kollisionen in der Luft führen können. Diesbezügliche Erfahrungen, die wir leider an Bord unserer Flugzeuge immer wieder machen müssen, zwingen uns zu grösster Vorsicht. Sicher ist es nicht übertrieben, wenn ich behaupte, dass jeder von uns im Laufe seiner Karriere mindestens einmal eine ungewohnte Annäherung (Fastkollision) miterlebt hat. Die Gründe dafür sind bei näherer Betrachtung meist auf zwei Ursachen zurückzuführen: IFR/VFR-Konflikte und mangelnde IFR-Kontrolle. Während letzteres der seltenere Fall ist, der durch technische Verbesserungen schrittweise ausgemerzt werden könnte, dürfte das Problem des VFR-Flugverkehrs (Zivil und Militär) grössere Schwierigkeiten bereiten. Die folgende Aufzählung, die von den bereits bestehenden, einfacheren «Verhütungsmitteln» bis zu den noch in Erprobung begriffenen, komplizierteren Systemen reicht, wird zeigen, dass sich im technischen Bereich einiges tut.

2. Farbe, Licht und Annäherungswarnungen

Die visuelle Erkennbarkeit von Flugzeugen hängt von vielen Faktoren ab, wie Helligkeit, Oberflächenbeschaffung (Glanz), Kontrast, Grösse und Form, die je nach Wetterlage und Begegnungssituation ganz verschieden sind. Auffällige Farben und der übliche Gebrauch von Lichtern (Positions- und Antikollisionslichter konventioneller Art) dürfen als Notbehelfe qualifiziert werden. Als Neuerung könnte man auf diesem Gebiet am ehesten die weissen «Strobe lights» (Kondenser-Entladungs-Blitzlichter) bezeichnen, die — ohne zu blenden — auch bei schlechter Sicht schon auf grössere Distanzen sichtbar sind (z. B. DC-10 und Cessna Citation).

Eine weitere Gruppe von relativ einfachen Systemen zur Verhütung von Zusammenstössen in der Luft sind reine Annäherungswarnungen, die den Piloten zwar auf die Nähe eines anderen Flugzeuges aufmerksam machen, ihm aber verschweigen, wo er die Gefahr zu suchen und was

er zu tun hat, um eine mögliche Kollision abzuwenden. Bei diesen einfachen Annäherungswarnungen muss man sich fragen, ob sie überhaupt einen Wert haben. Nichts schlimmeres als eine Warnlampe im Cockpit, die andeutet, dass sich irgend ein anderes Objekt in unmittelbarer Nähe befindet — eine Gefahr, die aber nur mit geringer Wahrscheinlichkeit lokalisiert werden kann.

3. Kooperative Systeme

Passive Zusammenstoss-Verhinderungssysteme, die sich nicht auf die aktive Mitarbeit aller Flugzeuge stützen, sind heute und vermutlich auch in nächster Zukunft noch nicht realisierbar. Bleiben also nur die kooperativen Systeme, bei denen alle Luftverkehrsteilnehmer aktiv mitmachen müssen. Ein solches System könnte nur dann verwirklicht werden, wenn es den Bedürfnissen von Klein- und Grossflugzeugbesitzern gerecht wird. Der Preis eines solchen Gerätes spielt dabei eine nicht unwesentliche Rolle. Ob sich ein neueres Annäherungswarnungssystem (Infrarotkörper sprechen auf Antikollisionslichter an, Preis ca. Fr. 3 000.—) durchsetzen wird, ist zu bezweifeln, denn technisch wird dieses System (es spricht nur auf kurze Distanzen an) wohl nie überzeugen können.

Etwas besser sieht es bei einem von Honeywell und RCA entwickelten Transponder-Abhörgerät aus. Ein Zusatzgerät zum eigenen Transponder ist in der Lage, die Antwortimpulse des in der Nähe befindlichen Flugzeuges an die abfragende Bodenstation (Sekundärradar) ebenfalls aufzufangen. Misst man gleichzeitig noch die Stärke des rückgestrahlten Antwortsignals, kann sogar eine Distanzinformation extrahiert werden. Dazu müsste man aber die verschiedenen Transponder-Fabrikate in der Stärke des Abgangssignals bei der Antennenabstrahlung standardisieren. Ein weiterer Nachteil ergibt sich in der Tatsache, dass der sich drehende Such- und Abfragestrahl des Bodenradars sehr schmal ist, was die Anzahl der abzuhörenden Flugzeuge beschränkt.

Ein weiteres, von Bodenstationen unabhängiges System zur Verhütung von Kollisionen bedient sich ebenfalls eines Rundumradarstrahlers, der aber nicht, wie bei den anfangs erwähnten Fabrikaten, kontinuierlich sendet, sondern pulsierend. Fliegt nun ein mit dem gleichen Gerät ausgerüstetes Flugzeug in den gewählten «Schutzbereich» des Pulsradars, so werden, wie bei einem Transponder, Antwortsignale ausgelöst. Der Pilot muss bei Erhalt der Warnung aber immer noch selber Ausschau halten. Dieses an und für sich billige System wird gegenwärtig weiter ausgebaut, indem die Anzahl «Messungen» pro Sekunde erhöht wird. Damit hofft man eine Distanzvariation und somit eine echte Kollisionsgefahr ausfiltern zu können. Diese technische Erweiterung hätte aber einen wesentlichen Preisanstieg zur Folge und das Gerät würde für die Privatfliegerei vermutlich zu kostspielig.

4. Zeit-Frequenzwarnsystem EROS

McDonnell-Douglas verwendet für ihre Phantom-Werkflüge das selbstentwickelte und bis heute am meisten erprobte Kollisionswarnsystem EROS II, dem infolge seiner speziellen Bedeutung ein eigenes Kapitel gewidmet sei. EROS II basiert auf einem zeitlich gestaffelten Abfrage- und Antwortsystem von bis zu 2000 Flugzeugen. Alle Flugzeuge werden durch eine am Boden oder in der Luft befindliche Atomuhr zeitlich genau synchronisiert und senden deshalb genau in ihrem Zeitintervall ihre Identität und Höhe zur abfragenden Station eines anderen Flugzeuges. Das System erfasst die Höhe, die Distanz und die Distanzvariation aller analog ausgerüsteten Flugzeuge im gleichen Luftraum. Ein kleiner Bord-Computer verarbeitet die Antwortsignale und warnt den Piloten, indem er gleichzeitig Instruktionen für das Verhalten (Steigen, Sinken, Kurven) gibt. Nachteil dieses ingeniosen Systems ist sein hoher Anschaffungspreis. Allein die Bordanlagen kosten je nach Ausführung Fr. 150 000.— bis Fr. 200 000.—; dazu kommen noch die sehr kostspieligen Atomuhren am Boden oder in der Luft.

5. DABS: Discreet Address Beacon System

Das amerikanische Luftamt (FAA) fördert ein vielversprechendes System, das in Zukunft die Luftkontrolle revolutionieren und gleichzeitig eine Kollisionswarnung verschaffen soll. Beim DABS wird eine umfassende Darstellung der Luftlage erreicht, indem der Datalink der heutigen Transponder verbessert wird. Jedes Flugzeug kann dann persönlich, beliebig oft und diskret via eine Bodenstation abgefragt werden über seine Höhe, Geschwindigkeit, Flugrichtung, Position gemäss bord-eigener Navigationsplattform, Wind usw. Man beachte, dass der umständliche und zeitaufwendige Sprechfunkverkehr grösstenteils überflüssig würde. Mit der Sende- und Empfangsanlage gekuppelte Computer können die per Datalink eintreffenden «Meldungen» zeitlich synchronisieren und speichern. Das Resultat ist eine «totale Situation» der Luftlage; und welche wesentlichen Vorteile ein solches System hat, liegt auf der Hand. Die Kontrolle über den Luftverkehr könnte mehr oder weniger automatisiert werden, denn beim DABS wird ja nicht nur abgefragt, sondern auch mitgeteilt. Ob dies eine normale Anweisung ist — ein Wechsel der Flughöhe zum Beispiel, wäre im Cockpit auf einem eigens dafür verwendeten Anzeigegerät digital abzulesen — oder eine «wichtige Mitteilung» über eine bevorstehende Kollision, beide Probleme wären mit dem DABS schnell und sauber zu lösen.

Die operationelle Erprobung von DABS soll bis Ende 1973 abgeschlossen werden, um einen raschen Entscheid des FAA zu ermöglichen.

Peter Clausen

«Coronado»-Modelle, letzte Gelegenheit!

(Eine Umfrage)

Langsam aber sicher geht die Epoche jenes Flugzeuges zu Ende, das vor allem für die Swissair lange Zeit das Prunkstück ihrer Flotte war. Nebenbei bemerkt, einige von uns behaupten, dies treffe heute noch zu! Mit dem Auslaufen der Coronados wird unsere Geschäftsleitung endlich ihren unwirtschaftlichen Dorn im Auge los, während für viele von uns Erinnerungen wach werden, die sich nicht nur auf ein rassiges und schnelles Flugzeug beziehen. Gedanken verbinden sich mit jenen schönen Zeiten der Verkehrsfliegerei, die heute nur noch von einem wehmütigen «Das waren noch . . . -Seufzer» begleitet werden.

Kommen wir zur Sache. Da Convair mit ihrer Coronado unverdientermassen recht viel Pech hatte, waren nur wenige Gesellschaften bereit, diesen Typ in ihre Flotte aufzunehmen. Dementsprechend gering ist auch die Nachfrage auf dem Flugzeugmodell-Markt. Bekannte Hersteller-Firmen («Revell» usw.) führen die CV-990 nicht mehr in ihrem Sortiment, so dass es heute nicht mehr möglich ist, ein entsprechendes Modell im Laden zu kaufen.

Capt. Guido Ruggli, sicher der bekannteste «Coronado-Fan» unter unsern Piloten, hat sich auf eigene Initiative hin bereit erklärt, nochmals eine Aktion zu starten, die Ihnen, liebe Leser, wohl die letzte Möglichkeit bietet, sich ein CV-990 Flugzeugmodell anzueignen. Bereits sind erste Kontakte mit einer englischen Spezialisten-Firma aufgenommen. Das Modell (selbstverständlich in Swissair-Farben) wäre in Plastik im Massstab 1:100 gefertigt und mit einem Ständer versehen.

Mit dieser Umfrage möchte Capt. Ruggli feststellen, wieviele unter Ihnen an einem derartigen «Coronado»-Modell interessiert sind. Nach einer Auswertung der eingegangenen Talons liesse sich mit der Hersteller-Firma ein genauer Preis (Grössenordnung Fr. 150.—) aushandeln.

Es sei nochmals betont, dass es sich beim Ausfüllen des untenstehenden Talons um eine **Umfrage und nicht um eine Bestellung** handelt. Diese wird vermutlich in der übernächsten Ausgabe der Aeropers Rundschau erscheinen. Viel Erfolg!

Die Red.

..... hier abtrennen

Umfrage: «Coronado»-Modell

Ich interessiere mich für obiges Flugzeugmodell

Name

Vorname

Box

Stückzahl

Bitte bis spätestens 31. Januar 1974 einzusenden an
Capt. G. Ruggli, Box 184

Wir wünschen allen unsern Lesern frohe Festtage und ein glückliches neues Jahr.

Die Redaktion



Nous souhaitons à nos lecteurs et en particulier à nous collègues malades un joyeux Noël et une heureuse nouvelle Année.

Les Redacteurs



We would like to take this opportunity of wishing «Rundschau» readers — wherever they may be — a Merry Christmas and a Happy and Prosperous New Year.

The Editors



Wy wensden de lezers van de Rundschau een vrolyk Kerstfeest en een gelukkig Nieuw Jaar.

De Redactie



Alla Rundschau läsare önskas God Jul och Gott Nytt Åar med en speciell hälsning till våra Sjuka vänner.

Redaktionen

From other publications . . .

Aus «Tages-Anzeiger», 17. November 1973

Swissair im Kampf und Aufstieg

mo. «Die vorliegende Schrift will die wechselvolle Entstehungsgeschichte der Swissair von innen darstellen, aus einer Sicht also, die nur wenigen Eingeweihten bekannt sein dürfte. Diese Darstellung weicht deshalb in wesentlichen Punkten von dem ab, was hierzulande über die Vergangenheit der Swissair geglaubt oder herumgeboten wird.»

Dieses Zitat aus der Vorbemerkung des Autors charakterisiert das Swissair-Buch von Robert Fretz trefflich: Der Verfasser, heute 72jährig, erlebte den Beginn der Swissair als Pilot und entscheidende Jahre ihrer Entwicklung als Verfechter des Interkontinentalverkehrs sowie (1954 bis 1966) als Leiter des Departements Operationen. — Der Kampf zwischen den Befürwortern einer rein europäisch tätigen Fluggesellschaft und jenen, die für Transatlantikdienste eintraten, nimmt in Fretzens Schilderung einen breiten Raum ein. Die Darstellung ist betont persönlich gehalten, spritzig, ja bisweilen polemisch im Ton und verschont weder lebende noch verstorbene Gegner des Verfassers. Das Buch ist in diesem Sinne auch nicht umfassend: Vieles fehlt, anderes ist bewusst einseitig dargestellt. Als Erlebnisbericht eines «Insiders» erhebt das Werk jedoch auch keinen Anspruch auf historische Ausgewogenheit; es will Diskussionsbeitrag sein und erfüllt diesen Anspruch ohne Einschränkung.

(Robert Fretz: Swissair im Kampf und Aufstieg. Schweizer Verlagshaus AG, Zürich, 1973. 328 Seiten, Fr. 19.80).

From the 'Herald Tribune' 5th November, 1973:

A New York federal appeals court has upheld a lower court ruling that victims of airliner hijackings may sue for damages.

The court denied a motion by Swissair to dismiss the complaint by Mrs. Greta Husserl of Manhattan who claimed hijacking is like an accident and she is entitled to \$70,000 in damages.

Mrs. Husserl, a piano teacher, sued Swissair for «personal injury» to her resulting from a hijacking of a jet by Palestine guerrillas in September, 1970. District Judge Harold Tyler ruled last November that «hijacking is within the ambit of the term accident and suffices to create the presumption of liability.»

From 'Australian News':

Sydney marksman Robert Eyles, 30, has developed nylon bullets as a weapon against hijackers. The bullets, 1.8 centimetres long, could kill at 18 metres but would not pass through the hijacker's body and strike others, nor would they penetrate the fuselage of an aircraft. The light-weight bullets expend 90 per cent of their energy on impact. They would not pass through aircraft seats, and passengers who remained in their seats during a shoot-out would most likely escape harm. Mr. Eyles has started procedures to patent the bullet.

Aus «Tages-Anzeiger Magazin», 17. November 1973

Die Hauptprobe

Die Ölscheichs und Ölpräsidenten machen es möglich: Wie die letzten Tage gezeigt haben, ist plötzlich alles machbar geworden, was noch vor zwei Wochen als fromme Wünsche der Konsumkritiker, Hygieniker, Umweltschützer, Wachstumsverweigerer und Förderer der Verkehrssicherheit abgetan wurde. Sonntagsfahrverbot, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Verzicht auf Weihnachtsillumination, Herabsetzung der Zimmertemperatur auf 20 oder gar 18 Grad Celsius — das alles wurde in mehreren europäischen Ländern obligatorisch, weil in einer schlaflosen Nacht (zwischen dem 4 und dem 5. November) die Vertreter der zehn ölproduzierenden arabischen Länder in Kuwait beschlossen hatten, vorderhand 25, später noch mehr Prozent ihrer Fördertürme stillzulegen und den Abnehmerstaaten entsprechend weniger, zum Teil überhaupt kein Erdöl mehr zu liefern.

Auch in der Schweiz richten wir uns darauf ein. Wir üben die Energieknappheit. Vorderhand ist diese Knappheit noch manipuliert, aber sie stellt die Verhältnisse her, die infolge der Erschöpfung der mineralischen Rohstoffe ohnehin einmal eintreten werden. Die Araber schicken uns in die Hauptprobe und konfrontierten uns mit wirtschaftlichen Konsequenzen, die zu bewältigen wir zuerst lernen müssen.

Das Zeitalter der sorglosen Verschwendung geht langsam zu Ende, dasjenige der Sparsamkeit bricht an. La Fontaines Zikaden verwandeln sich in Ameisen. Der vom «Club of Rom» in seiner Schrift «Die Grenzen des Wachstums» angekündigte Wendepunkt, wo die exponentiell ansteigenden Kurven in allen Lebensbereichen an Steilheit verlieren werden, ist vielleicht schon erreicht. Entscheidungen, die wir später auf alle Fälle hätten treffen müssen, werden lediglich vorverlegt. In den USA hätte man wahrscheinlich nächstes Jahr ohnehin die Benzinrationierung einführen müssen, auch wenn der nahöstliche Hahn nicht zugehört würde. Zwei Jahrhunderte lang, seit den Anfängen der Industriali-

sierung und der Kolonialherrschaften, lebten wir in der Illusion, die Reichtümer dieser Welt seien unerschöpflich und erst noch dazu bestimmt, dem ausschliesslichen Wohl der «gesitteten Welt» zu dienen. Nach der Erfindung des Benzinmotors und des Automobils galt es als ausgemacht, dass die Natur das Plankton und die Lagunenflora der Urzeit nur deshalb unter den Randwüstenböden des Mesopotamischen Trogs habe zu Petrol werden lassen, damit den motorisierten Vehikeln in aller Herren Ländern (d. h. in allen Herrenländern) der Treibstoff nicht ausgehe.

Wir sassen am längeren Hebel — nun haben wir plötzlich den kürzeren in der Hand. Was haben wir anderes erwartet? Vom Augenblick an, da die Europäer den Ländern Nordafrikas und des Persischen Golfes die Unabhängigkeit schenkten, gaben sie ihnen das Recht und die Möglichkeit, das Gesetz von Angebot und Nachfrage ebenso egoistisch anzuwenden, wie es von ihnen, den Europäern, mit der grössten Selbstverständlichkeit praktiziert worden war. Wir werden erpresst, wie die künstlich Unterentwickelten generationenlang erpresst wurden.

Kleine Typenlehre

(Ein Gedicht aus dem Nebelspalter)

Es gibt Ellenbogentypen,
ohne Rücksicht und Erbarmen,
oder gierige Polypen,
alles raffend mit den Armen.

Ferner gibt es Ringelnattern,
welche kriechen und sich winden
und, um etwas zu ergattern,
immer krumme Wege finden.

Überdies gibt es auch Unken,
Schnattergänse, Meckerziegen,
die mit Klatsch und plaudertrunken
ständig in den Ohren liegen.

Von der Regel ausgenommen
bist natürlich **du** zumindest,
weil du selber dich vollkommen,
fehlerfrei und edel findest.

Fridolin Tschudi

Organisation des Vorstandes

Präsident:	H. Hürzeler	Fach 17
Vizepräsidenten:	T. Patch	Fach 226
	P. Rellstab	Fach 116

Ressort	Verantwortlicher		Stellvertreter	
Administration und Dokumentation	E. Heusser	Fach 362	Sekretariat	
Ausländerfragen	T. Patch	Fach 226	J. Sterndale	Fach 322
Dachverband	P. Rellstab	Fach 116	M. Bethge	Fach 1828
Einsatz-, Deplacement- und Hotelfragen	P. Rellstab	Fach 116	M. Cross	Fach 260
EUROPILOTE	J. Sterndale	Fach 322	E. Heusser	Fach 362
Finanzen	P. Gisiger	Fach 1389	Sekretariat	
Planung und Koordination	H. Amsler	Fach 10	Sekretariat	
IFALPA	J. Sterndale	Fach 322	T. Patch	Fach 226
Information und Presse	E. Heusser	Fach 362	R. Schumacher	Fach 339
Navigatoren	M. Bethge	Fach 1828	O. Scheitlin	Fach 1857
Salärfragen	H. Ehrensperger	Fach 1322	C. Henry	Fach 132
Schulfragen und Seniority	H. Roth	Fach 1471	H. Amsler	Fach 10
Security	R. Schumacher	Fach 339	E. Heusser	Fach 362
Versicherungen	K. Rutishauser	Fach 159	E. Heusser	Fach 362
Copi	P. Gisiger	Fach 1389	H. Roth	Fach 1471

Sekretariat

F. Woodtly
 Frau N. Grösch-Bonhöte
 Ewig Wegli 10, 8302 Kloten, Telefon 814 15 15
 Postfach 83, 8058 Zürich-Flughafen

Einsatz-Kommission

Hauptvorsitz: H. Hürzeler
 Vorsitzende: P. Rellstab, M. Cross
B-747: R. Schilliger (Typenchef), C. Henry
DC-10: W. Meyer (Typenchef), P. Habegger
DC-8: E. Kaiser (Typenchef), C. Milne-Fowler,
 L. Ritz

CV-990: W. Pink (Typenchef), H. Maurer,
 M. D'Hooghe

DC-9: K. Kuratli (Typenchef), A. Atkins,
 U. Bodmer, J. Elfiring

Navigatorenfragen

M. Bethge

IFALPA-Kommission

J. Sterndale, E. Heiz, L. Zsindely, D. Staal

Eidg. Luftfahrt- und Flugsicherungs-Kommission

A. Sooder, E. Heiz

Flugsicherheits-Kommission

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

VEF-Stiftungsratsmitglieder

K. Rutishauser, O. Scheitlin, A. Sooder,
 H. Wiederkehr

Aeropers-Delegation beim Dachverband

Präsident: H. Hürzeler
 M. Bethge, H. Roth, P. Rellstab,

Loss of Licence-Kommission

K. Rutishauser, W. Pink

Kommission für Ausländerfragen

T. Patch, D. Bertram,
 E. Björkman, J. Elfiring, J. Howells

Romands

J.-F. Duplain, R. Mérier, J.-Cl. Rotach

IANC-Vertreter und Zollfragen

V. Ramchandran

Zollfragen

K. Schmidli

Kontrollstelle

H. Dietschi, A. Strehler

OASF-Kommission

Präsident: E. Hedlund
 L. Idla, T. van Scherpenzeel
 Sekretär: M. Cross

Stimmzähler

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

Rundschau-Redaktion

P. Clausen, M. Cross, F. Woodtly

