

Komm mit
zu den
schönsten
Küsten
Europas



Nahtlos bräunen!

Sie tragen Haut und nichts als
Haut von der Wohnung bis zum
Strand.

Luxushotels, Bungalows,
Sommerhütten, strahlende
Sonne: Erholung, die
Spaß macht ...

... zu Preisen, die Sie
unbedingt vergleichen
sollten



Fordern Sie unseren
großen Farbbildkatalog S 16

OBONA-REISEN
635 Bad Nauheim, Postf. 1449
Tel. 06032/8985

Diese Anzeige erscheint exklusiv im Spiegel

999

**Spiegel-Leser
lernen
bei uns
kostenlos
windsurfen**

Anfragen von
Händlern und
Instruktoren
erwünscht

Wir, die über 50 WINDGLIDER-Surfing-Schulen in Deutsch-
land, bieten Ihnen zur Eröffnung der Sommersaison 1975
einen exklusiven Spaß, umsonst: eine kostenlose Ein-
führung für 999 Spiegel-Leser. An über 30 Seen, von de-
nen einer immer in Ihrer Nähe ist. Sie brauchen sich nur
rechtzeitig, am besten heute, bei uns anzumelden. Wir
informieren Sie auch über Kauf und Verleih an Ihrem
Ferienort und zu Hause. Schreiben Sie uns oder rufen
Sie uns an.

WINDGLIDER-Surfing-Schulen, Fred Ostermann
6621 Köllerbach
Hixberger Weg, Telefon 06806 / 4 47 12

Windglider

der meistgekauft deutsche Segelsurfer

LUFTFAHRT

Teure Lotsen

**Einst als zukunftsweisendes Flug-
sicherungssystem konzipiert und von
sieben europäischen Staaten mit 500
Millionen Mark gestartet, wird „Euro-
control“ in nationalen Querelen wie-
der abgetakelt.**

Die Besatzung der Lufthansa-
Boeing LH 322 hatte keine Zeit
mehr zu reagieren. Auf dem Flug von
Frankfurt nach Istanbul, etwa über
dem Chiemsee, bemerkte der Pilot
plötzlich einen Schatten — eine
Phantom kreuzte den Kurs seiner
Maschine. 100 Meter oder eine Drittel-
sekunde Flugzeit nur hatten Passagier-
flugzeug und Abfangjäger von der Ka-
tastrophe getrennt.

Die BAC 1-11 der British Airways
flug mit 850 km/h von Brüssel nach

such, den Himmel über Europa durch
ein modernes Flugsicherungssystem
sicherer zu machen, wollen die euro-
päischen Regierungen jetzt abbrechen.

Ende der 50er Jahre, als auch im zivi-
len Luftverkehr die ersten Jets auf-
tauchten, hatten die europäischen Staa-
ten erkannt, daß nationale Flugsiche-
rungseinrichtungen für die Überwa-
chung der Luftstraßen bald nicht mehr
ausreichen würden. 1960 gründeten sie-
ben Staaten, darunter die Bundesrepu-
blik, Frankreich und Großbritannien,
Eurocontrol — eine gemeinsame Agen-
tur, die in Zukunft den „oberen Luft-
raum“ (oberhalb 7500 Meter Flughö-
he) kontrollieren sollte, also den Be-
reich, in dem vor allem die schnellen
Düsenriesen beheimatet sind.

Die neue europäische Behörde er-
richtete ein eigenes Versuchszentrum
für neue Flugsicherungstechniken bei
Brétigny in Frankreich und eine eigene
Fluglotsenschule in Luxemburg. Euro-



Eurocontrol-Fluglotsen: „Technisch um zehn Jahre voraus“

München. In 6000 Meter Höhe über
Allersberg bei Nürnberg bemerkt der
Pilot eine Phantom auf Gegenkurs. Ge-
schätzte Entfernung: 80 Meter.

Flugkapitän Henk Vlaminx von der
Sabena sichtet in 10 000 Meter Höhe
über Lüttich zwei Starfighter der belgi-
schen Luftwaffe auf Gegenkurs. Er
reißt seine Maschine nach Steuerbord
und geht in Sturzflug 500 Meter tiefer.

Das sind drei von den rund 150 Bei-
nahe-Zusammenstößen („near-misses“),
die im vergangenen Jahr über Mittel-
europa registriert wurden — Glück
und die Geistesgegenwart der Flugka-
pitäne bewahrten die Passagiere vor
einer Katastrophe.

Immer mehr Urlauber- und Linien-
jets und immer schnellere Militär-Ma-
schinen der über Europa übenden
Nato-Luftwaffen haben das Fliegen ri-
sikoreicher gemacht. Doch den Ver-

control erschien den Regierungen so
wichtig, daß sie rund 500 Millionen
Mark in den Aufbau der neuen Agen-
tur steckten.

Prunkstück der technischen Neuent-
wicklungen der Eurocontroler wurde
die Flugsicherungszentrale bei Maas-
tricht. Im vergangenen Jahr begannen
die Eurolotsen von dort aus mit der
Überwachung des oberen Luftraums
„Sektor Hannover“, der als wichtigste
Zivillufthäfen Brüssel, Köln-Bonn,
Bremen, Hannover und Hamburg ein-
schließt. Seit Maastrichts Radarstrahlen
den Himmel abtasten, hat sich allein
über Belgien die Zahl der „near-misses“
um 50 Prozent verringert.

Für die Chefs der Eurocontrol-Zen-
trale in Brüssel beweist allein diese
Zahl, daß der in Maastricht eingeschla-
gene Weg — größtmöglicher Einsatz
von Computern und Automaten —

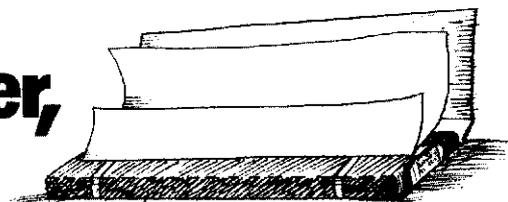
SAMSON

TABAK ZUM SELBSTDREHEN

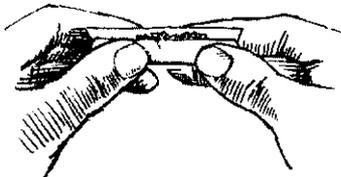
Samson,



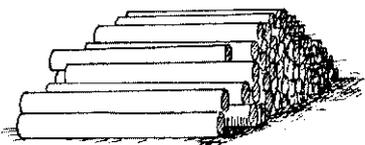
Papier,



**6 Finger
zum Drehn,**



**40 Stück
nur 2 Mark**



Bitte schön!



**Immer schmackig.
Immer frisch.**

richtig war: Der Lotse hat mehr Zeit für seine eigentlichen Aufgaben, wie die Stafflung der Maschinen und die Freigabe von Sink- und Steigflügen.

Die Eurolotsen in Maastricht sehen nämlich auf ihren Radarschirmen nicht länger nur eine Vielzahl sich bewegender weißer Punkte. Jede vom Radarstrahl erfaßte Maschine erscheint mit Etiketten, die etwa einen Flug LH 213 mit der tatsächlichen Flughöhe, der für die Maschine freigegebenen Flughöhe und dem Hinweis „steigend“ oder „sinkend“ genau ausweisen.

Doch nun dürfte Maastricht eine Insel der Automation bleiben. Der Grund: ein Konstruktionsfehler bei der Gründung von Eurocontrol.

Die sieben Mitgliedsstaaten beauftragten Vertreter ihrer nationalen Flugsicherungsbehörden mit dem Management der Brüsseler Agentur. Mit der wachsenden Bedeutung von Eurocontrol mußten die Ministerialbürokraten in Bonn, London oder Den Haag bald erkennen, daß die Eurotechniker ihren Einfluß bedrohten. Dies um so mehr, als den nationalen Flugsicherern einige kostspielige Pannen unterlaufen waren.

Obwohl die Eurocontroller bewiesen hatten, daß sie ein erstklassiges Flugsicherungssystem entwickeln konnten, versuchten die Briten es für ihre Station in West-Drayton mit einer Eigenentwicklung. Der Versuch endete mit einem Reifall. Daraufhin kauften die Engländer ein komplettes US-System (IBM 9020 d), für das die Europäer rund 65 Millionen Mark zusätzlich in die Eurocontrol-Kasse schossen.

Die westdeutsche Bundesanstalt für Flugsicherung wiederum führte Mitte letzten Jahres ein halbautomatisches System („Derd“) ein, das den Eurotechnikern schon vor über einem Jahr zu ineffizient für Maastricht war. Denn, so ein hoher Eurocontrol-Beamter: „Die Technik in Maastricht ist selbst dem amerikanischen Stand um zehn Jahre voraus.“

Die Sturmspitze gegen die lästige Brüsseler Konkurrenz bildeten dabei bald die deutschen Bürokraten. Kurz vor Vollendung des Flugsicherungszentrums Karlsruhe, von dem aus Eurocontrol den Süden überwachen will, stellten sich die Deutschen quer. Die rund 60 in Maastricht auf eine Lizenzierung wartenden Eurolotsen beschiednen sie, Karlsruhe solle renationalisiert werden. Grund: Die Eurolotsen würden zu hoch bezahlt.

Sollten sich die Deutschen auf der für den 15. Mai anberaumten Minister-sitzung für eine Auflösung Eurocontrols stark machen, müßte Bonn aus der ohnehin strapazierten Bundeskasse den größten Teil der 240 Millionen Mark zurückzahlen, so viel, wie die Flugsicherungszentren in Maastricht und Karlsruhe bislang gekostet haben. Kommentierte ein Eurocontroller in Brüssel: „Genauso teuer wie der Bummelstreik der deutschen Lotsen.“