

rundschau

Januar / Februar 1981



**AERO
PERS**

Offizielles Organ der Vereinigung des fliegenden Personals der Swissair, erscheint alle zwei Monate.

Obwohl die **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
Editorial	3
Liebe Mitglieder	4
I N T E R N	
GAV-Änderungen in Kraft	7
Use of common sense	8
Neuaufnahmen	9
FLUSIKO	10
Zum Thema Heizöl	10
Kinderhütedienst	11
Le coin des Romands	12
Gedanken nach einem Besuch in Toulouse	13
Forum: Was mich, DC-9 Copi, enttäuscht	17
Interview: Strafrechtliche Folgen von Flugunfällen (II)	21
Man sollte . . .	26
Begegnungen	27
From other publications	31

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 14. März 1981

Redaktions-Team:

B. von Tobel (Vorsitz)
H. Hürzeler, R. Kurtz,
F. Rasumowsky, J. Schmid,
H. Spörri

**Redaktions-Adresse
und Versand:**

Sekretariat Aeropers
Ewiges Wegli 10
8302 Kloten
Telefon 01/814 15 15

**Druck und
Inseratannahme:**

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

Die Schwarz-Blauen von AEG.

Testen Sie die AEG-Powermatic!

900 Watt Powermatic, 750 Watt Powermatic, 650 Watt Electronic – diese neue Schlagbohrer-Generation bedeutet: mehr Kraft, mehr Leistung, mehr Sicherheit, mehr Möglichkeiten. Kommen Sie, wir zeigen Ihnen gerne die Vorteile der Schwarz-Blauen.

SB 2 E-901 Fr. 475.— Netto
SB 2 E-751 Fr. 435.— Netto
SB 2 E-651 Fr. 345.— Netto

Byland AG



AEG

Elektrowerkzeuge von
AEG-TELEFUNKEN

Eisenwaren — Werkzeuge
Rennweg 48, 8023 Zürich 1
Telefon 01 211 88 45

« La Suisse » Versicherungen

Lebens-, Unfall-, Haftpflicht- und Krankenversicherung.

Sachversicherungen.

Klaus Keller, Generalagentur
Obergasse 32, 8400 Winterthur
Telefon 052/22 43 26

Auf Ihrer Seite, wenn Sie Hilfe brauchen

Erfreuliches und anderes



Das neue Jahr hat für die **rundschau** vielversprechend angefangen, feiern doch in dieser Nummer zwei totgelaubte Rubriken Urständ: Das «Forum» und «Le coin des Romands». Letzteres freut mich ganz besonders, ist es doch schon Jahre her, seit der letzte Artikel in französischer Sprache erschienen ist. Hoffentlich werden jetzt die Abstände etwas kürzer. Es wäre schön, wenn die **rundschau** wenigstens innerhalb unserer Berufsgruppe etwas zum besseren Verständnis zwischen Romands und Deutschschweizern beitragen könnte. Das gilt sinngemäss für unsere ausländischen Kollegen. Übrigens sollte der Titel der Rubrik nicht missverstanden werden — es ist nicht unsere Absicht, die Romands in eine Ecke zu verbannen; auch andere Rubriken dürfen durch französische Beiträge belebt werden!

Anlass zur Freude gab auch der Besuch einer Swissairdelegation bei Airbus Industrie in Toulouse, und zwar, weil neben Firmavertretern auch Aeropersleute und unbelastete Linienpiloten eingeladen wurden. Das ist doch ein Zeichen dafür, dass der Dialog bezüglich A310 noch nicht gänzlich abgebrochen ist. Mit dabei war auch Jürg Schmid, der Ihnen seine Eindrücke und Gedanken schildert. Ob er dem einen oder andern von denen, die in Kürze über das Crew Complement entscheiden werden, noch einen Denkanstoss zu geben vermag?

Noch nichts entschieden ist im Fall Athen. Um Genaueres über die rechtliche Situation zu erfahren, haben wir uns an das Bezirksgericht Bülach gewandt. Nach jedem Unfall muss die betroffene Besatzung mit einer Strafuntersuchung rechnen, da ändert auch die Bereitschaft unserer Vorgesetzten, eine grössere Verantwortung zu übernehmen als der Pilot, nichts daran. In der Hoffnung, dass sich die für unsere Kollegen unbefriedigende Situation bald klären wird, verbleibe ich mit freundlichen Grüssen

Beat von Tobel

Liebe Mitglieder

Herzlichen Dank für all die guten Wünsche, die Sie mir und dem Vorstand über die Festtage zugestellt haben. Es freut einen natürlich, feststellen zu dürfen, dass unsere Bütz offenbar doch noch geschätzt wird. Bei so viel guten Wünschen muss es ja gut gehen!

Ich hoffe, Sie haben Verständnis, dass es mir schlicht unmöglich war, jedes einzelne Kärtli persönlich zu beantworten; ich hole dies hier in globo nach und wünsche Ihnen nachträglich nochmals ein in jeder Beziehung erfreuliches Jahr.

Danken möchte ich auch an dieser Stelle **Capt. E. Heiz**, der Ende Januar pensioniert wird. Deshalb übergab er vor kurzem den Vorsitz unserer FLUSIKO, die er seit 1965 kompetent geführt hat, an Capt. H. J. Sauter. Mit Gégé Heiz verlieren Aeropers und Swissair einen in jeder Beziehung überdurchschnittlichen Mitarbeiter, der uns als Vizepräsident, Chef Flusiko, Delegierter in IFALPA, EUROPILOTE, Eidg. Flugsicherheitskommission und Luftfahrtkommission, aber auch als ausgezeichnete Simulatorinstructor, sowie Route- und Simulator-Checkpilot gedient hat. Andererseits bleibt Gégé uns und der Fliegerei insofern doch noch erhalten, als dass er bereits ab Februar als «Mister Luftamt» auf dem Flughafen Kloten den Aufgabenbereich unseres im letzten November verstorbenen, unvergesslichen «Hü» übernimmt. So wünschen wir denn sowohl Capt. E. Heiz als auch Capt. H. J. Sauter (der ja ebenfalls ein verdienter Aeropers-Mitarbeiter ist) in ihren neuen Wirkungskreisen viel Glück, Erfolg und Befriedigung.

Unsere besten Wünsche begleiten aber auch unsere jubelnde Arbeitgeberin, die Swissair, in die zweite Hälfte ihres Jahrhunderts. Es ist nicht selbstverständlich, dass die private Airline eines Kleinstaates sich im harten Konkurrenzkampf der letzten 50 Jahre nicht nur behaupten konnte, sondern eine Grösse, ein Ansehen und eine Bedeutung erarbeitet hat, die weit über die ursprünglichen schweizerischen Möglichkeiten hinausgeht. Es ist sicher nicht unbescheiden, zu behaupten, dass die Swissair wesentlich dazu beigetragen hat, den Begriff der Schweizer Qualität in die ganze Welt hinauszutragen. Dieser Erfolg ist die Summe des persönlichen Einsatzes jedes einzelnen Mitarbeiters, und ein Beweis dafür, dass der Erfolg in der Regel auch zustande kommt, wenn jeder in seinem Aufgabenbereich sein Bestes zu geben versucht. Geschenkt wird bekanntlich nichts ausser unserem eigenen Leben!

Um langfristig Erfolg zu haben, müssen natürlich gewisse innere und äussere Voraussetzungen stimmen. Gottlob sind wir ein Dienstleistungsbetrieb, dessen zentrales Anliegen es sein sollte, dem Mitmenschen einen möglichst guten Dienst zu leisten. Dies gilt nicht nur für Passagiere und Kunden, die für unsere Dienstleistung ja einen oft erkleck-

lichen Preis bezahlen, und damit einen berechtigten Anspruch auf erstklassigen Service genießen, sondern ebenso sehr für jeden Mitarbeiter und eigentlich für alle unsere Mitmenschen. Denn dort, wo man spürt, dass die Mitmenschlichkeit von innen kommt, dort ist einem wohl, währenddem bei angelernter, nicht von Herzen kommander Dienstbeflissenheit Wesentliches fehlt. Solange aber in unserer Firma die echte Dienstleistung gelehrt, verwirklicht und gelebt wird, können wir die nicht gerade rosige Zukunft trotzdem voll Vertrauen in Angriff nehmen. Nicht die Gewinnmaximierung soll unser Ziel sein, sondern die echte Dienstleistung, die in der Regel zum Erfolg führt. Wir dürfen Ursache und Wirkung nicht verwechseln: Wer aus Überzeugung und aus mitmenschlichen Motiven sein Bestes gibt, wird langfristig Erfolg haben, währenddem jener, der seine Höchstleistungen nur aus egoistischem Erfolgstreben erbringt, grundsätzlich falsch liegt. Andererseits müssen wir ebenso klar sehen:

Wo Erfolge erzielt werden, sammeln sich die Neider, und wo der Neid das Handeln bestimmt, dort geht es bergab. In diesem Sinne ist unsere Firma in letzter Vergangenheit sicher zunehmend unter Druck geraten. Es sind nicht nur Fuelpreis und harter Konkurrenzkampf, die am Lebensnerv sägen, sondern leider oft auch der Neid der Besitzlosen und Parasiten. Man mag uns den Erfolg nicht mehr überall gönnen und versucht da und dort, oft mit wenig wählerischen Mitteln, diesen zu schmälern. Es ist sicher schwieriger geworden, in einer Welt zunehmender Härte und Erpressung einen Dienstleistungsbetrieb, der grundsätzlich auf dem Prinzip der Nächstenliebe basiert, zum Erfolg zu führen. Einerseits Hochhalten des Dienstleistungsprinzips und andererseits Konkurrenzkampf; mit anderen Worten: Menschlichkeit hier — Unmenschlichkeit dort — und alles gleichzeitig im selben Betrieb. Mit dieser schizophrenen Problematik sieht sich aber nicht nur die Swissair konfrontiert, sondern unsere ganze Generation. Was wir eigentlich zu tun hätten, spüren wir zwar ganz genau. Ob und wie wir es aber tun, ist letztlich entscheidend.

In diesem Sinne wünsche ich unserer jubilierenden Swissair die innere Kraft, mit den zunehmenden Schwierigkeiten fertigzuwerden, indem wir alle die Menschlichkeit ins Zentrum stellen, unsere Arbeit so gut als möglich erfüllen, einander helfen und mit Liebe begegnen. Die Zukunft wird einiges von uns verlangen, die Trauben des Erfolges hängen eindeutig wieder höher. Doch wo die Basis stimmt und die richtige Motivation vorhanden ist, lassen sich auch heute noch Berge versetzen!

Liebe Mitglieder, Sie werden sich sicher langsam fragen, was diese Swissair-Jubiläumspredigt denn eigentlich mit unserer Aeropers zu tun habe. Meiner Meinung nach sehr viel; habe ich doch schon anlässlich meines ersten Amtsantrittes vor zehn Jahren die Überzeugung geäußert, dass es der Aeropers prinzipiell nur dann gut gehen kann, wenn es

der Swissair gut geht. Und da die Aeropers aus lauter aktiven und pensionierten Swissairpiloten und -navigateuren besteht, haben wir es in den Händen, in unserem grossen beruflichen Verantwortungsbereich (aber auch überall sonst!) in obigem Sinne zu handeln.

Anlässlich ihres 50. Geburtstages dürfen wir der Swissair nämlich auch einmal dafür danken, dass es sie überhaupt gibt! Denn nur dank ihrer Existenz war es den meisten von uns erst möglich geworden, unseren interessanten und geliebten Beruf hier von der Schweiz aus auszuüben, und zwar unter sich ständig verbesserten Bedingungen (wobei die Ausnahmen wie üblich nur die Regel bestätigen). Bei allen wenn und aber überwiegt doch die Dankbarkeit und ohne diese wenn und aber brauchte es auch keine Aeropers. Diese Aussage soll aber weder als Generalabsolution noch als Freipass für managementseitige Pfadfinderübungen nach der Melodie: «We have to save money whatever it costs» verstanden werden.

Seien wir also froh, dass es uns beide gibt.

Ich hoffe, Sie sind mir nicht böse, wenn ich unserer 50-jährigen Swissair ein weiteres Geburtstagsgeschenk mache, indem ich für diesmal **nicht** über sozialpartnerschaftliche und aeropersinterne Probleme schreibe. Durch diese jubiläumsbedingte Schonfrist erhalten wir die willkommene Gelegenheit, sowohl interne als auch externe Probleme zu lösen, unverständliche Publikationen zu korrigieren und Wogen zu glätten. Alles weitere also in unsern Bulletins, in der nächsten **rundschau** sowie im Jahresbericht.

Mit freundlichen Grüssen

Hano Hürzeler



Ab 1981: GAV-Änderungen in Kraft

intern

Verschiedene Bestimmungen des GAV, denen Sie in Abstimmungen vom Sommer 1980 zugestimmt haben, erhalten nun ihre volle Wirksamkeit. Wir möchten Sie auf folgende Punkte aufmerksam machen:

Pensionierungsregelung

1. Sie haben die Möglichkeit, den Zeitpunkt Ihrer Pensionierung zwischen dem 55. und 58. Altersjahr frei zu wählen.
2. Ab dem 55. Altersjahr können Sie bis zur Pensionierung einen reduzierten Einsatz fliegen.

Es liegt an Ihnen, sich für eine individuelle Lösung zu entscheiden; lassen Sie aber die vereinbarten Modalitäten nicht ausser acht:

- Wenn Sie sich zwischen dem vollendeten 55. und dem vollendeten 58. Altersjahr pensionieren lassen wollen, müssen Sie auf eine Frist von 6 Monaten kündigen.
- Wenn Sie nach dem 55. Altersjahr reduziert fliegen wollen, müssen Sie sich vor dem 1. August des Vorjahres beim Crew Chef melden, damit alle Möglichkeiten rechtzeitig geklärt werden können.

Sollten Sie bei der Interpretation und Anwendung

- des neuen Art. 9 und 9A GAV
- der Vereinbarung Swissair/Aeropers betreffend reduziertem Einsatz von Besatzungsmitgliedern

nicht volle Klarheit erhalten, beraten Sie das Aeropers-Sekretariat bzw. der Personaldienst Cockpitpersonal/PFC oder Ihr Flottenchef gerne.

Ferienübertrag zugunsten der Aeropers-Funktionäre

Für das Jahr 1981 wird Ihnen vom Ferienanspruch **ein Tag** abgezogen zugunsten der Aeropers-Funktionäre (Vorstand, Kommissionen, etc.), und zwar erfolgt die Kürzung beim variablen Ferienanteil, so dass dieser nur noch sechs Tage beträgt. Dieser Abzug wird umgelegt auf eine Konsumeriode dauernd vom 1. 7. 1980 bis 30. 6. 1982. Das nächste Mal wird Ihnen im Jahr 1983 das Ferienguthaben um einen Tag reduziert.

(Für Details siehe die entsprechende Vereinbarung, gültig ab 1. 7. 1980.)

R. Kurtz

Use of common sense

Im Vorstand der Aeropers sind wir bemüht, Sie so oft und so gut wie möglich über unsere Tätigkeit zu informieren, an der Generalversammlung, an Orientierungsabenden, neu an «open door» Vorstandssitzungen, mit Bulletins und mit Beiträgen in der Rundschau. Über das Ressort «Schulfragen» sind Sie längere Zeit nicht mehr orientiert worden, nicht weil wir hier inaktiv sind, sondern weil hier die Diskussionen noch im Fluss sind.

Von der Ende 1979 durchgeführten Umfrage über Training und Checks haben wir die Resultate in Zahlen veröffentlicht. Beim Thema Training lag der Schwerpunkt deutlich darin, dass ca. $\frac{2}{3}$ der Beteiligten sich bei sog. «non standard approaches» unsicher fühlen und hier mehr Training wünschen. Nach detaillierten Diskussionen über dieses Thema, vor allem auch mit Fluglehrern, hat sich folgendes Bild herauskristallisiert: Solange ein Pilot in der fast routinemässigen, täglichen envelope operiert, fühlt er sich sattelfest. Wird er aber aus operationellen oder technischen Gründen aus diesem gewohnten Kreis herausgedrückt, so beginnt die Unsicherheit. Hier muss plötzlich wieder nach «raw data» geflogen werden, und genau das hat man mit dem flight guidance, flight director und dem auto throttle verlernt. Eine Fertigkeit, die man etwas verlernt hat, kann man aber mit Üben wieder erarbeiten. In jeder Sparte des Lebens, sei es Sport oder Beruf, werden gute Leistungen nur durch Training erreicht. In unserem Fall heisst das also, dass wir nach einem Trainingssystem suchen müssen, bei dem das scanning derart geübt wird, dass wir uns darin sicher fühlen. Unsere tägliche Operation bringt uns nach Afrika, nach Westafrika und an weitere Orte, wo NDB oder VOR die einzigen Navigationshilfen sind, um bei zum Teil widerlichen Wetterbedingungen einen Anflug durchzuführen. Je besser wir in der Interpretation der «raw data» geübt sind, umso erfolgreicher, und vor allem auch umso sicherer ist die Landung.

Unsere Umfrage hat deutlich genug gezeigt, auf welchem Gebiet mehr Training gewünscht wird. Es scheint, dass in einer Art Selbsthilfe auf der Strecke in geeigneten Situationen mit notwendigem Training nachgeholfen wird. Kann oder darf man das verbieten, solange die tägliche Operation und der equipment check von uns das Beherrschen dieser Verfahren verlangen, die Trainingsmöglichkeiten aber ungenügend vorhanden sind? Hier habe ich Schwierigkeiten, den im OC-Bulletin 75A erwähnten Ausdruck «use common sense» mit logischen Überlegungen zu interpretieren.

Wie in allen unseren Ressorts versuchen wir auch auf diesem Gebiet durch Zusammenarbeit eine Lösung zu erarbeiten, die sowohl der Swissair wie auch unseren Mitgliedern am besten dient.

Edy Brunner, Ressort Schulfragen

Neuaufnahmen

An den Vorstandssitzungen vom November und Dezember 1980 und Januar 1981 wurden folgende Herren in die Aeropers aufgenommen:



Gaudenz Ambühl
F/O



Philippe Bobet
F/O



Urs Ribl
S/FO



Reto Sturzenegger
F/O



Thomas Weder
F/O



Rainer Wirth
F/O

Aeropers Flugsicherheitskommission

FLUSIKO, oder unabgekürzt Flugsicherheitskommission der Aeropers, wer ist das? Etwa eine neue Erfindung aus der Zeit der Reorganisation, eine Konkurrentin der entsprechenden Swissair-Stellen oder gar Arbeitsbeschaffung für ein paar nimmermüde «Aeropersler»? Nichts von alledem!

Neu ist sie keineswegs: gegründet wurde die FLUSIKO im Jahre 1965 mit dem Ziel, kompetent über technische Probleme betreffend Flugsicherheit mit unserem Arbeitgeber reden zu können. Anlass dazu sollen eigene oder fremde Impulse (Swissair/IFALPA/BZL) sein.

Im Zuge der letztjährigen Aeropers-Reorganisation wurde die FLUSIKO mit der IFALPA-Kommission verschmolzen.

Konkret: Jeder der fünf FLUSIKO-Mitglieder hat nun eines oder mehrere Fachgebiete der IFALPA zu betreuen und an den sog. study group Meetings teilzunehmen. Die verbandspolitisch dem Vorstand unterstellte, rein technisch orientierte FLUSIKO ist in folgende Teilgebiete gegliedert:

- accident analysis
- air traffic services + aerodrome ground aids
- airworthiness
- operations
- security

Hervorzuheben ist, dass die FLUSIKO, unbelastet von anderen sozialpartnerschaftlichen Differenzen, ihre Auffassung dem Aeropers-Vorstand kundtut, der dann die Verantwortung für allfällige Entscheide zu tragen hat.

In 1981 wird sich die FLUSIKO hauptsächlich mit folgendem beschäftigen:

- HUD DC-9/81 / Cat. IIIa-Operation
- ATTCS DC-9/81 (automatic t/o thrust control system)
- wet runway performance

Es ist geplant, periodisch an dieser Stelle über die Aktivitäten der FLUSIKO zu informieren.

Mit freundlichen Grüssen

H. Sauter

Zum Thema Heizöl

Das Aeropers-Sekretariat hat in den letzten Jahren für die Mitglieder und ein paar zugewandte Orte Heizölaktionen durchgeführt. Die verworrene Marktsituation — wird sie wohl wieder einmal stabil? — bewog den Vorstand, vorläufig auf weitere Aktionen zu verzichten.

Die für unsere Mitglieder ausgehandelten Sonderkonditionen wurden durch die Preisschwankungen illusorisch. Ein aufmerksamer Zeitungsleser hat je länger je mehr bessere Einkaufschancen, die er mit raschentschlossenem Zugriff ausnützen kann. Wir haben die bisherigen Lieferanten aufgefordert, sich im Inseratteil der **rundschau** unseren Mitgliedern gegenüber zu profilieren.

Der interessierte Leser wird diese Inserate bereits aufmerksam studiert haben.

Übrigens: erinnern Sie sich noch?: **Der Inserent braucht einen feedback!**

R. Kurtz

Kinderhütendienst

Was fast zum vornherein zu befürchten war, ist eingetreten: Unser Aufruf konnte kein Interesse wecken! Vielleicht war auch die Zielgruppe, die wir angesprochen haben, zu wenig genau umrissen.

Wir suchen **Aktiv- oder Passivmitglieder** (mit ihren bessern Ehehälften), die Spass daran hätten, gelegentlich zum Haus oder zur Wohnung eines aktiven Kollegen zu gehen und allenfalls (noch) vorhandene Kinder zu betreuen.

Das Aeropers-Sekretariat ist weiterhin gerne bereit, die Adressen zu sammeln.



HORIZON SERVICES LTD
POSTFACH
FLUGHAFENSTRASSE
CH-2540 GRENCHEN

BÜRO KLOTEN
AUGWILERSTR. 49
TEL. 01 814 36 05
CH-8302 KLOTEN

VERCHARTERUNGEN

AB GRENCHEN UND ZÜRICH	1)	2)
4 PIPER SENECA I	2x200 PS 6 PL.	FR. 336.- FR. 303.-
1 PIPER AZTEC F TURBO WETTERRADAR	2x250 PS 6 PL.	FR. 435.- FR. 399.-
1 PIPER SENECA II TURBO	2x215 PS 6 PL.	FR. 399.- FR. 366.-

1) PREIS DER EINZELSTUNDE
2) PREIS BEI VORABNAHME VON 25 STUNDEN PRO JAHR

PREISÄNDERUNGEN INFOLGE TREIBSTOFFZUSCHLAG VORBEHALTEN
DIE PREISE BEINHALTEN ALLE VERSICHERUNGEN UND ZOLLFREIEN TREIBSTOFF

✆ 81.548

Le coin des Romands

Tombée dans l'oubli, cette rubrique va renaître avec la promotion de notre groupe de travail au rang de Commission de l'Aeropers.

Maintenant que le Comité nous a accordé sa confiance, il est de notre devoir de participer plus activement à la vie de l'association. Cette rubrique sera ouverte à tous, et chacun pourra écrire noir sur blanc ce qu'il pense tout bas.

A l'occasion de cette reprise de contact, rappelons l'existence de quelque 70 pilotes et F/E habitant la Suisse Romande. Rappelons également que ces équipages ont le même contrat de travail et le même lieu de travail que leurs collègues. A cause de cette situation, les équipages Romands se trouvent confrontés à de nombreux problèmes supplémentaires au cours de leur carrière. Pour n'en citer que quelques uns, signalons que:

- le trajet du lieu de domicile au lieu de travail peut être de deux heures ou même davantage;
- la durée d'attente entre l'arrivée à Kloten et le début du travail peut également être importante;
- Le Romand doit obligatoirement quitter son domicile pour assurer sa disponibilité à Zurich lors des jours de réserve;
- les engagements des Romands ne sont pas toujours planifiés en tenant compte des facteurs précédents;
- il existe encore des différences fondamentales de traitement entre un pilote marié et un pilote célibataire.

Pour améliorer leurs conditions de vie, les équipages Romands se sont réunis périodiquement et ont tenté de défendre ce droit d'habiter dans une région qui les a vu naître et grandir et à laquelle ils sont profondément attachés.

Depuis l'été 1980, l'Aeropers a reconnu officiellement la Commission Romands et nous remercions chaleureusement tous ceux qui ont plaidé notre cause. Le 9 décembre 1980, les Romands se sont à nouveau réunis en assemblée et le Président de l'Aeropers, M. H. Hürzeler nous a honoré de sa présence.

Le programme de travail a déjà été ébauché et, dès le début 1981, des contacts seront établis régulièrement avec le Comité de l'Aeropers, ce dont nous nous réjouissons.

La Commission est composée de: MM. Marc Baudat, Président; Jean-Jacques Staehli, Raymond Gaille, Maurice Decoppet, Membres.

Gedanken nach einem Besuch in Toulouse

Jürg Schmid

Wie Sie dem Dezember Flight Recorder entnehmen konnten, hatte eine Swissair-Delegation, zusammengestellt aus Vertretern der Aeropers, der FEV sowie einigen «unbelasteten» Linienspiloten, die Gelegenheit, der Airbus Industrie in Toulouse einen Besuch abzustatten.

Unbelastet — nun es wird wohl jeder von uns mit einer gewissen Prämisse oder zumindest einer gerichteten Erwartung nach Frankreich gereist sein. Trotz meiner subjektiven Voreingenommenheit möchte ich zu drei immer noch heiss diskutierten Themenkreisen einige Überlegungen anstellen.

1. FFCC — SFCC
2. new technology
3. crew complement

1. FFCC — SFCC

Bei der Gegenüberstellung dieser beiden Konzepte sollten wir nicht die leider nur allzu häufig bezogene Fehlhaltung einnehmen, mit der Philosophie A ein dieser entsprechendes System A und ein ihr fremdes System B zu begutachten, oder, vice-versa, die Systeme A und B auf der Basis der Philosophie B zu vergleichen.

So fällt es einem Anhänger und Verfechter des SFCC schwer, wie wir schon in verschiedenen Publikationen lesen konnten, dem FFCC im Vergleich zu «seinem Cockpit» gerecht zu werden. Ebenso berührte es mich eher peinlich, dem Cockpitvergleich von zuständigen Airbus Industrie Fachleuten zu folgen, der beinahe darin gipfelte, das 3-Mann SFCC als gefährlich zu bezeichnen.

Zudem sollten wir uns in Bezug auf weitere Diskussionen die Tatsache vor Augen halten: Das FFCC ist bestellt und in seiner Form fixiert. Eine Umstellung würde gemäss Airbus Industrie eine zeitliche Verzögerung von wesentlich mehr als einem Jahr und einen beträchtlichen finanziellen Mehraufwand bedingen. Inwiefern es sich bei diesen Angaben um «sales talk» oder zielgerichtete Information handelt, vermag ich nicht zu beurteilen.

Nichtsdestotrotz scheint mir, dass die Design-Philosophie des FFCC logisch und in sich stimmig wirkt. Viele interne Vorgänge wurden automatisiert; es sind keine Entscheide mehr zu treffen, sondern entsprechende Massnahmen sind gemäss ECAM (electronic central aircraft monitor) durchzuführen.

Damit sind wir beim zweiten Themenkreis der

2. New Technology

gelandet.

Ohne Zweifel kann die Vereinfachung der Systembedienung mit Hilfe von Automatismen gewisse Erleichterungen für die crew herbeiführen, gewiss haben die Entwickler mit bestem Wissen und Gewissen die besten technologischen Erkenntnisse mitverarbeitet, und ein grosses gegenseitiges Schulterklopfen geht um die Runde ob der Einsparung von soviel Arbeit zugunsten der Besatzungen.

Ist diese Einsparung an Überwachungsarbeit, an Systembedienungsarbeit jedoch wirklich nur von Gutem? Gemäss einer Studie des National Transport Safety Board USA sind 47% der Unfälle und Vorfälle auf «unprofessional attitude or behaviour» zurückzuführen.

Wird mit weiteren Automatisierungen dieser unprofessional attitude aber nicht gerade Vorschub geleistet? Ich will mit dieser Frage den technischen Fortschritt an sich nicht bekämpfen, sondern ihn dort in Frage stellen, wo er die menschliche Entscheidungsfreiheit einschränkt, da dem Piloten unter anderem viele Informationen vorenthalten werden.

Gemäss technokratischer Ansicht ist der Mensch in vielen Arbeitsabläufen das schwächste Glied, und es scheint daher technologisch zwingend, ihn aus dieser Kette zu entfernen. Ihm werden fertige Resultate präsentiert, welche sein Verhalten regulieren. Diese neuen systemimmanenten «Erleichterungen» werden durch weitere Neuerungen im PIH begleitet. Mit dem Bulletin «use of equipment» wurde die Marschrichtung klar festgelegt und die Entscheidungsfreiheit der Besatzung weiter beschnitten. Zum besseren Verständnis der neuen Vorschriften musste im Bulletin ein Vergleich herhalten, der höchstens anekdotischen Wert besitzt, mit der heutigen Operation aber überhaupt nichts zu tun hat. Dass die ganze Cat. III-Operation «on stage» eingeführt wurde und das zero flight training immer mehr zur Diskussion steht, übergang dieses Bulletin. Es erstaunte mich auch nicht, zu vernehmen, dass Swissair, ohne dass es die Airbus Industrie vorgesehen hätte, den Einbau eines zweiten auto throttle verlangte, womit wohl die Vorschrift «use of auto throttle compulsory» auch nicht lange auf sich warten lassen wird. Falls der neue Digitalautopilot alle Erwartungen erfüllen sollte, erscheint mir eine weitere Vorschrift wie «whenever possible, use of beamcoupler and autoland compulsory» in nächster Nähe des Möglichen zu liegen und nur eine logische Konsequenz zu sein. Denn, wie sagt der Chef Cockpitbesatzungen an seinem Chefrapport: «Die Verantwortung liegt wohl beim Piloten, die Verantwortung für die Operation liegt aber in viel stärkerem Mass bei Ihren Vorgesetzten, bei unserem Departementschef und bei mir.» Es scheint mir logisch, dass der Träger der Verantwortung be-

stimmen kann, was, wie, wann gemacht werden soll. Dieser Träger wird dann auch letztlich sein Entscheiden und Handeln verantworten müssen. Ich frage mich auch, ob Vermögen wie Flexibilität, Entscheidungswille und Entscheidungsqualität nicht allmählich schwinden, wenn das Individuum immer mehr von Entscheidungsprozessen dispensiert wird. Die Fähigkeit, in Notfällen noch richtig zu handeln, könnte durch das institutionalisierte Negativtraining in Bezug auf Entscheidung und Handlung tangiert werden.

Aber: Noch sind die procedures nicht festgelegt, noch ist die A-310 Operation ein unbeschriebenes Blatt.

3. Crew complement

Ich beneide niemanden, der diesen Frühling mitzuentcheiden hat, wie die Cockpit crew des A-310 zusammengesetzt ist. Auch wenn die statische workload Analyse mit Akribie betrieben wird und weitere verfügbare Unterlagen hinzugezogen werden, wird der Entschluss auf unvollständigen Entscheidungsgrundlagen basieren.

Entscheidet man sich für einen dritten Mann, drängen sich grundsätzliche Überlegungen in Bezug auf sein Arbeitsgebiet auf. Jahrzehntelang haben wir leicht maliziös lächelnd von den Systemoperators anderer Gesellschaften gesprochen und ihnen unsere Spezialisten, die FE vorgezogen. Diese Arbeitsteilung ist jedoch in einer FFCC Cockpitumgebung von Grund auf neu zu überdenken. Wäre nicht ein dritter Mann, welcher neben vertieften technischen Grundkenntnissen auch pilotisches Wissen besitzt, von Vorteil? Zudem liessen sich solche second officers, sollte die Streckenerfahrung zeigen, dass ein zwei-Mann-Betrieb unserem safety standard entspricht, leicht in unser Korps integrieren.



**For
Swissair
only!**

Bei uns haben Sie von Montag
bis Freitag Anschluss.
AMAG-Kloten

Speziell für Swissair-Personal: Unser GRATIS-Auto-Dienst!

Als Angehöriger der Swissair haben Sie bei der AMAG Kloten immer Vorfahrt. Sie bringen uns am Morgen Ihren Audi oder VW zum Service oder zur Reparatur (Spengler- und Malerarbeiten führen wir bei allen Marken aus), und wir bringen Sie anschliessend wieder an Ihren Arbeitsplatz zurück. Kostenlos!

Speziell für Sie
haben wir uns
diesen Zeitplan
ausgedacht:

Sie sehen, wir tun alles,
um Sie möglichst schnell
wieder an Ihren Arbeitsplatz
zurückzubringen. Kein Zeitverlust,
kein unnützes Warten. Wenn Sie
abends Ihren Wagen wieder abholen,
ist alles in bester Ordnung.

Das ist AMAG-Service! Bis bald

Ihre AMAG Kloten

Montag bis Freitag

AMAG	ab 07.45	11.25	13.30	16.45
Bahnhof	ab 07.50	11.30	13.35	16.50
Balsberg	ab 08.00	11.35	13.45	16.55
Werft (Portier)	ab 08.05	11.40	13.50	17.00
Terminal A+B Ankunft (Ecke Blumenladen)	ab 08.15	11.45	14.00	17.05
Crew-Eingang	ab 08.20	11.50	14.05	17.10
AMAG	an 08.30	11.55	14.15	17.15



Steinackerstr. 20
8302 Kloten
Tel. 01/814 01 61

Was mich, DC-9 Copi, enttäuscht

G. Zumstein



In meinem Einsatz stand: D0110 ZRH – GVA (B747). Auf meine Anfrage beim Captain, im Cockpit mitreisen zu dürfen, lud er mich freundlich ein, bei ihnen auf der hohen Kanzel Platz zu nehmen. Ich erhielt also Gelegenheit, meinen Berufskollegen vom Jumbo auf einem Flug Zürich – Genf über die Schultern zu schauen. Die Flugvorbereitung war gekennzeichnet durch Startgewichtslimitationen ex Genf für den Nordatlantikflug, da noch Slush auf der Piste lag. Eine Zwischenlandung in Paris schien sich aufzudrängen. Sollte aber die Piste bis zur Startzeit in Genf nur noch WET sein, schien nach Auslad einer Tonne Fracht der Direktflug nach JFK möglich. Man ging aufs Flugzeug, wo der F/E das ruhig gelegene, geräumige Cockpit bereits wohnlich eingerichtet hatte. Die restlichen Startvorbereitungen konnten weiterhin ungestört durchgeführt werden. Kein Cateringgerassel, kein Staubsauger, kein unnötiger Lärm überhaupt. In der gleichen ruhigen Atmosphäre verlief dann der ganze Flug vom Start bis zur Landung,

Ich bin als Berner sicher kein nervöser «Jufli», aber wenn ich mich selbst auf dem gleichen Flug auf der DC-9 hätte beobachten können, es wäre mir bestimmt vorgekommen, als dass ich zumindest «e chley gheuet» hätte. Was natürlich hätte toleriert werden müssen, wenn man bedenkt, dass ich zwischen WIL und FRI nebst ATIS und dem Descentcheck noch schnell die Planung fürs nächste Leg vorbereitet hätte, weil die kurze 30minütige Groundtime in Genf noch zu anderem, wie z. B. der MTOW-Rechnung ausreichen musste. Der Captain würde sich kurz an die PAX gewandt haben, he ja wegen der kleinen Verspätung, den SELCAL-Ruf beantwortet, die Fragen der Hostess wegen Anschlusspassagieren, und ob die Transit-PAX an Bord . . . etc., etc. Nach der Landung hätte ich mir einmal mehr Vorwürfe gemacht, weil ich erst kurz vor PAPA mal raus geschaut hatte, weil da irgend etwas mit dem Line-up des andern knapp wurde, und dabei hatte ich mir doch vor dem Start vorgenommen, nun endlich den Lookout besser zu pflegen. Zuvor nämlich, las ich im letzten Bulletin von all den verwunschenen «Nearmiss», denn als ehemaliger Flugverkehrsleiter weiss man von der andern Seite her, wie ungewollt «spitz» anfänglich harmlose Manöver manchmal enden.

Anders war's auf dem Jumbo-Flug. Der Copi flog, der F/E behielt die Technik im Auge, beantwortete den 5-maligen Anruf eines F/A und der PiC war Assisting, aber nicht Assistent «à bout de souffle», nein, er war tatsächlich Pilot in Command. Ihm blieb Zeit, sich das Register seiner Erfahrung zunutze zu machen. Mal in beratender Funktion, durch aufmerksam machen, mal fragend, aber auch entscheidend. Ihm war es möglich, dem Flugzeug voraus zu sein und die effektive Übersicht zu haben. Das Resultat einer beeindruckenden, ruhigen Zusammenarbeit, **ein Ideal!**

Nun, Kollegen von den grösseren Flugzeugtypen sagten mir schon oft, das sei halt «Langstrecke», da gehe es halt schon «zfridner» zu und her.



Scherrer Wohnen

Zeughaus-/Mühlestrasse
CH-8400 Winterthur 052 22 29 41
11 Schaufenster 1000 m² Ausstellung

Aber Moment, das war doch gar nicht «Langstrecke». ZRH – GVA, 27 Minuten, ein Ultrakurzstreckenflug wie mit der DC-9. Das war nicht «Langstrecke», aber da waren **drei** Mann an der Arbeit!

Nun ist unsere Führung daran, die nächste Flugzeuggeneration mit einem Cockpit auszurüsten zu lassen, in welchem ein derart vielseitiges Wunderwerk wie es der Mensch ist, durch einige technische Gags ersetzt wird. Gags, welche dank einer unerprobten Technologie leicht in faule Tricks ausarten können. Oder ist Ihnen je ein Höhenmesser ausgestiegen? Nein, aber der Airdatacomputer «spinnt» doch hie und da. Nach einem kühnen Interchange ist dann die Sache bis zum nächsten Mal wieder in Ordnung. Auch der Airbus wird auf gewissen Strecken an seinen Performance-Limiten operiert werden müssen: Man ist unterwegs nach Cairo, an Heraklion, dem tückischen Platz, ist man vor 30 Minuten im Gewitter vorbeigeflogen. Von Cairo weiss man noch nicht, ob der erwartete Sandsturm nun tatsächlich abgehalten wird oder nicht, und der Gegenwind wird auch immer stärker. Nun frage ich mich, in welchem Cockpit mir wohlher wäre, da wo ein Mann eine Fuelrechnung anstellen kann und zugleich dem M/C Auskunft zu geben imstande ist, wo der Copi sich auf der heute so miesen HF um ein Actual kümmert, wo der PiC ungestört die prächtigen CB-Exemplare umfliegen kann, oder da, wo mich einige pseudo-geniale Präsentationen vom Bildschirm her anblinzeln. Pseudo deswegen, weil viele Informationen an sich gar nicht aus genialen Überlegungen entstanden sind, sondern vielmehr, weil sie dank den unerschöpflichen Computermöglichkeiten als Abfallprodukt auch noch gleich zu haben waren. Da pfeife ich auf sämtliche Gags, da ist es mir doch egal, **wie** mir meine Position dargestellt wird, wichtig ist, dass ich weiss wo ich bin, und die anfallende Arbeit auf einen Mann mehr verteilt werden kann. Hier, wo die Praxis der Verkehrsfliegerei stattfindet, welche die Besatzungen in ganz anderer Art und Weise unversehens unter Druck bringt als dies im Simulator möglich ist, hier beginnt die Zusammenarbeit im Cockpit. Dagegen kommt mir eine Belastungsstudie im Mock-Up vor wie diese theoretische Arbeitsplatzbewertung vor Jahren, als sich an meinem früheren Arbeitsort die ganze Belegschaft über die unbequemen Stühle beklagt hatte. Im Rahmen einer umfassenden Arbeitsplatzbewertung hat dann der Theoretiker (ein uns nicht unbekannter Name: Prof. Grandjean) herausgefunden, dass es an den Stühlen nichts zu beanstanden gebe. Die Belegschaft hatte sich also zu unrecht beklagt, sie hatte sich scheinbar bloss etwas eingebildet. Dabei weiss jedermann, dass man sich auf jedem Stuhl während den ersten fünf Minuten ganz wohl fühlen mag, ob er bequem ist, kommt erst später aus.

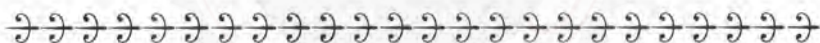
Für unsere Urteilsbildung hat man uns aufgerufen: «Weg von Emotionen». Ich frage mich nur, wer wohl mehr unter Emotionen urteilt, wir die Konservativen, die wir von Erfahrungen aus der Praxis schöpfen und auf

bewährte Systeme aufbauen wollen, oder die, welche unter dem Druck der Wirtschaftlichkeitsphilosophie, einer Philosophie welche tatsächlich die billigste ist, ihre Meinung zu bilden haben?

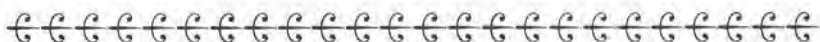
Liebe Kollegen, es kommt mir vor wie im letzten EPR: Der Captain hatte einen □ -Kopf, der F/O und der F/E zwar einen ○ ; da die beiden aber wussten, dass der □ doch nicht auf sie hören werde, gaben sie es auf. Sie waren aber mit dabei, als dann «ihr» Captain mit ihnen auf der falschen Piste landete. Wie ist es mit uns, falls unsere A-310-Führer auch solche □ Köpfe haben? Wir werden auch mit dabei sein!

Der Auftrag an unseren Vorstand war klar. Nun müssen wir ihn aber auch unterstützen, und ihn wissen lassen, dass wir hinter ihm stehen. Das ist es, **was mich enttäuscht**: An dieser Stelle dürften nicht meine Zeilen stehen, die Ansichten eines «Zwei-Mann-Greenhorns». Hier müsste **Ihre** Überzeugung stehen, die Überzeugung der meisten Senior Captains, die Erfahrung der Piloten, die in beiden Cockpits gearbeitet haben. Ich weiss, dass praktisch alle, die mal im 3-Mann-Cockpit verantwortlich waren, diese Arbeitsweise nicht mehr einbüßen möchten. **Wieso schweigt Ihr?** Für Eure Karriere ist wohl das 3-Mann-Cockpit garantiert, aber wir, die wir dereinst die gleiche Verantwortung wie Ihr sie heute trägt werden übernehmen müssen, möchten dies unter den gleichen und nicht schlechtern Bedingungen tun können, **mit einem verlässlichen Flight-Engineer im Cockpit.**

35 Jahre Aeropers 1945 — 1980



Im Sekretariat kann eine kleine Broschüre —
herausgegeben als kleine Rückschau anlässlich dieses
Geburtstages — mit vielen zeichnerischen
Momentaufnahmen von Joggi zum Preis von Fr. 4.—
bezogen werden.



35 Jahre Aeropers 1945 — 1980

Interview: Strafrechtliche Folgen von Flugunfällen (2)

Zum gleichen Thema haben wir schon Herrn Neuenschwander vom BZL befragt (**rundschau** Sept./Okt. 1979). Im Zusammenhang mit dem Unfall in Athen ist die Sache weiterhin aktuell, und wir haben uns deshalb an das **Bezirksgericht Bülach** gewandt. Herr **Bezirksrichter Benz** war so freundlich, unsere Fragen zu beantworten.

Herr Benz ist lic. iur. der Universität Zürich und seit 1974 Bezirksrichter in Bülach.

AR: Herr Benz, nach einem Flugunfall muss sich der Pilot meistens vor einem Gericht verantworten. Um was für Vorwürfe geht es?

B: Es gibt verschiedene Straftatbestände, die erfüllt sein können, wenn durch fahrlässiges Verhalten ein Flugunfall verursacht worden ist.

Zunächst schützt Art. 91 LFG (Luftfahrtgesetz) die Verkehrsordnung als solche, soweit sie im Luftfahrtgesetz und den dazugehörigen Vollziehungsverordnungen oder in zwischenstaatlichen Vereinbarungen über die Luftfahrt festgelegt ist. Es verhält sich also gleich wie im Strassenverkehr, wo die Missachtung von Verkehrsregeln strafbar ist, auch wenn kein Schaden entsteht. Wer zum Beispiel im Strassenverkehr ein Stoppsignal missachtet, verurteilt eine Busse, auch wenn es nicht zu einem Unfall kommt. Das müsste nicht unbedingt so sein. Der Gesetzgeber könnte auch darauf verzichten, folgenlose Verstösse gegen die Verkehrsordnung zu ahnden, und erst eingreifen, wenn das unsorgfältige Verhalten bestimmte Folgen zeitigt, also zu einer erheblichen Gefährdung, Körperverletzung oder Tötung führt. Soweit dies bei einem Flugunfall zutrifft, kommen die Art. 237 (Störung des öffentlichen Verkehrs), Art. 125 (Fahrlässige Körperverletzung) und Art. 117 (Fahrlässige Tötung) des Strafgesetzbuches (StGB) in Betracht.

AR: Kann man also von Erfolgshaftung sprechen?

B: Nein, man darf nun nicht meinen, wir hätten ein Erfolgsstrafrecht. Je nach anwendbarer Strafbestimmung ist zwar der Strafraum unterschiedlich. So werden Verstösse im Sinne von Art. 91 LFG als geringfügig betrachtet und mit Haft (bis zu drei Monaten) oder mit Busse bedroht, während bei den erwähnten Tatbeständen aus dem StGB durchwegs Gefängnis (bis zu drei Jahren) oder Busse als Strafe vorgesehen ist. Innerhalb des Strafraums gebietet Art. 63 StGB die Strafe nach dem **Verschulden** zuzumessen.

AR: Man unterscheidet zwischen vorsätzlicher und fahrlässiger Handlung. Wie lautet die Definition für Fahrlässigkeit?

- B: Die gesetzliche Definition der Fahrlässigkeit findet sich im Art. 18 Absatz 3 StGB:
«Ist die Tat darauf zurückzuführen, dass der Täter die Folge seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedacht oder darauf Rücksicht genommen hat, so begehrt er das Verbrechen oder Vergehen fahrlässig. Pflichtwidrig ist die Unvorsichtigkeit, wenn der Täter die Vorsicht nicht beobachtet, zu der er nach den Umständen und nach seinen persönlichen Verhältnissen verpflichtet ist.»
- AR: Was gilt es bei den «Umständen» und «persönlichen Verhältnissen» zu beachten?
- B: Als «Umstände» sind zu berücksichtigen: Art und Dringlichkeit der Handlung und die Grösse der damit verbundenen Gefahr. Zu berücksichtigen ist auch das Bestehen einer Notlage. Hat jemand in der kürzesten Zeit Entscheide zu treffen, so kann ihm allenfalls kein Vorwurf gemacht werden, wenn sich bei nachträglicher Betrachtung herausstellt, dass er objektiv gesehen das eine oder andere hätte anders machen sollen. Auch Gerichte neigen mitunter dazu, dem zeitlichen Druck zum Handeln nachträglich zu wenig Beachtung zu schenken.
- AR: Könnte man das analog auf ein internes Disziplinarreglement übertragen?
- B: Natürlich müssen solche «Umstände» auch disziplinarrechtlich berücksichtigt werden.



Restaurant Speisesaal
Schoppenstube 3 Kegelbahnen

Höflich empfiehlt sich: Familie O. Lott
Restaurant Treff
Kalchengasse 12
8302 Kloten
Telefon 01 813 11 55

Bei den «persönlichen Verhältnissen» spielen die Ausbildung, die berufliche Erfahrung sowie auch anderweitige Kenntnisse und Fähigkeiten eine Rolle.

AR: Heisst das, dass ein Gericht bei einem Flugunfall darauf Rücksicht nimmt, ob ein Pilot erst seit zwei Tagen oder schon während fünf Jahren Flugkapitän ist?

B: Wer eine längere berufliche Erfahrung besitzt, hat grundsätzlich höheren Ansprüchen zu genügen. Im Luftverkehr wirkt sich das aber kaum aus. Denn es ergibt sich aus Vorschriften und anerkannten flugtechnischen Regeln, was als Sorgfaltspflicht zu beachten ist. Wer die entsprechende Ausbildung hat und nach bestandener Prüfung aufgrund einer Bewilligung die gefährliche Tätigkeit ausüben darf, muss diese besonderen Sorgfaltsregeln kennen und danach handeln.

AR: Besteht in Europa eine gewisse Übereinstimmung in der Rechtsprechung, vor allem die Luftfahrt betreffend?

B: Nun, es existieren verhältnismässig wenig Urteile. Im wesentlichen wird es wohl gleich sein. Was zum Beispiel die Österreicher und die Deutschen unter Fahrlässigkeit verstehen, stimmt mit unserer Auffassung überein.

AR: Würde ein ausländischer Pilot, der in der Schweiz in einen Flugunfall verwickelt ist, auch für längere Zeit hier festgehalten?

B: Abgesehen von Übertretungen im Sinne von Art. 91 LFG, die vom Eidgenössischen Luftamt verfolgt und beurteilt werden, unterstehen die an Bord eines schweizerischen Luftfahrzeuges verübten strafbaren Handlungen der Bundesstrafgerichtsbarkeit. Was die Untersuchungs- und Sicherheitshaft anbelangt, ist daher Art. 44 BStP (Bundesgesetz über die Bundesstrafrechtspflege) massgebend. Danach darf bei dringendem Fluchtverdacht oder Kollisionsgefahr ein Haftbefehl erlassen werden. Das gilt für alle Beschuldigten, unabhängig von der Staatszugehörigkeit. Wird die Untersuchung und gerichtliche Beurteilung den kantonalen Behörden abgetreten, so ist das kantonale Strafprozessrecht anwendbar, das die Voraussetzungen für den Verhaft aber ähnlich umschreibt (vgl. dazu § 49 Zürcher StPO).

AR: Vor einiger Zeit fand ja hier in Bülach die Verhandlung zum «Mairländer Unfall» statt. Ist es möglich, dass sich die Besatzung von Athen auch vor einem Schweizer Gericht verantworten muss?

B: Das ist durchaus denkbar.

AR: Auch wenn sich bereits ein griechisches Gericht damit befasst?

B: Ja. Der am Unfallort durchgeführten Untersuchung kann sich ein Verfahren vor dem zuständigen ausländischen Gericht anschliessen, das der Beurteilung das eigene Strafrecht zugrunde legt. Jeder Staat nimmt für sich in Anspruch, die auf seinem Hoheitsgebiet be-

gangenen strafbaren Handlungen nach eigenem Strafrecht zu verfolgen und zu beurteilen. Das hält auch die Schweiz so. Es liegt daher nahe, anzunehmen dass der Fall «Athen» vor ein griechisches Gericht gelangt. Unabhängig davon kann es aber auch zu einem gerichtlichen Verfahren in der Schweiz kommen.

Nach Art. 97 Abs. 1 LFG gilt das schweizerische Strafrecht auch für die ausserhalb der Schweiz an Bord eines schweizerischen Luftfahrzeuges verübten Taten. Mitglieder der Besatzung eines schweizerischen Luftfahrzeuges unterstehen dem schweizerischen Strafrecht nach Art. 97 Abs. 2 LFG, auch wenn sie die Tat ausserhalb des Luftfahrzeuges im Zusammenhang mit ihren dienstlichen Verrichtungen verüben. Für das, was in Athen geschehen ist, gilt also — neben dem griechischen — auch das schweizerische Strafrecht.

Wie bereits erwähnt, unterstehen nach Art. 98 Abs. 1 LFG die an Bord eines Luftfahrzeuges begangenen strafbaren Handlungen der Bundesstrafgerichtsbarkeit. Vorerst ist es also Sache der Bundesbehörden, tätig zu werden, wenn sich ein Flugunfall ereignet hat. Nach Art. 18 BStP kann jedoch der Bundesrat die Untersuchung und strafrechtliche Beurteilung den kantonalen Behörden übertragen. Auf diese Weise gelangte der Fall «Mailand» an das Bezirksgericht Bülach.

Anton Engler

Ehemaliger Purser

besorgt für Sie

Anlageberatung
Wertschriftenverwaltung
Eigenheimfinanzierung
Baukredite
Hypotheken



Schweizerische Bankgesellschaft Regensdorf Tel. 840 50 50

Einschränkend ist allerdings darauf hinzuweisen, dass in der Schweiz nicht mehr bestraft werden kann, wer im Ausland endgültig freigesprochen wurde; das gleiche gilt, wenn die ausländische Strafe vollzogen, erlassen oder verjährt ist (Art. 97 Abs. 4 LFG in Verbindung mit Art. 6 Ziff. 2 StGB). Darüberhinaus ist auch Art. 98 Abs. 3 LFG zu berücksichtigen, der wie folgt lautet:

«Sind die strafbaren Handlungen an Bord schweizerischer Luftfahrzeuge ausserhalb der Schweiz verübt worden, so kann die für die Strafverfolgung zuständige schweizerische Behörde von der Durchführung des Strafverfahrens absehen.»

AR: Man hätte also auch im Fall «Mailand» davon absehen können?

B: Auch wenn ihr die erwähnte Bestimmung ein weites Ermessen einräumt, so ist es der zuständigen Behörde doch nicht freigestellt, auf die Durchführung eines Strafverfahrens nach Belieben zu verzichten. Strafbare Handlungen von einigem Gewicht sollten jedenfalls nicht ungeahndet bleiben. Die Bundesanwaltschaft hat sich denn auch in einem andern Fall dahingehend geäussert, dass das Verfahren nur eingestellt werde, wenn entweder der ausländische Staat seinerseits eine Strafuntersuchung eingeleitet habe oder wenn ein schweizerisches Strafverfahren als aussichtslos erscheine.

AR: Angenommen, Sie stellen in einem Fall wie Athen Fahrlässigkeit fest, was ist das Strafmass?

B: Nun, ich habe keine Erfahrung mit solchen Fällen, aber sie sind wohl mit Verkehrsunfällen vergleichbar. Man unterscheidet dort zwischen leichtem, mittlerem und schwerem Verschulden. Bei vorliegender Verletzung oder Tötung sind die entsprechenden Strafen Busse, kurze Gefängnisstrafe, mehrmonatige Gefängnisstrafe.

AR: Verschiedene Vorschriften sind der Sicherheit abträglich, z. B. lärmvermindernde Abflugverfahren oder gewisse interne Bestimmungen, die die Wirtschaftlichkeit des Flugbetriebs betreffen. Angenommen die **Einhaltung** einer solchen Vorschrift wirkt sich negativ auf das Unfallgeschehen aus, würde dies den Piloten entlasten?

B: Wer die geltenden Vorschriften befolgt, hat grundsätzlich keinen Vorwurf zu gewärtigen. Denn es darf vorausgesetzt werden, dass bei den für den Luftverkehr massgebenden Vorschriften die Sicherheit oberstes Gebot bildete und Zugeständnisse an andere Zwecke nur insoweit gemacht wurden, als es sich verantworten lässt. Ist in einem besonderen Einzelfall allerdings erkennbar, dass sich die strikte Befolgung einer Vorschrift nachteilig auf die Sicherheit auswirken könnte, so müsste davon abgewichen werden. Wenn überhaupt, so wird das jedoch nur selten einmal vorkommen.

AR: Herr Bezirksrichter, wir danken Ihnen sehr für das Gespräch.

Interview: F. Rasumowsky und B. von Tobel

Man sollte...

- auch den positiven Einsatz unserer Crew-Disponenten einmal erwähnen. Es ist sicherlich nicht als Selbstverständlichkeit anzusehen, wenn man am Heiligen Abend kurz vor 19.00 Uhr ein freundliches Telefon bekommt und einem mitgeteilt wird, die für den Weihnachtstag geplante Reserve sei annulliert. Paul Barth
- sich ernstlich fragen, warum in Zürich den Piloten keine brauchbaren Pistenreports per ATIS vermittelt werden. Gegensätzlich zu beispielsweise Genf strahlt man hier die vielfach alten, ungenügend nachgeführten Meldungen ohne Beobachtungszeit aus. Dabei sind undatierte Reports nach allgemeiner Auffassung etwa so wertvoll wie METARS und TAFORS aus dem Hundertjährigen Kalender... Arnold Wagner

Das Restaurant Güterhalle in Basel hat gezügelt

Familie Tomasina vom Restaurant Güterhalle in Basel lässt alle «Fans» unter den Swissair-Besatzungen wissen, dass im Herbst gezügelt wurde.

Am 15. November 1980 wurde dafür im Holeequartier, nämlich an der Holeestrasse 61, das

Restaurant Dorenbach

eröffnet, unter der gleichen Leitung wie die gute alte «Güterhalle».

Das neue Restaurant wird etwas grösser sein — dafür auch mehr Platz zum Essen bieten — und noch näher beim Hotel Hilton liegen. Der bürgerliche Stil soll beibehalten werden, ebenso die Speisekarte. Im Hotel Hilton werden Kärtchen aufliegen, die einem das Finden des neuen Restaurants erleichtern sollen; Tram 7 bis Dorenbachstrasse, zu Fuss 100 Meter geradeaus.

Begegnungen

Victor Hugo (1)

Jörgen Günther

Ort: Rio, Brasilien

Zeit: Frühling, sonniger Nachmittag, Temperatur im Abklingen

Anwesend: Victor, Samuka, Cama Velha, zwei Ärzte, meine Frau und ich

Es war einer jener Tage, die sich in jedem Leben hin und wieder ereignen und durch ihre pure Makellosigkeit in der Erinnerung der Betroffenen haften bleiben. Das Glück hatte es gewollt, dass es meiner Frau nicht nur gelungen war, die Kinder unterzubringen, sondern auch noch einen freien Platz an Bord zu finden und in Dakar **nicht** ausgeladen zu werden, um mir während des vom Einsatzplan verordneten einwöchigen Aufenthaltes in Rio Gesellschaft zu leisten.

Wir hatten also Rio genossen und uns so gut erholt, dass die letzten zwei Tage unseres Aufenthaltes eigentlich als «Tage des Lachens» innerlich geblieben sind. Kurzum, wir fühlten uns pudelwohl, und nahmen es zwar dankbar, aber fast schon wie selbstverständlich, dass auch der letzte Tag des Aufenthaltes von der ersten wachen Minute an so blankgeputzt war, wie es ein Tag nur sein kann.

Als die grösste Nachmittagshitze den ersten Schatten der Hochhäuser entlang der Copacabana und einem leichten Seewind wich, entschlossen wir uns, einen Spaziergang zu machen, um irgendwo einen Aperitif zu uns zu nehmen.

Es passte recht gut zu unserer reichlich albernen Stimmung, dass wir an einem der Strassenkaffees Musik hörten. Eine Gruppe Menschen hatte sich um einen Tisch geschart, man trank Bier und musizierte auf Bongo-Trommeln, Gitarre und einer mit Schrot geladenen Bierbüchsen-Samba-Rassel. Dazu wurde gesungen, begeistert, fröhlich – und gekonnt. Brasilianische Folklore, wie ich sie selten schöner gehört habe. Zwei der Sänger besaßen jene weichen Stimmen, wie man sie zuweilen bei Südstaatenegern feststellt.

Wir setzten uns an einen Nachbartisch und hörten eine Weile zu. Drei junge Männer musizierten, davon einer ein rundköpfiger, lustiger Kobold. Er hatte die reinste Stimme und war von dem Kaffeebraun, wie man es in Brasilien und der Karibik oft vorfindet. Die beiden anderen waren typische Brasilianer, ausgelassen, fröhlich und so braungebrannt, dass Mischung und Rasse nicht recht deutlich wurden. Neben ihnen sass zwei «Europäer», die begeistert mitsangen und mit den Brasilianern hin und wieder spanische Worte austauschten. Der eine sah so «deutsch» aus, dass man versucht war, den Begriff «arisch» zuzuhilfen zu

nehmen, wenn das Wort nicht so sehr aus der Mode gekommen wäre. Unnötig zu sagen, dass er blond war und dass seine Augen in strahlendstem Blau funkelten, dass sein Lachen ihn um zehn Jahre verjüngte, wenn man nicht ganz genau hinsah. Er mochte, wie sein Kollege, etwa «mittleren» Alters sein. Dieser, der Kollege, war der lebende Kontrast zu dem Deutschen. Ein scharfgeschnittenes Gesicht, unergründlich dunkle Augen, schwarze Haare und ein gleichfalls schwarzes «spanisches» Bärtchen und der scharfe Einsatz seiner Stimme im Gesang qualifizierten ihn als den Iberer schlechthin.

Der «Deutsche» wandte sich plötzlich zu mir und bat um eine «cigarro». Ich entgegnete: «Gerne – aber sonst sind Sie doch Deutscher?» Er lachte. «Nein, ich bin Mexikaner, aber meine Eltern waren Deutsche . . .» Ich gab nicht auf. «Ihr Nachbar ist doch sicher Spanier.» Er lachte erneut. «Der ist Kolumbianer. Spricht aber fast besser Deutsch als Spanisch, und ist ein Spinner. Wir sind beide Chirurgen. Waren auf einer Tagung. Sollten packen – Heimreise heute Abend. Aber diese Musik hier – nach einem Leben in Südamerika habe ich niemals besseres gehört. Die Burschen sind phänomenal!»

Es dauerte nicht lange, und wir wurden gebeten, uns an ihren Tisch zu setzen. Man stellte uns die drei Brasilianer vor. Der jüngste war Samuka, der mit der Gitarre, und wir stellten fest, dass ausser dem Namen nichts an seinem Aussehen an Japan gemahnte. Der andere nannte sich Cama Velha, was mit viel Gelächter verstanden wurde, denn die übersetzte Bedeutung des Namens ist: «Altes Bett». Man sagte, dass er seinen richtigen Namen wirklich nicht kannte, sogar seine Mutter konnte sich nicht erinnern, ihn je anders genannt zu haben, und dank dieses Namens war man sogar davon abgekommen, ihn zum Militärdienst einzuziehen. Ab und zu wurde wieder eines der schönen Lieder gesungen, und ich staunte darüber, welche untermalende Vielfalt sich einer mit Schrot gefüllten Bierbüchse entlocken liess, vom harten Knacken bis zur Imitation fallender Regentropfen. Cama Velha schien sich dabei kaum anzustrengen. Der Dritte nannte sich lachend Victor Hugo. Tatsächlich, so sei er getauft und seinen Nachnamen kannten die wenigsten, und der sei ganz alltäglich: Lopes.

Natürlich wurden wir auch gefragt woher wir kämen, und als wir unser Geschichtchen beendet hatten, wandte sich der «Spanier» erstmals zu uns und staunte: «Da'sch abr nööt woohr! Vo Züri sind'r?»

Wir bekamen richtig Gänsehaut, als nun auch der «Deutsche» bemerkte: «Gäll, dää find'sch glatt?»

Wie sich herausstellte, hatten beide in Freiburg und Zürich studiert und arbeiteten beide in der Schweiz. (Der eine ist heute Chefarzt an einem grossen Krankenhaus in der Zentralschweiz.) Sie hatten nicht nur zusammen studiert, sondern waren zu einer Art Freundschaft gelangt, wie sie nur Männer erleben, die niemals ganz erwachsen werden.

Die Brasilianer bestellten für alle eine herrlich schmeckende aber ordinar mit Gräten gespickte Fischsuppe, wir revanchierten uns mit einer Runde Bier, es wurde gelacht und gesungen und wir gerieten in solche Fröhlichkeit, wie man sie als Erwachsener höchst selten erlebt und die gelegentlich einen stillen Neid in uns aufkommen lässt, wenn wir sie bei unseren Kindern beobachten.

Es war schwer, gehen zu müssen. Victor gab uns seine Adresse, und die Ärzte versprachen, uns in der Schweiz zu besuchen. Man kann sich unsere Freude gar nicht vorstellen, als wir im Hotel erfuhren, dass man unseren Flug aufgrund einer Typenumstellung (DC-10 statt DC-8) um anderthalb Tage verschoben hatte . . .

Am nächsten Nachmittag riefen wir Victor an. Er freute sich sichtlich, von uns zu hören — doch doch, wir sollten sofort zu ihm kommen, sei leicht zu finden und die Tür sei offen, auch wenn er nicht gerade da sein sollte.

Er wohnte in einer Art Attika-Wohnung auf dem Dach eines grossen Hauses. Es wirkte, als habe er ein kleines Einfamilienhaus dort oben, mit offener Terrasse, die möbliert war wie ein Teil seines Wohnzimmers, mit einfachen, doch bequemen Möbeln und gerade folkloristisch-bunt genug, um gediegen zu wirken. Man fühlte sich sofort wohl. Victor stellte sich kurz nach uns ein und brachte eine riesige Platte mit belegten

Verbandssekretärin für einen Sommer

Die Aeropers-Sekretärin möchte im Sommer 1981 pausieren. Wir suchen deshalb ab Mitte Mai 1981 für drei bis sechs Monate eine zuverlässige

Sekretärin

der, mit einem umgänglichen Wesen, folgende Tätigkeiten liegen:

- Anwendung eines sehr guten Deutsch und guten Englisch
- sicheres Maschinenschreiben
- Versicherungsadministration
- unverhofft hereingeschneite Aufträge sofort erledigen
- sich durch nichts überraschen lassen und alle «Kunden» am Telefon oder persönlich zuvorkommend beraten und bedienen.

Informieren Sie sich näher im Aeropers-Sekretariat bei Frau Grösch oder Herrn Kurtz oder über Telefon 814 15 15.

Brotten, dazu einige Flaschen eines herrlichen Rosé. Er legte eine Platte auf — Vivaldi. Wir staunten. Er gab uns noch mehr Gelegenheit dazu, als er von seinen Erfahrungen als «Halbblut» bei einem Besuch in Zürich berichtete. Niederdorf und Stägefässli, Bahnhofstrasse und SBG waren ihm recht vertraute Begriffe.

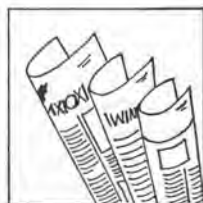
Später gesellte sich eine dünne Französin zu uns. Ihr Visum war abgelaufen und man hatte sie aus dem Land werfen wollen. Bei Victor hatte sie Unterschlupf gefunden. Sie liebte ihn nicht, aber betete ihn an. Nie habe ich Dankbarkeit auf solche Art personifiziert gesehen.

Plötzlich kam Cama Velha durch die immer offene Tür. Sie spielten ein kurzes Musikstück, sangen einige Lieder, und dann spielten sie Minutenschach, wozu Victor, «um sich besser zu konzentrieren», wie er sagte, Musik von Bach auflegte. Cama Velha berichtete, dass Victor der Schachmeister vom Posto Cinco sei, und wenn er nicht zuhause sei, finde man ihn sicher am Strand bei Schachwettspielen. Er sei ein «ganz schön heiliger», der Victor — was diesem erstmals leichte Unmutsfalten auf sein rundes Gesicht lockte.

Ich fragte, warum sie nicht öffentlich auftraten, bei der Qualität ihrer Musik sollte das doch möglich sein. Cama Velha lachte. Doch doch, sie seien im Sheraton gewesen, und im Hilton, und im Leme Palace, sowie im Meridien, aber Victor wolle keinen Kommerz. Musik machen sei schön, aber Musik produzieren würde die Qualität nicht verbessern. Ausserdem würde ohnehin zuviel gearbeitet und zuwenig gelebt. Freimütig erzählte Cama Velha, er sei «verheiratet» und seine Frau habe ein Kind, von dem er nicht recht wisse, wie es zustande gekommen sei, und er habe ein schlimmes Bein und müsse ins Krankenhaus, aber die Musik würde ihn heilen, und die Freude, wieder heraus und ans Leben zu kommen, wenn es überstanden war. Wenn ihn nur Arbeit erwartete, könnte er keine Freude und keine Vorfreude auf die Rückkehr empfinden. Übrigens, so lange er nicht da war, sollte ich doch die Sambarassel bedienen, warum nicht?

Wenn wir Glück haben und nicht Platz-, technische, kulturelle oder sonstige Gründe verhindern, dass die Fortsetzung im nächsten Heft erscheint, werde ich in demselben mehr — und fast ausschliesslich — von Victor Hugo berichten . . .

From other publications



Aus «Aviation Week & Space Technology», 17. November 1980

Increasing number and complexity of avionics on board widebody jet transports poses maintenance problems for the airlines, despite the improved reliability of individual subsystems, KLM Royal Dutch Airlines' Wytse Brouwer told attendees at the recent Autotestcon meeting in Washington. For example, more than 20% of KLM's departure delays greater than 14 min. on the McDonnell Douglas DC-10 are the result of avionics malfunctions, compared to approximately 10% for the McDonnell Douglas DC-8, Brouwer said.

KLM finds that 40-50% of the avionics equipment removed on the line later shows no malfunction when returned to the airline's maintenance shops, Brouwer said. His explanation for the high figure, which exceeds the typical experience of U.S. military services, is that airline maintenance personnel are under great pressure to return the aircraft to service, which does not allow time for precise fault-isolation procedures.

Aus «Rudder», Februar 1910

How to fly

by William Harper, Jr.

This aeroplane, while it will go 40 miles per hour at sea level, may go 80 miles at a 10,000-foot altitude, the propeller rotating proportionally faster but not consuming any more power. For this reason, it is probable that we shall soon have aeroplanes making long flights at the rate of 100 miles per hour with as much safety as we now travel «The Briny Deep».

As it is the purpose of this article not to delve into the probable, but to disclose the construction of a practical air craft, I will endeavor to give some general instructions as to its operation and what one may expect to negotiate while learning to sail it.

First, the flight is started by a run of about 100 yards on some smooth track of ground where there is no obstruction for about 1,000 feet ahead.

After everything is made ready and the operator well braced in his seat, the engine is started by giving the propeller a cranking turn, and the machine moves forward on its wheels.

The speed of travel increases at every turn of the 10-foot propeller and just as soon as one feels that he is going at a rate of over 20 miles per hour he pulls back the lever operating the forward plane or vertical rudder (which has, to begin with, been kept pitched down, holding the aeroplane to the ground), elevating it, and the whole machine is instantly pointed upward so gently that at first you do not realize that you have left the earth.

The first flights should be made slowly at about 6 feet from the ground until one is accustomed to the swaying movement. However, it is not unlike that of a graceful boat, only you seem to be rushing through space like an express train.

After you are sure of yourself and the machine, it is better to keep well up, as the most accidents are caused by collisions with trees or not being sufficiently above the ground to right yourself when being tossed about a little.

Shell - Qualitätsheizöl zum günstigsten Preis für Aeropers - Mitglieder

Ausserdem verfügen wir über eine Spezialabteilung, welche sich mit Tankrevisionen, Sanierungen von Altanlagen und mit dem Erstellen von kompletten Neutankanlagen aller Art befasst.

Wir beraten Sie gerne unverbindlich.

Bitte beziehen Sie sich bei Anfragen auf dieses Inserat.

Termoplan

Heizöl – Tankreinigung – Tanksanierung – Brennerservice



Ihr Partner für Shell Produkte

Birmensdorferstrasse 273 8055 Zürich Telefon 01/66 52 62

For this reason a yachtsman will certainly make a better aeronaut than a «landlubber». The whole thing is to adapt yourself to the motion of the machine.

While in the air, the management of the aeroplane is very similar to that of a yacht, and every good sailor will find it almost second nature to keep his machine under proper headway.

When rounding a curve, the pendulum will raise the outer plane (wing) tip, making the machine keel over so to speak, thereby restoring equilibrium to the machine and not allowing it to skid.

It is not necessary to run the engine at its full speed all the time, but it is advisable after ascending to any altitude to slow it down as much as possible and practice soaring, always, however, keeping under sufficient headway to make the balancing planes effective.

By this you will discover that while the engine is required to develop all its power to raise the machine off the ground, it requires but a small proportion of that power to sustain the flight once under proper headway.

The descent is made by depressing the forward plane and bringing the machine close to the ground with a smooth, open stretch of 100 yards ahead, and descending, after having stopped the engine, at a very acute angle, at the same time applying the brakes to the wheels.

As the machine touches the surface with no weight until its momentum is diminished, there is no appreciable shock.

IFALPA Monthly News Bulletin, November 1980

North Atlantic Minimum Navigation Performance Specification (MNPS) Lateral Separation (Auszug)

by Harry Gallagher

Der erste Teil des Artikels beschreibt die MNPS-Kriterien, der zweite Teil vier Fälle von Navigationsfehlern. Die Empfehlungen am Schluss gelten natürlich nicht nur für die NAT-Region. Die Redaktion.

Just what are these errors, how are they caused, and what can be done about them? The following four recent cases are typical — and it should be noted that in each case the operator is a well established NAT operator and that in one case there was a supervisory captain on board.

Case 1

A triple INS equipped DC-10 from the USA to London was cleared initially via 47N 20W, 48N 08W, Quimper. A reclearance was issued via 49N 08W, Lands End. The aircraft was subsequently observed at 48N 08W. The investigation showed that although the crew had acknowledged the revised clearance they did not alter the 08W waypoint from 48N to 49N.

Case 2

A triple INS equipped 747 from Los Angeles to Europe was cleared via 62N 30W, 61N 20W, 60N 10W. The aircraft was identified on radar at 6050N 09W some 50NM north of track. In spite of the comprehensive cross-checks in the Operations manual, the INS had been programmed with 61N 10W in error.



15 Jahre

Suntherm Wasserenthärter

Schützen Sie die teuren
Installationen und Apparate
mit einem

Suntherm Wasserenthärter

Wasserenthärter
für Privat und Industrie

sämtliche Zubehör
Silberharzfüllungen

Beratung, Verkauf und Service

SUNTHERM AG

8600 Dübendorf, Telefon 01/821 16 61

Mitarbeiter der Swissair erfragen
den für Sie gültigen Spezialpreis

Case 3

A triple INS equipped DC-10 from Canada to London was cleared via 55N 20W, 55N 10W, Belfast. Shortly before 10W further waypoints were being loaded into the three INSs simultaneously through NO.2. The waypoint selector of the coupled INS (NO.1) was changed correctly to accept a new waypoint 7 (Honiley) while the selector of the NO.2 set was inadvertently left on the active «TO» waypoint (WPT 4). As soon as the latitude of the new waypoint 7 was inserted the aircraft commenced a turn towards the latitude of Honiley at 10°W. This went unnoticed while the other waypoints were being inserted. By the time the error was noticed, the aircraft had deviated 50NM South of its cleared track and had crossed the next track which was via Eagle Island.

Case 4

A 747 from London to New York in the early morning, against the main eastbound flow, was cleared on track Yankee - SNN - 52N 15W - 52N 20W - 53N 30W etc. The clearance was read back correctly. AT 15W a position report was made to Shanwick «... estimating 53N 20W at 0835...». Attempts were made immediately to contact the aircraft but apparently because of an inoperative SELCAL contact was not possible on HF. It was eventually contacted through a VHF relay but by this time it had reached and reported 53N 20W.

Although all these incidents are different in some way they were the results of incorrect operation of the navigation equipment and of a failure to follow the published operating procedures. In each case the size of the resulting error was of particular significance in a 60NM separation environment.

Thus when operating in the NAT Region we cannot be too careful in:

- 1 checking ATC clearances — especially when the clearance being given does not tally with the flight plan;
- 2 checking all entries to the navigation system, monitoring the progress of the flight by reference to present position and checking initial great circle track and next waypoint co-ordinates at each waypoint passage;
- 3 plotting the aircraft position on a suitable plotting chart midway between waypoints or ten minutes after passing a waypoint;
- 4 taking extra care when an en-route reclearance is given, confirming with ATC whether the reclearance starts from present position or from the next reporting point and, of course, checking that the navigation system is reprogrammed with the new clearance;
- 5 checking SELCAL before entering the ocean and if unserviceable maintaining HF watch.

Organisation des Vorstandes

Präsident:	H. Hürzeler	Fach 17	Mitglieder:	W. Gubser	Fach 304
				H. M. Kok	Fach 1170
Vizepräsidenten:	L. Zsindely	Fach 200		H. Spörri	Fach 402
	E. Brunner	Fach 173		M. Wipf	Fach 372

Kommission	Delegierter des Vorstandes	Vorsitz	
Versicherungen	M. Wipf	A. Huggenberger	Fach 141
Salär	E. Brunner	E. Fischli	Fach 85
GAV mit Anhängen			
Ferienreglement	H. Spörri	H. Sauter	Fach 1448
AIDS	M. Wipf		
Deplacemntreglement	H. M. Kok	D. Brägger	Fach 89
Seniorität	E. Brunner	P. Bircher	Fach 274
Flight Duty Regulations	W. Gubser		
Disziplinarreglement	H. Hürzeler		
Finanzen	W. Gubser	G. Schwing	Fach 1486
Einsatz	W. Gubser		
Schulung und Check	E. Brunner	A. Zuberbühler	Fach 163
Flugsicherheit	L. Zsindely	H. Sauter	Fach 1448
Security	H. Spörri	H. Sauter	Fach 1448
Info/Rundschau	H. Spörri	B. von Tobel	Fach 252
IFALPA/EUROPILOTE	L. Zsindely		
Copilotengruppe	H. M. Kok	H. Robitzkat	Fach 312
Ausländer	H. M. Kok	J. van Dierendonck	Fach 1414
Romands	H. Hürzeler	M. Baudat	Genf 49
Pensionierte	H. Hürzeler	R. Schilliger	Fach 95
Dachverband	H. Hürzeler		

Sekretariat

R. Kurtz, lic. rer. publ. HSG
Frau N. Grösch-Bonhöte
Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten
Telefon 814 15 15, SR-Fach 20

APKK-Verwaltung

Max Riolo
Chasernweg 38, 8302 Kloten
Telefon 814 11 77
