

rundschau

Mai/Juni 1983



**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	5
INTERN	
Generalversammlung	7
Zum Austritt von Noëlle Grösch	9
Schweizermeister im Segelflug	11
Gerichtsverhandlung in Athen	13
Der Prozess in Athen	15
Recommendations	23
Zweimotorig über den Atlantik	24
Interview: Frauen im Cockpit	27
Le Coin des Romands	29
Falsche Flottenpolitik?	31
Man sollte . . .	32
Die Steinadler wurden arg gerupft	33
Briefe an die rundschau	36
From other publications	39

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 18. Juli 1983

Redaktions-Team:

F. Rasumowsky (Vorsitz)
E. Brunner, H. Lüscher,
D. Schürer, H. Spörrli,
B. von Tobel

Auflage: 1400 Expl.

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

Anniversary
1954 → 2014

Mit uns kann man rechnen.
Prompt und sicher.
Ca, c'est « La Suisse »
Versicherungen

Generalagenturen in der ganzen Schweiz.
Generaldirektion: Avenue de Rumine 13, 1005 Lausanne, 021/201811



Um das **Betriebsklima** geht es bei der Befragung des Cockpitpersonals durch die IMR AG. Wir dürfen alle auf die Auswertung der Ergebnisse gespannt sein. Es erstaunt mich lediglich, dass auf Anonymität so grossen Wert gelegt werden muss. Sind wir so ängstlich, dass wir unsere Meinungen und Gefühle nur ausdrücken können, wenn sie nicht mit unserer Person in Verbindung gebracht werden können? Zu einem guten Betriebsklima gehört doch eigentlich auch die freie Meinungsäusserung jedes Einzelnen, ohne Furcht vor negativen Reaktionen des Angesprochenen. Jeder, der eine Funktion in unserer Firma übernimmt, weiss, dass er sich vermehrter Kritik aussetzen wird, er sollte diese auch verwerten und verkraften können. Wir begrüssen es sehr, dass mit einer Frage auch die Bedeutung der Aeropers für den Einzelnen in die Untersuchung miteinbezogen worden ist.

Das **Klima im Gerichtssaal** von Athen wurde von Felix Rasumowsky genau studiert. Sein Bericht nimmt in dieser Ausgabe die zentrale Stellung ein. Seine Schilderungen kontrastieren angenehm zu den verschiedenen Presseberichten und sind für uns alle von grossem Interesse. Es war doch recht auffällig, wie die Medien mit gewisser Schadenfreude diese Gerichtsverhandlungen zu einer Art Schauprozess gegen unsere privilegierte Berufsgruppe emporstilisierten, um dann nach dem unausgewogenen Urteilsspruch ziemlich wehleidig die Vorgänge zu beklagen. Leidtragende waren einmal mehr die betroffenen Piloten, die zum Spielball der öffentlichen Meinung geworden sind, unter deren Druck Copilot Martin Deuringer je nach Aktualität im Cockpit arbeiten darf oder nicht. Man müsste sich bei dieser Problematik endlich einmal zu einer klaren Linie durchringen, auf Fakten und nicht auf äusseren Einflüssen basierend.

Das **Klima im Cockpit** wird sicher einige Änderungen erfahren, wenn ab übernächstem Jahr «if all goes well» weibliche Erscheinungen darin Platz nehmen werden. Wir von der **rundschau**-Redaktion freuen uns natürlich, dass wir in mehreren Nummern (in weiser Voraussicht wäre wohl zu viel Eigenlob) das Thema «Frauen im Cockpit» recht umfassend zur Sprache brachten, bevor jetzt im Flight Recorder die erlösende Ankündigung erfolgte. Mit einem letzten Interview mit aktiven Pilotinnen

einer Airline beschliessen wir diese Serie, da ohnehin andere Publikationen die «Story» aufgreifen werden.

Beim Lesen der erwähnten und weiterer Beiträge zu dieser Ausgabe wünscht Ihnen das Redaktionsteam viel Vergnügen oder auch den Drang zum Widerspruch.

Heiner Spörri

Exklusiv für Swissair-Mitarbeiter

swiss - foto - plausch - woche in Laax

Wir konnten die erfahrene Reportagenfotografin Isabelle Schnyder dafür gewinnen, Ihnen in einem 1-wöchigen Fotokurs viele Tips und Tricks aus ihrer Berufspraxis zu verraten.

Warum sich immer wieder ärgern über unscharfe, falschbelichtete oder eben nur langweilige Fotos von Freunden, Ferien oder Anlässen? Die Fotografie ist ein faszinierendes Medium, das auf viele Arten eingesetzt werden kann. Sie ist vielseitig, anregend, kreativ — und vor allem erlernbar!

Damit Sie mehr Freude und Erfolg am Fotografieren bekommen, können wir Ihnen 2x eine abwechslungsreiche und interessante swiss-foto-plausch-woche in Laax (GR) anbieten.

1. Fotowoche: 26. 6. — 2. 7. 83

2. Fotowoche: 21. 8. — 27. 8. 83

Im Preis von Fr. 650.— sind inbegriffen: Spezialpreis für Swissair-Mitarbeiter!)

- An 4 Tagen je einen halben Tag Einführung in die Theorie und Praxis der Fotografie. Schwerpunkte: Menschen, Landschaften, Tag- und Nachtaufnahmen (available light), Innen- und Aussenaufnahmen
- Ganztages-Fotoexcursion
- 6 Tage Halbpension im komfortablen 3-Stern-Sporthotel «Signina» in Murschetg/Laax
- Für Ski- und Wanderfans uneingeschränkte Fahrten auf allen Bergbahnen und Gletscherliften über Laax (Vorab 3000)
- Benützung des hoteleigenen Hallenbades, der Sauna und der Fitnessgeräte
- Reduzierte Preise auf den Tennisanlagen des Hotels (6 Sandplätze und 2 Hallenplätze)
- Service und Kurtaxen

Raschentschlossene mögen sich bitte direkt bei der Hoteldirektion anmelden. **Sporthotel Signina, 7032 Laax, Telefon 081 - 39 01 51**

Eine raschmögliche Anmeldung ist empfehlenswert, da die Teilnehmerzahl auf max. 20 Personen begrenzt ist.

Detailliertes Programm bei der Hoteldirektion anfordern.

Liebe Mitglieder

Soeben ist die Generalversammlung 1983 der Aeropers über die Bühne gerollt. Es war für mich erfreulich zu erleben, wie sich 120 Mitglieder (rund 1/7 der aktiven Piloten) für die Belange der Aeropers interessieren und mit Kritik, Vorschlägen und Anregungen ihren Einfluss auf die Führung unserer Aeropers ausüben. Besonders eindrücklich aber war die Solidarität der Mitglieder gegenüber dem Vorstand und gegenüber unseren Kollegen, die in den Fall Athen und in einem Disziplinarverfahren verwickelt sind. Es sind diese beiden Ereignisse, die in der Diskussion dominierten. Unter dem Traktandum «Aktuelle Aeropers-Angelegenheiten» haben wir die anwesenden Mitglieder sachlich über den bisherigen Verlauf der beiden Fälle orientiert. Die Standpunkte der Aeropers und der Swissair liegen hier weit auseinander.

Im Fall Athen, wo wir seit zwei Jahren gemeinsam versuchen, einen positiven Ausgang für unsere Kollegen zu erreichen, können wir uns mit der Suspendierung von SFO Deuringer nicht einverstanden erklären. Dies insbesondere deswegen nicht, weil uns am 11. Mai vom Bundesamt für Zivilluftfahrt bestätigt wurde, dass Herr Deuringer nach wie vor im Besitz seiner gültigen Lizenz ist. Nach dem Unfall Athen haben zwischen Aeropers und den beteiligten Piloten einerseits und der Swissair andererseits erhebliche Meinungsverschiedenheiten bestanden. Ein Schiedsgericht schien damals unvermeidlich, worauf die Herren Staubli und Walser für eine Aussprache zum Aeropers-Vorstand kamen, was zu der Einigung führte, dass Fritz Schmutz die volle Verantwortung übernahm und die Swissair verliess, unter der Bedingung, dass der Copilot nicht zur Verantwortung gezogen wird und weiterhin im Flugdienst bleibt. Nachdem das weltweit unverständliche Urteil in Athen durch Appellation keine Rechtskraft hat, also keine neuen Tatsachen vorliegen, die einen Lizenzentzug bzw. die Einstellung im Flugdienst rechtfertigen würden, müsste sich die Swissair auch an die oben erwähnte Einigung halten.

Der Disziplinarfall ist nach unserer Auffassung schon von Anfang an swissairseitig mit nicht akzeptablen Methoden gehandhabt worden. Wir sind der Ansicht, dass hier von unseren Vorgesetzten mit vorgefassten Meinungen und Urteilen ein Verfahren durchgespielt wurde, ohne dass die entsprechenden Stellen bereit gewesen wären, auf die Einwendungen des Beschuldigten und der Aeropers-Delegation einzugehen. Die Verfahren wurden so beinahe zur Farce. In einer 5½-stündigen paritätischen Sitzung konnten die Differenzen, nämlich wie eine Krise im Flug zu bewältigen sei, soweit reduziert werden, dass uns «im Zweifelsfalle für den Angeklagten» die gerechte Lösung schien. Es wurde statt dessen ein hartes Urteil gefällt.

Unsere ursprüngliche Absicht, mit einem neuen Disziplinar-Reglement ein besseres Verhältnis zwischen den Piloten und ihren Chefs zu erreichen, allgemein mehr Belehrung statt Strafe anzuwenden, steht wohl schon seit einiger Zeit zu Papier, wurde aber im vorliegenden Fall gänzlich missachtet. Verständlicherweise färbt die daraus entstandene Dissonanz auch auf das ganze Klima zwischen Aeropers und Swissair ab. Es bleibt zu hoffen, dass man sich gelegentlich wieder an eine Partnerschaft erinnert und die Belange der Aeropers mitberücksichtigt.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr Edy Brunner



Wohn-, Objekt- und Büro-Design

Scherrer

Zeughaus-/Mühlestrasse 10
CH-8400 Winterthur 052 22 29 41
11 Schaufenster 1000 m² Ausstellung

Generalversammlung der Aeropers vom 19. 5. 1983

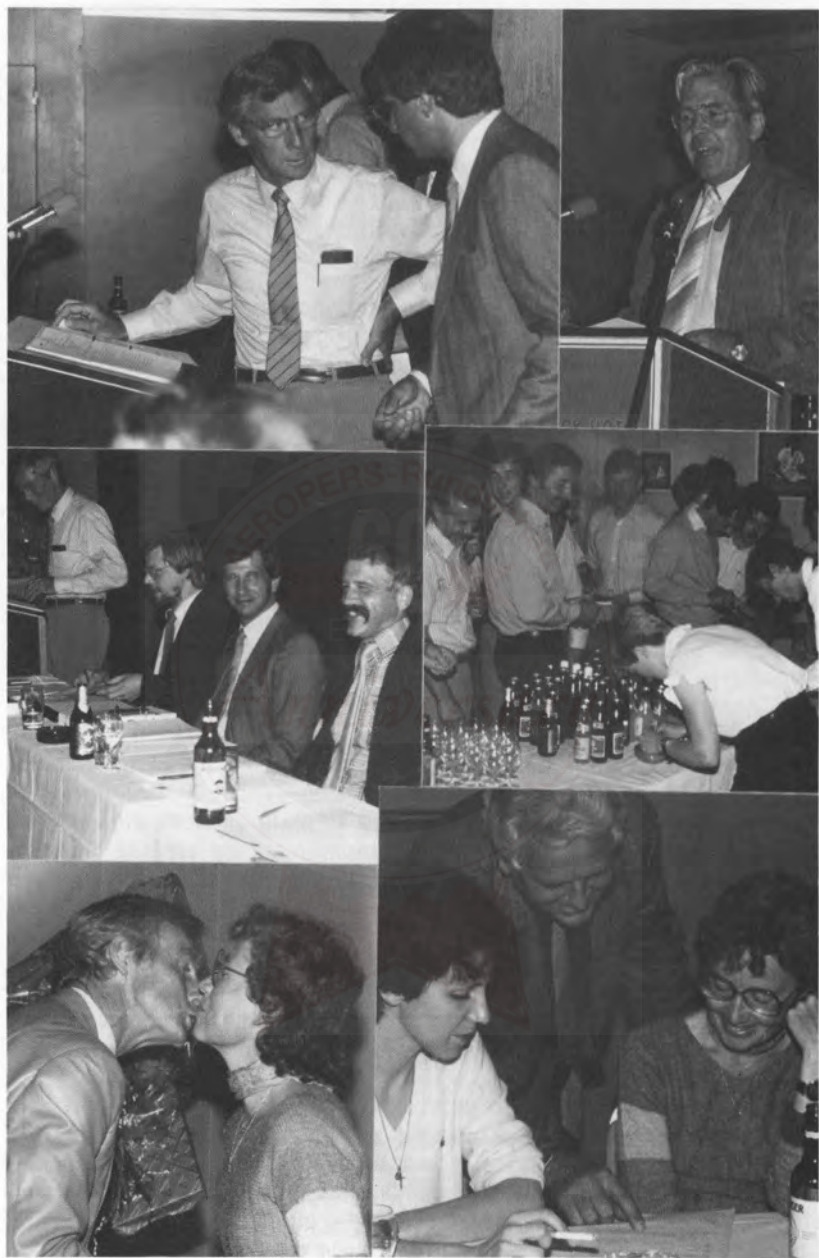
intern

An diesem schönen Frühlingsabend fanden sich etwa 120 Mitglieder zur ordentlichen GV im Mövenpick Glattbrugg ein. Vorerst stimmte sich männiglich beim nun schon traditionellen Apéro auf die kommenden Stunden ein.

Die statutarischen Geschäfte waren schnell erledigt. Tagespräsident Hano Hürzeler verlas die Abstimmungsresultate. Jahresrechnung, Mitgliederbeiträge, Voranschlag und Déchargeerteilung wurden praktisch ohne Gegenstimmen genehmigt. Bei den Sachvorlagen wurde die Anpassung der Spesenentschädigung für Aeropers-Funktionäre mit gutem Mehr angenommen. Hingegen wurde die **Kompetenzerweiterung des Vorstandes deutlich abgelehnt**. Hano Hürzeler als Mitunterzeichner eines ablehnenden Abstimmungskommentars bedankte sich bei den Mitgliedern für diese Willensäusserung. Dieses Abstimmungsresultat schmälerte aber keineswegs den verdienten Dank, den der Tagespräsident dem Vorstand und den andern Mitarbeitern der Aeropers aussprach.

Das Traktandum über aktuelle Aeropers-Probleme nahm dann mehr Zeit in Anspruch. Zunächst orientierte Präsident Edy Brunner über den **Fall Athen**. Sie werden darüber auch an anderer Stelle dieser **rundschau** informiert. Hauptstreitpunkt ist momentan die erneute Suspendierung Martin Deuringers von seinen Cockpitpflichten, da weder ein Disziplinar- noch ein Qualifikationsfall vorliegt. Die Reaktion der Swissair auf den äusseren Druck ist unklar und nur schwer verständlich. Anschliessend orientierte Jürg Schmid detailliert über den Verlauf des Disziplinarfalls, der Ihnen durch die vertraulichen Informationen durch die Aeropers und Swissair bekannt ist. Vor allem die Art und Weise der Einleitung des Verfahrens sowie das hohe Strafmass erregen Befremden.

Nach der Pause entwickelte sich eine lange Diskussion über Athen. Als Resultat ergab sich ein Auftrag der GV an den Vorstand, die Gründung eines Solidaritätsfonds für derartige Fälle zu erwägen, um wenigstens in finanzieller Hinsicht für die Unterstützung jeglicher Art zugunsten in Not geratener Mitglieder gewappnet zu sein. Bei der Diskussion über den vertraulichen Disziplinarfall wurde die Unterstützung des An-



geklagten durch die meisten Redner offensichtlich. Die Stimmung im Saal wurde sehr ernst, es gab auch Voten, die drastische Mittel einzusetzen vorschlugen, die bis zur Überprüfung des GAV führen könnten. Soweit sind wir allerdings glücklicherweise noch nicht, da noch nicht alle Rechtsmittel ausgeschöpft sind. Gegen Mitternacht verebbte die Diskussion zusehends, und um 00.05 Uhr konnte Edy Brunner die Versammlung schliessen. Das war allerdings schon zu spät, um an der Bar noch einen Schlummertrunk genehmigen zu können. Stammtischgespräche waren so keine mehr möglich, und die Versammlungsteilnehmer begaben sich in nachdenklicher Stimmung auf den Heimweg.

H. Spörri

Zum Austritt von Noëlle Grösch

Vor genau 16 Jahren trat Frau Noëlle Grösch in den Dienst der Aeropers. Das Sekretariat befand sich damals noch auf dem Flughafenareal in einem Baracken-Provisorium in der Gegend des heutigen Cateringgebäudes; der Präsident hiess Alfred Sooder, der Sekretär Dr. R. Schmid, Frau Grösch hiess damals noch Frl. Bonhôte, unsere Aeropers hingegen hiess schon damals so, zählte aber erst ca. 350 Mitglieder. Der ganze Betrieb sei damals noch überblickbarer und persönlicher gewesen, erinnert sich unsere scheidende Sekretärin, und durch die Lage am Flughafen auch etwas näher am Pulsschlag der Zeit, resp. der Swissair, ihrer Piloten und Navigatoren.

Und da Frau Grösch nicht nur die fortschrittlichen Aeropers-Arbeitsbedingungen schätzte, sondern vor allem die menschlichen Kontakte, die grosse Selbständigkeit bei der Arbeit und das ebensogrosse Vertrauen, das sie von Anfang an genoss, so blieb sie der Aeropers treu. Still und zuverlässig erledigte sie ihre mannigfaltigen Aufgaben, war immer freundlich, im Büroalltag und auch am Schalter und am Telefon. Obschon nie im Rampenlicht, sondern bescheiden im Hintergrund, wurde sie zur Seele des Sekretariats, die alles wusste, alles erledigte und alles fand. Sie diente unter vier Präsidenten, überlebte vier Sekretäre, überstand zwei Sekretariats-«Züglete», von besagter Bürobaracke über Glattbrugg ins Aeropers-Haus und dort kürzlich noch den Umbau der Lokalitäten. Sie erlebte die Freuden und Leiden der Aeropers-Politiker aus nächster Nähe, überdauerte stürmische Perioden und Sitzungen, aber auch flauere Zwischenkriegszeiten, und war auch Zeugin beim Auftauchen, Aufleuchten und Verglühen etlicher Karriere-Kometen am Swissair-Aeropers-Firmament.

Das Pflichtenheft von Frau Grösch umfasste praktisch alles, was es in einem Verbandssekretariat zu erledigen gibt (und meist noch etwas

mehr!). Nach 16 Jahren treuer Pflichterfüllung ist es deshalb nicht verwunderlich, wenn sie sich nach einem befreienden Tapetenwechsel sehnt. Das heisst nicht etwa, es habe ihr in der Aeropers nicht mehr gefallen, im Gegenteil! Hingegen zieht es unsere Naturfreundin mit alle Macht in die Berge – hinaus aus dem Büro. So wird sie sich diesen Sommer einen Jugendtraum erfüllen und auf einer Alp im schönen Bündnerland arbeiten. Was nachher kommt, ist noch offen.

Wir jedenfalls lassen Frau Grösch nur ungern ziehen, haben aber für ihren Entschluss volles Verständnis. Im Namen der ganzen Aeropers danke ich ihr herzlich für die immense Arbeit, die sie in den vergangenen 16 Jahren für unsern Berufsverband geleistet hat, und wünsche ihr und ihrem Mann für den kommenden Lebensabschnitt in jeder Beziehung alles Gute.

Hano Hürzeler



SHELL-HEIZÖL

Für Aeropers-Mitglieder stets zu Spezialpreisen

Wir bedienen Sie mit dem Heizöl stets

- Schnell
- Preiswert
- Zuverlässig

Wir beraten Sie gerne für

- Tankreinigung
- Tanksanierung
- Brennerservice

TERMOPLAN
Telefon 01-461 52 62

Schweizermeister im Segelflug

Die Schweizer Segelflugmeisterschaften wurden dieses Jahr in Sitten durchgeführt. Dank der herrschenden Föhnlage konnten acht Konkurrenzen ausgetragen werden, was für Schweizermeisterschaften ungewöhnlich viel ist. Unsere Kollegen Peter Teunisse und Thomas Badum wussten die Naturkräfte am besten zu nutzen und wurden Schweizermeister, Peter in der 15-m-Klasse und Thomas in der Standardklasse. In der Offenen Klasse erreichte Hans Binder den erfreulichen vierten Platz. Wir gratulieren herzlich! BvT



Peter Teunisse

Thomas Badum



Warum nicht Wohnsitz auf der Rigi? (1440 m. ü. M.)

Längere Tage, mehr Sonne, saubere ozonreiche Luft.
7 km lange Panorama-Loipe vor der Haustüre, leicht begehbarer
Wanderweg.

Noch grossräumige, komfortable 2½-, 3½- und 4½-Zimmer-
Eigentumswohnungen (Lift).

Testen Sie selbst und machen Sie uns einen unverbindlichen
Besuch.

Haus «Allegra», M. und H. Peter, Tel. 041/83 14 80,
6356 Rigi-Kaltbad.

Noch eine Ausländerbewilligung.

Für alle elektrischen Installationen und
Telefonanlagen Konzession A



Elektro-Winkler & Cie AG

8152 Glattbrugg
01/810 40 40

8433 Weiach
01/858 10 58

8302 Kloten
01/814 35 35

Gerichtsverhandlung Athen

Dieser Unfall hätte jeder anderen korrekt handelnden Besatzung passieren können, hätten sie die gleichen Bedingungen angetroffen; das war die einhellige Meinung all derjenigen, die der Gerichtsverhandlung beigezogen haben.

Die Herren Rechtsanwälte **Kiouis** und **Androulakis** haben die Verteidigung mit Bravour wahrgenommen. Eindrücklich war die messerscharfe Argumentation von fliegerischen Laien über komplexe fliegerische Probleme – auch für Fachleute überzeugend und logisch – einzig leider fürs Gericht unzugänglich, weil dort die Ohren verschlossen blieben, nicht nur die Augen. Der Unfalluntersuchungsbericht hat vor Gericht keine Beweiskraft. Die Anklage hätte die Beweisführung vor dem Gericht antreten müssen, aber gerade die für die Unfalluntersuchung verantwortlichen Herren, die als Zeugen der Anklage aufgetreten sind, wurden die besten Beweismittel für die Verteidigung. Der Unfallbericht der griechischen Behörden ist unvollständig, in einzelnen Teilen inkorrekt und irreführend. Er dient nicht der Wahrheitsfindung, sondern hat den Hauptzweck, die Mängel des Flughafens Athen zu überdecken.

Die äusserst fraglichen Berechnungen von Geschwindigkeit, Wind, Zeit, Höhen, Distanzen, Verzögerungswerte, Triebwerkleistung, Reverse, Braking Action etc. wurden vom 5-Parameter Flight Data Recorder und Voice Recorder Aufzeichnungen durchgeführt. Die NTSB, angefragt von Griechenland, hat die Aufgabe an Douglas delegiert, ihre Analyse des Landevorganges, Teil des Unfallberichtes, enthält viele sehr hypothetische Feststellungen und Zahlen (Zeugenaussage NASA-Experte Horn). Leider wurde ausgerechnet dieser Teilbericht kritiklos publiziert. Dies führte in der Presse vor 2 Jahren zu schweren Vorwürfen gegenüber der Besatzung.

Piloten sind keine Kriminelle, sie sitzen ja zuvorderst und schlagen den Kopf als erste ein – und wenn sie solchen Farcen, wie jetzt in Athen, über sich ergehen lassen müssen, sollten diese als Berufsrisiko gewertet werden – wie Amöben von Lagos und Malaria von Dar-es-Salaam.

Ja, leider kann Ihnen oder mir dieser Unfall demnächst auch passieren, in Athen sind die Bedingungen am Flugplatz im wesentlichen unverändert und dann sitzen Sie oder ich vor einem Gericht, das nicht im geringsten am tatsächlichen Hergang interessiert ist.

Ich zitiere einen Teilabschnitt vom Bericht meines Kollegen Max Venet, Regional Vice President IFALPA, Capt. Air France.

«This trial was held in a scandalous manner, according to all the people who attended it (Airline officials, Lawyers, Press correspondents, Pilots and Cabin Crew): the tribunal room was a noisy caravanserai where a constant flow of turbulent visitors came in and out to take photographs of the accused pilots and tape-record the proceedings.

The first morning session started at 9.30 AM with cases dealing with prostitution, thefts, swindling and other misdemeanours. Without transition, the same Court called the witnesses for the Swissair Pilots Case and started their cross-examination and testimonies.

The two eminent Greek attorneys selected by Swissair to defend its two pilots did a great job and deserve admiration for the quality of their assistance.

The Court was composed of 3 judges, one State Prosecutor and one Secretary.

The hearings were stopped at 2 PM and started again at 6 PM the same day till 3 AM next day without interruption .

The last day session started again at 6 PM and the verdict rendered at 1.30 AM.

Most of the time, the main judge could be seen asleep while the secretary was drawing instead of taking notes .

A Finnair DC-8 Captain and several Olympic Airways Captains who had landed in Athens within a few minutes before the accident or shortly after, testified of the very poor water drainage and the very slippery status of this runway, especially on the portion of 1200 meters corresponding to the heavily utilized (80% of the time) touch-down zone of runway 33R contaminated by thick rubber deposits, oil and kerosene mixed with undrained rainwater.

US experts, specialists of runway friction analysis testified under oath that such a combination of elements, together with the absence of accurate wind measurement (wind was measured at threshold of runway 33 while the landing runway was 15) had undoubtedly been the main causal factor of this accident.

After the prudent and short, rather neutral declarations of ATC controllers and of some airport employees, the head of Greek Civil Aviation Authority came to deny all responsibilities on behalf of his Services: according to him, everything was in conformity with ICAO Standards and Recommended Practices (!) and if the foreign airlines were not happy about Athens Airport nobody compelled them to operate on this airport.

The two Swissair pilots stood for hours listening with perfect dignity and finally testified for almost two hours again before the State prosecutor started to enounce his accusation, taking no account of the arguments brought forward by the witnesses and by the defenders.

This marathon went for three hours with the two attorneys presenting the defence plea.

The judge then suddenly seemed to wake up, withdrew with his two assessors, the State prosecutor and the secretary.

Everybody was confident that, after such a brilliant defence, and bearing

in mind that Swissair had financially settled all the claims of the families of the victims, the accusation would be abandoned.

After a ten minutes recess the Court came back. The judge was smiling and left it to the State Prosecutor to start with the «whereas». He then announced the sentence:

FIVE YEARS and TWO MONTHS of EMPRISONMENT for each pilot, TWENTY MILLION DRACHMS Bail offer (266 000 Dollars), POSSIBILITY FOR APPEAL.

The two pilots were convicted for MANSLAUGHTER, CRIMINAL NEGLIGENCE and INTERRUPTION OF AIR TRAFFIC.

After attending this parody of justice, I feel it necessary and urgent to remind all pilots that such a fate could fall on any of us, and not only in Greece.»

Wir müssen alles daran setzen, dass es keinem anderen mehr passieren kann. Flughafenbedingungen und «Rechtssprechung» müssen geändert werden. Diejenigen, die heute vor dem Richter sitzen, verdienen unsere volle Unterstützung.

Laszlo Zsindely

Der Prozess in Athen

Der Prozess zu Athen warf bereits Ende 1982 seine Schatten voraus, als der Redaktion ein erster Prozesstermin bekannt wurde. Ich war von unserer Informationspflicht nach innen und aussen überzeugt und wurde vom Aeropersvorstand ermächtigt, nach freiem Ermessen das Nötige vorzukehren. Durch die Anwesenheit im Gerichtszimmer («Saal» wäre den Mund zu voll genommen) konnte ich Eindrücke gewinnen, die beim Verfassen der Aeropers-Pressemitteilung nützlich waren. Im Verlauf der vier hektischen Tage waren zahllose Leute sehr hilfreich. Ich erhielt grosse Unterstützung durch die im Gericht anwesende Rechtsanwältin, Frau Panajotatos, die aus Interesse den Prozess verfolgte, ausgezeichnet Deutsch spricht und erst noch neben mir sass. Sie erläuterte die Geschehnisse, übersetzte Fragen und Zeugenaussagen, informierte mich über das griechische Prozessrecht und stellte mich dem Gerichtsübersetzer von Fritz Schmutz und der Assistenzanwältin des Verteidigers Androulakis vor. Durch diese kompetente Betreuung war ich in der Lage, ein umfassendes Tagebuch zu führen. Mit der Wiedergabe einiger Abschnitte daraus möchte ich versuchen, Hintergründe zu erläutern und allen Swissair-Piloten die Lage der Kollegen Schmutz und Deuringer näher zu bringen. Während des Hinflugs nach Athen habe ich Herrn Pavlos Tzermias kennengelernt, Journalist und Inhaber des griechischen Anwaltpatents. Er ist für die Swissair-Delegation eine Art Verbindungsmann und Berater. Sein Eindruck: der Regierungswechsel in Grie-

chenland bewirkt eine Entkrampfung, weil der neue Verkehrsminister im vorliegenden Fall nicht persönlich engagiert ist. Sein Vorgänger hatte persönlich zugunsten des Flughafens Stellung genommen.

Bestens gewappnetes Team

Nach der Ankunft in Athen werde ich von Herrn Muser eingeladen, an der letzten Vorbereitungsitzung der Verteidigung als Beobachter teilzunehmen. Unter dem Swissairbüro am romantischen Constitution Square befindet sich ein Keller, in dem ein einfacher Konferenzraum eingerichtet wurde. Zwischen Akten- und Kassenschränken sitzen dichtgedrängt die Swissair-Delegation, die Angeklagten, die Verteidiger und zahllose Zeugen aus dem In- und Ausland. Die Verteidiger legen dar, dass sie das gute Einvernehmen zwischen Griechenland und der Swissair beibehalten wollen. In vielsprachigem Gewirr entsteht eine gewisse Konfusion über die Begriffe *groundspeed*, *IAS*, *touch down speed* und *wind shear*. Irgendwie empfinde ich, es herrsche erstaunliche Unwissenheit über Grundbegriffe. Im stickigen Raum ist der hemdsärmelige Teamgeist und der Effort aller Anwesenden spürbar, den folgenden Tag bestens gewappnet zu überstehen. Aus hin- und herfliegenden Sprachfetzen kann ich entnehmen, dass die Olympic-Piloten wissen, dass Piste 15 keinen Windmesser hat und *wind shears* zu erwarten sind. Hie und da werde auch vor der Pistenschwelle gelandet, wenn die Bedingungen extrem seien. Der aus Helsinki angereiste Zeuge, Finnair-Captain Tamminen, war als erster nach dem Unfall auf Piste 15 gelandet. Der Kontrollturm hatte ihm als Pistenzustand die *breaking action medium/medium/poor* angegeben, und Capt. Tamminen sagt aus, er hätte voll gebremst, da er um den geschehenen Unfall wusste. Wörtlich meint er, die zweite Hälfte der Piste sei wie Seife gewesen und schlimmer als alles, was er bisher in Finnland erlebt hätte. Am Ende der dreistündigen Sitzung sind alle über die Absicht der Verteidiger im klaren, die dem Gericht beweisen wollen, dass keine Fahrlässigkeit vorgelegen habe. Die Verteidigung besteht aus Professor Androulakis, Dozent für Strafrecht an der Universität Athen, der auch in Deutschland studierte und ausgezeichnet Deutsch spricht, sowie aus Rechtsanwalt Kioussis, ständiger Rechtsberater der Swissair in Griechenland. Zur Swissair-Delegation gehören Dr. Hodel, Chef des Rechtsdienstes, Herr H. Muser, der die Ops vertritt, Herr Hautle vom Pressedienst und Herr Busenhart von OFT. Captain Zsindely vertritt die Aeropers und Captain Venet aus Paris die IFALPA.

Das griechische Strafprozessrecht kennt keine bedingte Strafe; es ist also nur ein Freispruch oder eine Gefängnisstrafe möglich. Bei leichten Strafen, dem Vernehmen nach bis zu einem Jahr, liegt es im Ermessen des Gerichts, ob die Strafe abgeessen werden muss, oder ob an Stelle der Verbüßung im Gefängnis die Strafe abbezahlt werden kann, sofern

der Betrag erschwinglich ist. Das Gericht kann dann innerhalb eines Spielraumes für jeden Gefängnistag einen Tagesansatz festlegen. Die erste Appellation an ein höheres Gericht kann eine völlig neue Aufrolung des Falles bedeuten. Die zweite, letzte Berufung, bringt nur noch eine mögliche Neubemessung der Strafe aufgrund von eventuellen Verfahrensfehlern. Ein griechisches Gericht darf nur in griechischer Sprache tagen, auch wenn alle Beteiligten beispielsweise englisch verstünden. Zeugen dürfen nur einer nach dem andern verhört werden. Normalerweise führt der Gerichtspräsident die Befragung durch, eventuell unterstützt durch die beiden andern Richter. Erst dann führt der Staatsanwalt, der neben den Richtern sitzt, seine Befragung durch, dann ist die Reihe an der Verteidigung.

Prozess Nummer vierzehn

Der Gerichtsraum im ersten Stock ist nüchtern, mit abblätterndem Verputz und fleckigem Boden. Ein Katheder mit fünf Stühlen, dahinter ein Christusbild an der Wand, im Zeugenstand in einer Glasvitrine eine prächtige Bibel. Vorne rechts sitzt die Verteidigungsmannschaft mit den griechischen Anwälten, einer Assistentin, Herrn Tzermias und der Delegation aus der Schweiz. Zwischen drei und fünf Polizisten, bewaffnet und in Uniform, schreiten auf und ab. Vor der Schranke noch die Anklagebank und Raum für die Presse. Dahinter, fünf Reihen tief, Bänke für Zeugen und Publikum. Wir sind pünktlich einige Minuten vor neun Uhr eingetroffen. Jeder sichert sich einen Platz, Stimmengewirr, die einen schlendern umher, während andere aufgabenbewusst unterwegs sind. Von draussen dringt durch die geöffneten Fenster der Verkehrslärm der belebten Strasse, während durch die offene Flügeltüre das Stimmengewirr aus dem Korridor den Lärmpegel heben hilft. Das Gericht erscheint, man erhebt sich. Die Richter in gewöhnlichen Strassenanzügen nehmen hinter dem Katheder Platz. In der Mitte der Gerichtspräsident, zu seiner Linken ein Richter und aussen die Gerichtsschreiberin. Zu seiner Rechten ein weiterer Richter und aussen der Staatsanwalt. Geradezu in Sekundenschnelle wickeln sich «Prozesse» ab, nach zehn Minuten ist man bereits bei Prozess Nummer vier. Der Flugunfallprozess erhielt Nummer vierzehn und wurde auf neun Uhr bestellt, wie wir erfahren, zusammen mit Nummern eins bis dreizehn. Prozess Nummer zwölf dreht sich um eine schmierige Massagesalonaffäre, bei der auch deftige Einzelheiten erläutert werden. Die Richter grinsen dümmlich. Nach wenigen Sekunden der geflüsterten Beratung hinter vorgehaltenen Dossiers wird das Urteil verkündet: vier Jahre Gefängnis. Die Spannung steigt ein bisschen, gleich wird es für uns losgehen. Der Prozess beginnt um 11.45 Uhr mit dem Aufruf der Zeugen und der Angeklagten. Nach den ermüdenden vorausgegangenen Prozessen ist etwas Belebung zu spüren. Die Dolmetscher werden vorgestellt und ver-

eidigt. Die Pressefotografen sind aufdringlich – Blitzlichter flammen auf. Es wird eine Pause von 20 Minuten angekündigt. Im GebäudeInnenhof, der irgendwie an einen Gefängnishof erinnert, gibt es einen Kiosk; mein Mittagessen besteht aus Limonade und käsegefülltem Gebäck.

In schneller Folge werden Passagiere und Kabinenbesatzung als Zeugen verhört. Allen wird die Frage gestellt, ob sie am Flug teilgenommen hätten, ob sie verletzt worden seien und ob sie etwas Spezielles bemerkt hätten. Bei der Einvernahme des Flight Engineers wird die Aufmerksamkeit der Anwesenden etwas grösser. Er gerät in die eigenartige Lage, dem Dolmetscher die AFM-Seiten über die Bremsphilosophie vorlesen und deutsch erklären zu müssen, was dieser dann griechisch dem Gericht weiter erklärt. Die beiden einvernommenen ATC-Controllers hinterlassen einen schlechten Eindruck. Sie verhaspeln sich und geben widersprüchliche Antworten. Auf die konkrete Frage, ob sie wussten, dass Piste 15 am Ende glitschig war, antwortet einer konkret: «Ja, nein, ich weiss es nicht.» Die Verteidigung fragt, weshalb der landenden Maschine der Pistenzustand nicht in Dritteln angegeben worden sei, worauf der ATC-Mann empört erklärt, er sei keine Maschine und könne doch nicht über jeden Zentimeter Pistenzustand Auskunft geben. Nach einer dreistündigen Siesta wird die Verhandlung um 18 Uhr wieder aufgenommen. Die griechischen Piloten, die in der Unfallnacht in Athen gelandet waren, nehmen kein Blatt vor den Mund und schildern die Zustände auf dem Flughafen Athen in eindrücklicher Weise. Der Finnair-Captain seinerseits wirkt ruhig und kompetent. Während der Befragung eines griechischen Piloten gibt es einen Eklat: der Richter unterstellt dem Verteidiger, er ermüde den Zeugen und drohte, diesen zu entlassen. Auf das heftige Wortgefecht zwischen Richter und Anwalt hin darf die Befragung weitergehen, doch beantragt Professor Androulakis eine Pause, die gewährt wird.

In der Pause ist die Stimmung schlechter. Der Gerichtspräsident lässt durchblicken, dass er Fahrlässigkeit als möglich erachte. Er ist teilweise ironisch, wirkt süffisant und scheint die internationale Atmosphäre mit Fotografen und Fernsehen zu geniessen. Nach der Pause, die nötig war, um die Gemüter abzukühlen, geht es mit dem Copiloten weiter, der vor der Swissair 316 gelandet war. Er sagt aus, er habe bei der Landung der DC-8 soviel Wasser vom Reverse aufgewirbelt gesehen, dass er im Cockpit eine Bemerkung gemacht hätte. Nach der Befragung durch Professor Androulakis zeigt Rechtsanwalt Kioussis Flair für epische Länge. Seine Fragen sind längere Monologe, auf die der Zeuge kurz antwortet, und der Monolog geht weiter. Der nächste Zeuge ist der damalige Direktor des Flughafens, Papadimitropoulos. Er gibt eine längere Erklärung ab, kaum unterbrochen durch den Gerichtspräsidenten. Der Flughafendirektor war beim Regierungswechsel entlassen worden – eine normale Angelegenheit – und erhielt innerhalb der Olym-

pic Airways eine andere Stelle. Er gibt auf die entsprechende Frage hin zu, dass es ein Fehler war, gleich nach dem Unfall die centre line lights auszuschalten.

Über die Gerichtsschreiberin habe ich so meine Zweifel. Im intensiven Schlagabtausch der Argumente findet sie noch Zeit, mit andern zu sprechen. Kurz vor elf sitzt nur noch Dr. Hodel am Tisch, Rechtsanwalt Androulakis und ein müde wirkendes Gericht kümmern sich um den Zeugen. Die Nacht ist schon lange da. Ich strecke meine Beine im Korridor, wo Laszlo eine Pfeife raucht und mir mitteilt, der Prozess werde zu Ende geführt, auch wenn es die ganze Nacht dauere. Jemand schickt nach den verbliebenen Zeugen, die im Hotel schlafen gegangen sind. Die griechischen Anwälte, vorab Androulakis, haben das Steuer übernommen und sind auf das herrschende Niveau eingeschwenkt.

Nach einer zehninütigen Pause geht es mit Zeuge W. Horne weiter. Er ist ruhig und kompetent, und seine körperlich imposante Erscheinung und sein Bass tragen zur plötzlich sachlichen Atmosphäre bei. Er erklärt viskoses Aquaplaning. Übersetzer und Gericht sind wohl etwas überfordert. Der Gerichtspräsident hört der Übersetzung mit schläfrigem Lächeln zu. Längst ist es Mitternacht – es geht um cornering forces bei nassen Pisten. Bei der Einvernahme von J. D. Smith bleibt beim Übersetzer ein Fehler hängen: bedeutet medium to poor, dass es von medium zu poor wird, oder ist ein Mittelwert gemeint? Das Gericht und die Verteidiger verweilen dort länger. Um 01.30 Uhr ist die Zeugeneinvernahme beendet. Nach einer kurzen Pause wird Fritz Schmutz nach seinem Befinden gefragt. Sein Blick auf die Uhr und eine Bemerkung zur späten Stunde veranlassen den Gerichtspräsidenten, die Verhandlung bis um 18.00 Uhr zu vertagen. In der letzten Stunde der Einvernahmen hat die Gerichtsschreiberin keinen Buchstaben mehr aufs Papier gesetzt – übermüdet zerknüllt sie ein Papiertaschentuch in tausend Formen. Damit sind auch meine Aufzeichnungen aus dem Gerichtssaal zu Ende.

Der PiC trägt die Verantwortung immer

Der Athenerprozess wirft Licht auf Fragen und Probleme, die auch vorhanden wären, wenn das Urteil weniger drakonisch ausgefallen wäre. Über fünf Jahre Gefängnis für Kapitän und Copilot fordern aber nicht nur juristischen Widerspruch heraus, sondern öffentlich-politische Stellungnahme und Kritik. Die Vermutung hat sich bestätigt, dass ein Gericht von den komplexen Zusammenhängen bei einem Flugunfall überfordert ist. Zudem spielten im konkreten Fall Prestigegegedanken, eine knapp bemessene Pressefreiheit in Griechenland und der Druck der Flughafenbehörden – also des Staates – beim unfairen Prozess eine Rolle. Die durch das schnelle und zweifelsohne oberflächlich gefällte Urteil geschaffene Situation lässt folgende Schlüsse zu:

- in einem Land, dessen Gerichtspraxis nicht lupenrein ist, kann bei einem Unglück, das einem ausländischen Flugzeug zustösst, nicht mit kompetenter Betrachtung oder Beurteilung gerechnet werden. Es ist dem Leser überlassen, sich Staaten mit noch schlimmeren Zuständen vorzustellen . . .
- der Bordkommandant ist alleiniger Verantwortlicher für seinen Flug. Ich will dies näher erörtern: ein hoher Swissairfunktionär äusserte einmal die Meinung, die «Swissair-Ops» trage schliesslich die Verantwortung für die «Operation». Athen zeigt, dass dem nicht so ist. Der Empfehlungsdruck, der auf der Besatzung lastete, für den Flug SR 316 am 7. Oktober 1979, die Tanks randvoll zu machen, weil der Brennstoff in Athen teurer ist, wirkt sich nur auf die Besatzung aus. Die Swissair-Vorschrift, auch eine nach innen versetzte Pistenschwelle in 35–50 Fuss Höhe zu überfliegen, trug in Verbindung mit anderen Widrigkeiten zur Erschwerung bei. Verantwortlich dafür ist aber nicht der Urheber der Vorschrift, obwohl sie seither – man merke auf – stillschweigend abgeschwächt wurde. Der allein für das Geschehen verantwortlich gemachte PiC hat im Rahmen seiner Vorschriften und Handbücher gehandelt, aber niemand ist bereit oder in der Lage, mit ihm die Verantwortung zu teilen. Im Zusammenhang mit der vorgeschriebenen Höhe über der Pistenschwelle und den Anweisungen zum Bremsen mit Umkehrschub und Radbremsen habe ich Unterschiede zu den Vorschriften anderer Airlines (Finnair, Olympic) festgestellt. Deshalb muss auch die unangenehme Frage gestellt werden, ob hier die Vorschriften nicht mehr belasteten als nützten. Den Swissair-Kommandanten wird, im Lichte Athens betrachtet, ihre Aufgabe eher erschwert.

Nord-Süd-Probleme im Gericht

Ich bin überzeugt, dass dieser Unfall durch vielschichtige, sich in ihrer Wirkung verstärkende Faktoren verursacht wurde. Neben den zu geiselnenden Missständen auf dem Flughafen Athen spielte sicher, wie bei jedem Flug, die Zusammensetzung der Besatzung eine Rolle, ein diffiziles Thema, wozu sich noch nie jemand geäussert hat, obwohl human factors als Schlagwort bekannt ist. Zum Flughafen Athen ist zu sagen:

- die center line lights für Piste 15 L haben eine nicht ICAO-konforme Farbkodierung: sie sind weiss, bis auf die letzten 150 Meter, die rot sind. Im AIP Athen ist dies nirgends vermerkt. Seit dem Unfall werden die CLL für 15 L nicht mehr eingeschaltet . . .
- die Windmessung für die Landung auf Piste 15 L wird im Anflugsektor der Piste 33 vorgenommen, ohne dass die Besatzungen dies wissen (den ortsansässigen Olympic-Piloten war dies zwar bekannt). Das hügelige Gelände lässt, auch gemäss eines Zeugen der Anklage, ohne weiteres zu, dass im Bereich des Anflugs auf Piste 33 ein Südwind,

im Landebereich der Piste 15 aber ein Nordwind bläst. Der Entscheid des towers, ein circling approach zu befehlen, basiert also möglicherweise auf einer um 180 Grad verkehrten Windannahme. Doch gerade in der Frage des Windes liegt ein Schlüsselfaktor dieses Unfalles, den das Gericht ignorierte und ganz offensichtlich auch nicht verstand: im Unfallbericht ist von einer approach speed von ca. 149 Knoten Grundgeschwindigkeit die Rede. Folgende Annahmen wurden gemacht:

V _{A50} für 108 Tonnen (max. Landegewicht)	141 Knoten
Geschwindigkeitszuschlag bei Wind über 10 Knoten (090/12)	5 Knoten
Anfluggeschwindigkeit	146 Knoten

Wird nun eine korrekte Anfluggeschwindigkeit und eine korrekte Windmessung angenommen, so müsste die Geschwindigkeit über Grund: 146 Knoten minus 5 Knoten Geschwindigkeitskomponente = 141 Knoten betragen. Die im Unfallbericht erwähnten ca. 149 Knoten Grundgeschwindigkeit wären tatsächlich zu hoch. Und wenn es gar kein Gegenwind, sondern Rückenwind war? Die angezeigte Geschwindigkeit im Cockpit von 146 Knoten muss um die Rückenwindkomponente von beispielsweise drei Knoten erhöht werden, um Grundgeschwindigkeit zu erhalten. 149 Knoten! Können Sie, lieber Leser, sich vorstellen, dass ein fliegerischer Laie, auch wenn er Richter ist, um Mitternacht nach zwölf Stunden Verhandlung Mühe hat, diesen Sachverhalt zu begreifen? Ich habe dieses Beispiel ausführlich geschildert, um einen Eindruck von den Schwierigkeiten zu vermitteln, mit denen die Verteidigung kämpfen musste.

Darf es Unfälle geben?

Während des Prozesses kommt mir in den Sinn, dass die Schweiz eines der wenigen Länder Europas ist, das noch die Militärjustiz kennt. Dort gibt es Situationen, die wir auch bei unserem Disziplinarverfahren kennen: oft sind Ankläger und Richter dieselben Personen. Aufgrund von Gesprächen habe ich feststellen müssen, dass es innerhalb der Swissair auch eine Gedankenrichtung gibt, die meint, wenn alle Vorschriften eingehalten würden, sei ein Unfall unmöglich. Es gebe gar keine Unfälle, nur Verletzungen der Disziplin und der Vorschriften. Aus dieser Gedankenlage kommt die Einstellung, jeder Un- und Zwischenfall sei grundsätzlich zu bestrafen. Diese Tatsache kontrastiert mit allen psychologischen Erkenntnissen, die uns immer wieder vermittelt werden. Auch die Athener-Besatzung musste dies erfahren. Noch war in Griechenland nicht einmal eine Anklage formuliert, war Fritz Schmutz schon nicht mehr bei der Swissair. Die Presse, vorab der Tages-Anzeiger mit einem Artikel über den NTSB-Bericht, hat da allerdings beträchtlichen Druck beigesteuert.

F. Rasumowsky



Zu vermieten in

Wil/ZH (Rafzerfeld)

im Dachgeschoss eines Riegelhauses

Neue Maisonette-Atelier-Wohnung
5 1/2 - Zimmer Fr. 1 900.-

inkl. Nebenkosten und Garage

Auskunft: Felix + Silvia Graf-Bürgin, Wil
Tel. 01 869 03 45

Si tu vas à Rio

vergiss nicht, uns zu besuchen. Ein guter Cafezinho
steht für Dich bereit.

Spezial-Rabatt für die SWISSAIR von 20%.

 **TRUSSY** JOIAS

SWISS AND DUTCH OWNERS

BRAZILIAN GEMS
&
FINE JEWELRY
FOLKLORE
SOUVENIRS

TRUSSY RIAND

24 RUA DUVIVIER - COPACABANA, RIO - BRASIL - PHONE: 541-37 47

Recommendations

FLUSIKO
IFALPA

Critical Deficiencies in the Northern Portion of Nicosia FIR and Adjacent Airspaces (ERCAN).

There is so far no move in relaxation of the situation in the FIR between Cyprus and Turkey which arose from non-technical factors. (The area concerned for SR-routings is along airway B 15 MUT – VESAR – NIKAS). There is no indication that the potentially dangerous ATC-situation (Ankara and Nicosia have no contact with each other) will be solved in due time, therefore IFALPA recommends that the airspace concerned be classified Class 3, «Black Star», critically deficient.

IFALPA asks every member Association operating in the area to bring the maximum amount of pressure on the Authorities concerned by ensuring that every ATC incident is reported to the appropriate ATC centre and copied to IFALPA.

That means for SR-pilots, not only to write a PVR about any abnormalities concerning ERCAN but also to send a copy of it to Aeropers. We thank you for your cooperation.

Misuse of Emergency R/T Frequencies

IFALPA likes to point out that emergency channels (especially 121.5 MHz) shall be used only for emergency purposes, except that 121.5 MHz shall be used during interception procedures, and may also be used as a last resort to establish communications on other channels. Misuse of the emergency frequencies may result in channel occupancy when a genuine emergency occurs.

There is also the possibility of being intercepted at once by a number of surveillance satellites looking out for emergency signals and transmitting the coordinates to the main centre.

H. Lüscher

Zweimotorig über den Atlantik

«IFALPA considers that the present state of development of air transport does not warrant any relaxation of the limitations on en route alternate airports for twin-engine aircraft, and in some cases they may require a further restriction.»

Dieses policy statement wurde Mitte April an der IFALPA-Jahreskonferenz gutgeheissen. Denn nach der Meinung der Verantwortlichen sind bisher die Vorschriften, Empfehlungen und Restriktionen betreffend Langstreckenoperation fast ausschliesslich für 3- und 4-strahlige Flugzeuge geschaffen worden. Deshalb müssen zuerst die **Grundlagen** für eine zweimotorige Überwasseroperation erarbeitet werden, die auf den Erfahrungen und erreichten Sicherheitswerten 3- und 4-motoriger Flugzeuge basieren:

- Triebwerk- und Systemzuverlässigkeit
- Auswirkungen eines System- oder Triebwerkausfalls in bezug auf die Flugzeugperformance sowie die Leistungsgrenzen der übriggebliebenen Systeme
- Auswirkungen auf ATC und flight procedures nach einem Triebwerkausfall (HF, diversion, meteo, search and rescue)

Triebwerke

Die Hersteller (Boeing, Airbus) möchten beweisen, dass das einzige wesentliche Problem der Ausfall beider Triebwerke sei, und da ist die Wahrscheinlichkeit tatsächlich gering. Untersuchungen der IFALPA haben aber ergeben, dass die Zuverlässigkeit heutiger 'big fans' kleiner ist als die früherer Triebwerke. So sei der 'in flight shut down rate' per 100 000 Stunden heute 3,4 mal höher als in den Zeiten der DC-8, B-707 usw., dies auch eine Folge der neuen Technologien und der höheren Beanspruchung einzelner Baugruppen.

Nach einem engine-failure arbeitet das übriggebliebene Triebwerk mit max continous thrust, auch die angeschlossenen Systeme weisen höhere Belastungen auf und die APU arbeitet heute auch noch nicht in allen Höhenbereichen garantiert. Dreht sich nach einem failure der Triebwerkrotor noch, ist's weniger schlimm als bei einem festgefressenen oder heruntergefallenen Motor (so geschehen bei einigen 747), wo die

Aircraft performance

wesentlich beeinträchtigt wird. Mit der DC-10 kann sich die Crew bei einem engine failure z. B. in Bombay bis nach Zürich 'vorarbeiten', mit nicht sehr komfortablen, aber immerhin beruhigenden Reserven und ständig einem Ausweichflugplatz zwei Stunden voraus. Und diese Möglichkeit möchte sich eine Fluggesellschaft sicher nicht vergeben, sonst steht demnächst eine Zweimotorige (da sie einmotorig wurde) im Nar-

sarsuaq in Grönland, nur weil es in den Handbüchern immer noch heisst: «... land at the nearest suitable airport» (wovon es mitten im Atlantik nicht sehr viele gibt).



«Ladies and Gentlemen, please enjoy your stay at Narsarssuaq, it will take about ten hours till our engine will be replaced. And because our APU doesn't work either, please take a pillow . . . I've just been informed that there aren't enough pillows, due to the fact that our financial dept. determined according to their statistics that normally not every passenger takes one. So help yourself!»

Die einmotorigen Leistungen sind sicher nicht so überwältigend wie z. B. nach einem Triebwerkausfall eines Viermotorigen. Deshalb muss sofort abgesunken und eventuell an einen Küstenflugplatz zurückgekehrt werden. Was das in einem HF-kontrollierten Luftraum für Probleme gibt, kann sich jeder ausrechnen. Für die Crew bedeutet diese Möglichkeit zudem, ständig über die neuesten Wettermeldungen und NOTAM's der Streckenflugplätze orientiert zu sein.

Mit der Absicht von Boeing und Airbus, ihre 757/767 resp. A300/310 transatlantisch einzusetzen, kommt durch die Hintertüre ein weiterer Diskussionspunkt auf die IFALPA und Aeropers zu, den man bisher im Zusammenhang mit der MD-100 gesehen hat, nun aber durch die Weiterentwicklung eines Kurzstreckenflugzeuges in greifbare Nähe gerückt ist:

2-Mann-Langstreckenoperation

Der Computer, der den F/E ablöst, ist in immer höherem Mass auf eine gute und zuverlässige elektrische Versorgung angewiesen und es ist nicht ausgeschlossen, dass bei einem electrical switching wesentliche Daten verlorengehen können. Deshalb kann auch ein Generatorausfall oder eine defekte APU bereits ein Grund sein, sich Gedanken über eine Fortsetzung des Fluges zu machen. Und nicht nur die Computer hängen von der Systemredundanz ab, sondern auch die Nerven der Crew. Bill Clay von Boeing (Bereich neue Technologien) meint, dass die Entwicklung von neuen Cockpitsystemen gestattet, Transpazifikflüge non-stop mit Zweimannbesatzung zu fliegen. Er zweifelt jedoch daran, dass es jemals vollautomatische Verkehrsflugzeuge geben wird oder auch nur Einmannflugzeuge.

Es gibt Humoristen, die sagen, wenn der Space Shuttle von zwei Piloten über mehrere Tage geflogen werden könne, so sei doch nichts gegen einen Langstreckeneinsatz von A310 einzuwenden. Zwei Vorkommnisse im short final der 'Challenger' – Landung am 9. April 1983 mögen die Gedanken dieser Herren wieder in normale Bahnen lenken: Da von 'mission control' eine starke Zunahme des Gegenwindes in Bodennähe festgestellt wurde, befahlen sie dem Commander, die speed brakes bereits bei 2 500 ft manuell einzufahren, da die Automatik zu spät reagiert hätte, was in einer zu kurzen Landung resultiert hätte. Einige Sekunden vor der Landung bemerkte mission control, dass ein Ventil im back-up-system des Fahrwerks auf das Computersignal hin nicht öffnete. Sie befahlen der Crew, dieses manuell zu öffnen. Das primäre System betätigte das Fahrwerk wie vorgesehen, aber hätte es nicht funktioniert, wäre das zweite System benötigt worden.

Da es kaum wahrscheinlich ist, dass auf jedem Flughafen ein 'mission control center' installiert wird, das alle gewünschten Daten liefert, werden unsere A310-320 nach konventioneller Art geflogen und weitgehend von der Crew gemanagt. Dies und die Tatsache, dass diese Flugzeuge in zwei Jahren da sind, beschäftigt demnächst die FDR- und Rotationskommissionen sowie die Flusiko.

Ihre Vorstellungen, Fragen oder Anregungen sind uns deshalb höchst willkommen, schreiben Sie uns, wie Sie darüber denken! H. L.

Frauen im Cockpit

Interview: Maria Hetherington und Susan Kavanagh

Maria Hetherington und Susan Kavanagh fliegen seit einigen Jahren bei Aer Lingus als Kopilotinnen auf Boeing 737. Im Hinblick auf die Anstellung von Frauen als Pilotinnen dürften ihre Erfahrungen von Interesse sein, weshalb wir die zwei Irinnen gebeten haben, uns einige Fragen zu beantworten. Dieses Interview beschliesst die Serie «Frauen im Cockpit».

ar When did you decide to become an airline pilot? Have you dreamed of it already as a child, as many boys do?

M I was too busy playing «cowboys and indians» and climbing trees to dream about flying.

S I decided when I was 16 years old, when I started private flying. Before that I had no interest.

ar Did you take it for granted that a woman could become an airline pilot or did you anticipate difficulties?

S Yes to both questions! I didn't see any reason why a woman couldn't do the job – the difficulty would be to persuade an airline to think the same . . . Once they had taken in the first female pilot (Grainne Johnson) it was much easier.

M I have yet to hear a good reason why women should not be pilots.

ar Did your family and friends support your decision?

S They supported it, although some don't want to fly with me!

ar Could you briefly describe your professional career?

M Before I joined Aer Lingus in November 1978 I had never flown an aircraft. The company sent me to Oxford Air Training School in England where I flew 200 hrs on single- and twin-engine aircraft and received the instrument rating. On returning to Dublin I converted to the 737 in the simulator and then the aircraft.

S I had flown 16 hours privately when I joined Aer Lingus in October 1979. The fact that I had worked in Irish Air Traffic Control before joining Aer Lingus probably helped me to get the job. Once with the company, my career was the same as Maria's.

ar What was the male pilots' attitude towards hiring women pilots?

M If they would have had the opportunity to vote on whether to have women pilots or not, we would not be here! There is no point in trying to gently introduce the idea of women pilots. Fortunately the government decided, so here we are. But! Now, having worked with us, if the guys were to vote for or against, I'm sure they would vote «for».

- ar *So the men had no other choice but to accept you. Did the captains you flew with in the beginning have any prejudice against you as a pilot?*
- M *If they did they didn't show it. Most of the captains were extremely good and helpful and made me feel very welcome in the cockpit.*
- ar *Do passengers react differently upon you than upon your male colleagues?*
- S/M *Yes, very much so! Complete horror, panic, amusement and disbelief. Most people don't like the idea, some don't mind, others think it's great.*
- ar *Do you have to stay with the company a certain time before you can quit?*
- S *Yes, five years . . .*
- M *. . . during which we pay some of our training costs.*
- ar *Both of you are single. But one day you may want to marry and have children. What happens then?*
- M *We are presently negotiating a pregnancy agreement with the company. I have no doubt that a reasonable agreement will be reached – there will be no question of losing job or seniority. We may even fly while we're pregnant, and one of my colleagues has done so!*
- ar *What are your hobbies?*
- S *Hockey, sailing, tabletennis and artwork.*
- M *Mainly athletics. I'm very involved and train on average six days a week.*
- ar *Thank you very much, Maria and Susan, for answering my questions. I wish you both many happy landings with Aer Lingus.*
- M/S *Thank you, we hope that Swissair will take female pilots soon!*
- Interview: Beat von Tobel*

Erstvermietung in Rümlang

Grosszügig, komfortabel ausgebaute
5½-Zimmer-Dachwohnug zu Fr. 1800.—

(Attika-Stil), Cheminée, Bad/WC, Dusche/WC, moderne Küche mit Geschirrspüler.

Beste Wärme- und Schallisolation, Spannteppiche und Täferdecken in allen Wohnräumen, Kabelfernsehen, 2 Dachbalkone, Abstellräume und Keller.

Auskunft und Besichtigung durch:

A. Genovese, Ifangstrasse 7, 8153 Rümlang, Tel. 01 - 817 28 04

Le Coin des Romands

Faisant suite au rapport annuel du Président de l'Aéropers, nous déplorons l'image du Romand qui s'en dégage.

En effet, il semble que nous passions pour des privilégiés!

Notre situation de minorité culturelle et linguistique au sein de notre compagnie nationale est assimilée au régionalisme entre Suisse-allemands (Bâlois, Bernois, Grisons, ...). De plus, le comité de l'Aéropers semble décidé à ignorer nos problèmes. Problèmes particuliers et de minorité en effet, mais qui n'en existent pas moins!

Nous voyons même notre Commission des Romands, crée il y a trois ans transformée arbitrairement et sans consultation aucune en «groupe de travail»!

Par cette attitude, le comité contribue auprès de nos collègues à alimenter les fausses idées des avantages que nous aurions à habiter la région de l'aéroport de Genève: domicile au pays natal, fiscalité soi-disant avantageuse, rotations à Genève...

La réalité est bien différente:

Nous non plus n'habitons pas le canton où nous sommes nés et tout comme nos collègues d'Outre-Sarine, nous venons également de régions fort éloignées de l'aéroport.

Auriez-vous oublié les Valaisans, Fribourgeois, Neuchâtelois, Jurassiens et Bernois romands?

Quant à la fiscalité, les chiffres parlent d'eux-mêmes.

(statistiques UBS 1982)

Charge fiscale en %

Revenu de Fr.	Zurich	Argovie	Zoug	Vaud	Genève
50 000	12,3	13,9	9,7	15,7	16,4
100 000	22,6	23,5	17,4	25,5	24,8
200 000	33,1	31,3	24,6	34,6	32,1

(Impôts fédéral cantonal et communal chiffres de 1981)

Il n'est pas tenu compte de cas spéciaux isolés tels que les charges fiscales de certaines communes (Zumikon ou Arzier par ex.).

Transports gratuits et rotations à Genève (DC-9 seulement):

Il faut n'avoir strictement aucune expérience des trajets GVA-ZRH-GVA (même gratuits et avec réservation) et pas mal de mauvaise foi pour considérer cela comme un «avantage»!

Pour ceux qui semblent en avoir besoin, voici une liste non exhaustive de quelques contraintes dues à ces soi-disant «avantages»!:

- Pertes de temps considérables

- Incertitudes météorologiques

(les Romands doivent être les champions de l'interprétation des TAF, METAR et autres briefing par téléphone, le tout à des heures où même les paysans de nos villages dorment profondément)

- Horaires de vols, annulation de vols, retards
- Réserve à Zurich
- Aucun coin tranquille et décent dans tout l'aéroport de Zurich (au contraire de Genève qui dispose d'une salle d'attente au dispatch et du foyer des équipages)

Toutes ces contraintes supplémentaires exigent de nous une bonne dose de nerfs ainsi qu'un optimisme à toute épreuve!

Ainsi, si vous faisiez l'expérience d'habiter dans notre région et de travailler à Zurich, vous conviendriez que nous faisons là un sacrifice pour conserver notre identité culturelle, identité qui est le fondement du compromis helvétique.

Jusqu'ici, le climat ouvert et positif au sein de notre association nous avait permis de parler un langage commun pour essayer de trouver des solutions satisfaisantes pour tous.

Bien que nous comprenions que le comité de l'Aéropers ait des problèmes brûlants à résoudre (salaires, VEF, procédures disciplinaires, sur-effectifs), nous ne sommes pas pour autant prêts à cautionner l'abandon pur et simple de nos problèmes de minorité.

Minoritairement vôtres

Au nom des Romands

J. C. Ribaux B. Wettstein

N. B. Zuerst wollten wir diesen Text auf Deutsch publizieren. Schlussendlich sind wir auf die Idee gekommen, ihn Ihnen auf Französisch zu bieten.

Vielleicht werden Sie dadurch auch unsere täglichen Probleme etwas besser verstehen.

1954 → 2014

Wunderschönes Grundstück

(1070 m²) für ein Einfamilienhaus in Birchwil/ZH zu verkaufen.

Nähere Informationen bei Frau Frei, intern SR 4868 oder privat
Telefon 01/810 10 90.

Falsche Flottenpolitik?

Eine neu gegründete Interessengemeinschaft Basler Luftverkehr hat kürzlich diesen Vorwurf an die Adresse der Swissair erhoben. Der Kauf immer grösserer Flugzeuge führe zu einer Zentralisierung, eine der leidtragenden Destinationen dabei ist Basel, das von der Swissair immer schlechter bedient wird.

In der Tat besteht ein Trend, bei der Modernisierung der Flotte kleinere durch grössere Flugzeuge zu ersetzen, wobei das Angebot der Industrie in den letzten Jahren kaum Alternativen zulies. Es lohnt sich immer weniger, Städte mit kleinem Verkehrsaufkommen zu bedienen, da die durchschnittliche **Auslastung** in einem Mass abnimmt, das auch durch die erhöhte Wirtschaftlichkeit des Flugzeuges nicht mehr wettzumachen ist. Eine andere Entwicklung zeigt sich bei der Einführung des A310: **Verkehrsrechtliche Gründe** führen zu einer Vekleinerung des Angebotes an Flügen nach Paris. Bekanntlich ist es auch mit Schwierigkeiten verbunden, Rechte für den Einsatz von B-747 im Fernen Osten bei gleichbleibender Anzahl von Flügen zu erhalten. Der Verwaltungsrat bemerkt dazu im Jahresbericht 1982 der Swissair, der Widerstand verschiedener Staaten richte sich namentlich gegen eine **Vermehrung** der Frequenzen. Dieser Umstand musste bei der Beschaffung neuer Flugzeuge berücksichtigt werden. Nicht umsonst kursieren wohl heute Gerüchte, wonach die Flottengrösse der Swissair in den kommenden Jahren nicht nur konstant gehalten, sondern sogar eher **verkleinert** werden könnte.

Die Reduktion der Anzahl von Flügen pro Destination bedeutet aber eine Einbusse von Reisemöglichkeiten für unsere Passagiere, der Dienst am Kunden verschlechtert sich. Man darf sich wohl fragen, ob der Flugreisende gewillt ist, seine Pläne so zu gestalten, dass er von der Swissair mit dem modernsten Fluggerät der Welt bedient wird, wenn er von der Konkurrenz mit älterem Material eher den gewünschten Flugplan offeriert bekommt.

Interessanterweise beschreitet einer unserer wichtigen Konkurrenten, das SAS diesen zweiten Weg. Mit alten, kleineren Flugzeugen werden vermehrt Flugmöglichkeiten angeboten, was besonders Geschäftsleute anziehen dürfte. Wenigstens kurzfristig hat sich der Erfolg offenbar auch eingestellt. Langfristig dürfte aber eine überalterte Flotte keinen Wettbewerbsvorteil bedeuten, besonders wenn die alten Maschinen aus technischen oder gesetzlichen Gründen zu einem wirtschaftlich ungünstigen Zeitpunkt ersetzt werden **müssen**. Es bleibe auch dahingestellt, ob es genügt, mit ein bisschen neuer Farbe Imagepflege zu betreiben.

Ich masse mir nicht an, die Richtigkeit der Flottenplanung der Swissair in Frage zu stellen. Zuviele Faktoren, die diese Entscheide beeinflus-

sen, sind mir als Laien unbekannt. Immerhin sind wir Piloten in dieser Frage Partei. Durch die Stagnation oder gar Verminderung der Flotte gehen Arbeitsplätze verloren, unsere **Karrieremöglichkeiten** verschlechtern sich. Insbesondere für jüngere Copiloten und den fliegerischen Nachwuchs in der Schweiz müssen diese Aussichten recht trübe sein. Unsere Hoffnungen ruhen auf der Industrie, die statt immer grösserer Flugzeuge vielleicht einmal kleinere, wirtschaftliche Maschinen auf den Markt bringt. Angesichts der Erfahrungen der vergangenen paar Jahre sollte es nicht allzu schwierig sein, die Swissair als «launching carrier» zu gewinnen. Und die Fluggäste in Basel und anderswo wären auch zufriedengestellt.

H. Spörri

P. S. Das Gerücht um die Redimensionierung der Flotte wurde inzwischen als offizieller Flottenplan traurige Wirklichkeit. Die gegenwärtig 50 Einheiten werden für die Jahre 1984 und 1985 auf 47 reduziert, ab 1986 wird sodann mit 49 Flugzeugen gerechnet. Nur diejenigen, die schon lange von unbezahltetm Urlaub träumen, werden diesem Entschluss wenigstens eine gute Seite abgewinnen können.

H. S.

Man sollte . . .

- sich angesichts der Arbeitsplatzprobleme unserer Flight Engineers erinnern, dass vor wenigen Jahren an den CCM zur Propagierung des Zweimanncockpits des A310 sehr anschauliche Grafiken gezeigt wurden. Mit ihnen wurde damals bewiesen, wie **ideal** der Abbau des F/E-Korps ohne soziale Härten gerade wegen der Cockpitkonfiguration des neuen Flugzeuges ablaufen würde. Der Airbus war ja auch nur als Ersatz für die DC-9 vorgesehen, so plädierte damals wenigstens die Geschäftsleitung. Aus Pilotenkreisen waren jedoch schon Stimmen zu hören, die dem A310 eher Zukunftschancen auf Mittelstrecken voraussagten, womit ohne Zweifel Flugzeuge mit Dreimanncockpit ersetzt werden sollten. Zweckoptimismus oder Fehleinschätzung der künftigen Entwicklung?
- sich ebenfalls erinnern, dass etwa zur gleichen Zeit in höchster Eile 30 ausländische Piloten angestellt werden mussten, um die Engpässe während der Umschulungsperioden 1980–83 abzudecken, die durch die Einführung von drei neuen Flugzeugtypen geprägt waren (wir haben übrigens diese Kollegen als wertvolle Mitarbeiter im Cockpit ken-

nen und schätzen gelernt). Der Überbestand ab 1984, der nun wiederum in aller Eile zum System Operator führen soll, war schon damals durchaus voraussehbar. H. Spörri

- auf die von Prof. Kemmler beschriebene, automatisierungsbedingte Monotonie am Arbeitsplatz eintreten, und so wäre der Frau im Cockpit unbedingt der Vorrang einzuräumen, weil Stricken und Häkeln dem continuous look out durchaus nicht hinderlich sind. P. Schäuble

Die Steinadler wurden arg gerupft

Als wir uns im Oktober letzten Jahres von unseren deutschen Luftwaffenkollegen aus Oldenburg vom Jagdbombergeschwader 43 mit einem 3:2-Sieg im Fussballvergleichskampf verabschiedeten, konnte keiner ahnen, dass die Oldenburger uns Swissairpiloten mit einem verdienten 6:2-Sieg vor eigenem Publikum vom Platz fegen würden. Nun, zum Spiel etwas später.

Wie es so schön heisst, führen viele Wege nach Rom, ebenso auch nach Kloten.

Am 29. April setzte sich die Pilotenfussballmannschaft vom JaboG 43 mit DO-28 (genannt Bauernadler), Alpha-Jet und einem PKW in Richtung Bremgarten, einem Flugplatz im südlichen Schwarzwald, in Bewegung. Der Bauernadler startete als erster und sollte unterwegs von den schnellen Alpha-Jets überholt werden, denn man wollte frühzeitig in Bremgarten sein, um für die anschliessende zweistündige Busfahrt zur Schweizer Grenze ein genügendes Zeitpolster zu haben. Die Crew der DO-28 war schon längst am Boden, als endlich die Alpha-Jets mit einiger Verspätung landeten. Nur der superschnellen Fahrt des Bundeswehribusfahrers – wie erzählt wurde – war es zu verdanken, dass wir unsere Kollegen dennoch wie geplant in Hohentengen/Kaiserstuhl in Empfang nehmen konnten.

Von dort ging es nach Embrach in den «Freihof», wo sich der Rest der Steinadler mit ihren Frauen zum Apéro und anschliessendem Nachtessen eingefunden hatten. Die Stimmung war sofort prächtig, denn man kannte sich von der Begegnung in Oldenburg und fühlte sich wie in einer grossen Pilotenfamilie. Ja, es wurde «geflogen», bis der Freihof die Türen schloss.

Nach kurzer Nacht, jeder hatte einen Kollegen zu sich nach Hause genommen, wartete am nächsten Morgen ein volles Programm auf unsere Gäste.

Um 08.40 Uhr war Treffpunkt am Trainings-Center der Swissair. Hier übernahm H. Witt, der mit E. Kegel alles wunderbar vorbereitet hatte, das Kommando. Nach kurzem Briefing wurden die zwölf Luftwaffenpiloten in drei Gruppen aufgeteilt, damit jede Gruppe Gelegenheit hatte, die Einrichtungen unseres Schulungszentrums kennenzulernen. Grosse Begeisterung fand der Besuch im DC-9-81-Simulator. Deshalb möchte ich allen danken, die trotz des «tight schedule» des Simulators dieses ermöglicht haben.

Als Abschluss wurde der Film «Super Canard» gezeigt, welcher die Herzen der aktiven aber auch der ehemaligen Fighterpilots höher schlagen liess.

Nach gemeinsamem Essen in unserer neuen Werkskantine ging es raus zur Swissair-Freizeitanlage, wo um 15.00 Uhr der Anstoss zum Fussballspiel erfolgte.

Der sportliche Höhepunkt begann sogleich mit einem Debakel für die Steinadler. Nach kurzer Zeit stand es bereits 1:0 für die Luftwaffenpiloten und nicht viel später hatten unsere Gäste auf 2:0 erhöht. Hoffnung kam auf, als U. Lang mit einem Traumkopfball auf 2:1 verkürzen konnte. Leider mussten in den folgenden Minuten unser Torwart V. Schönknecht und unser Sturm tank M. Seipel wegen Verletzung ausscheiden. So hiess es zur Halbzeit 4:1 für die Luftwaffe. Während des ganzen Spiels herrschte eine unheimliche Hektik auf der Reservebank der Steinadler, da auch H. Ansel ausschied und ersetzt werden musste. Nach fliegenden Wechseln verkürzten die SR-Piloten durch D. Graf auf 4:2. Aber dann hatten wir unser Pulver (Kondition) verschossen, der Widerstand brach endgültig zusammen und die Luftwaffe siegte völlig verdient 6:2.



Für die Steinadler spielten:

V. Schönknecht, H. Witt, B. Klessler, E. Gröber, E. Kegel, R. Steffen, U. Lang, H. Kowarik, M. Seipel, B. Paul, H. Ansel; Auswechselspieler: P. Nagl, D. Graf, M. Bröder, K-H. Radtke, H-O. Müller; Coach und Mädchen für alles: R. Herzog.

Mit lahmen Gliedern wurde zur Siegesfeier in die Oberembracher Waldhütte geschritten. Bei Kaffee und Kuchen liess man das Fest langsam angehen. Aber das war ja erst der Anfang. Nachdem die Erinnerungsgeschenke ausgetauscht waren, trieb das gemütliche Beisammensein bei Spanferkel, Bier und Wein seinem Höhepunkt entgegen, da jeder wusste, dass unser J. Schott um 24.00 Uhr Geburtstag hatte. Schnell wurde eine Kuhglocke besorgt und pünktlich um Mitternacht wurde Jürgens Geburtstag eingeläutet. Schade, dass die Zeit so schnell verging, denn das Zusammensein mit den Kollegen aus Oldenburg war einfach prima.

Am Sonntagmittag traten die Oldenburger ihre Heimreise an, und für alle waren drei schöne Tage in Kameradschaft, sportlichem Wettkampf und fröhlichem Zusammensein wie im Fluge vergangen.

Allen, die zum Gelingen dieses Meetings beigetragen haben, möchte ich im Namen der Steinadler herzlich danken, aber der besondere Dank gehört unseren Ehefrauen, die durch ihren spontanen Einsatz für den reibungslosen Ablauf gesorgt haben.

Smily

Zu verkaufen an schöner Hanglage

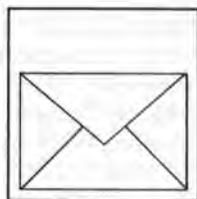
Bauland in Embrach

für individuelle Einfamilienhäuser. Parzellen 900 – 1400 m²,
Preis Fr. 220.— pro m², mit Architekturverpflichtung.

Anfragen an

H. P. Aebi, Rötelstrasse 88, 8057 Zürich, Telefon 01/361 21 61

Briefe an die rundschau



Wir sind nicht allein

In der «La Suisse» vom 1. Mai 1983 erschien folgende offizielle Mitteilung:

Suite au jugement d'Athènes

Les pilotes s'indignent

GENÈVE (FM) — La SCPA (Association des pilotes professionnels et de ligne suisses, Zoug) a pris connaissance de la condamnation prononcée contre les deux pilotes de Swissair, à la suite d'un atterrissage malheureux sur l'aéroport d'Athènes.

Le verdict étant maintenant connu, l'Association tient à faire connaître sa position, car elle a voulu attendre l'issue de ce jugement, afin de ne pas nuire aux parties en cause. Pour elle, le tribunal grec semble avoir singulièrement manqué de mesure et de discernement en infligeant une peine de cinq ans de prison, sans sursis. Il ap-

paraît que des éléments importants de droit international ont échappé aux juges helléniques.

Le transport aérien tout entier doit s'interroger sur la portée et les conséquences d'un tel jugement. La SCPA tient à manifester tout son soutien à ces deux navigants, dont la tragique expérience doit être une mise en garde pour l'avenir de toute la profession.

L'Association conclut son communiqué en affirmant qu'elle fait toute confiance aux autorités suisses et à la compagnie Swissair pour défendre les intérêts et l'honneur de ces deux collègues. ■

Persönlich hätte ich es begrüsst, wenn die Aeropers früher eine solche Meldung publiziert hätte.

Ich komme zum Schluss, dass diese Art von sympathischer und mutiger Stellungnahme unserem Beruf hilft, zu bleiben was er verdient, und nicht eine Folge von Demütigungen, Bussen und Entehrungen.

Man sollte sich vor Augen halten, dass das Urteil von Athen eine gute Ausgangslage für Erpressungs- und Druckversuche jeder Art darstellt. Fliegen wir nicht nach Tripoli, Algier, Lagos, Harare etc.? Ich glaube, man sollte Parallelen ziehen, bevor es zu spät sein könnte. André Perret

Zum Artikel «Der letzte Flug des Acrostar» in Nr. 243

Sehr geehrte Herren,

zu diesem Artikel des famosen Kunstfliegers Eric Müller möchte ich gerne die folgenden Bemerkungen in eigener Sache anführen:

Wettkampfkunstflugzeuge und Meetingmaschinen bewegen sich etwa im gleichen Umfeld wie Formelrennwagen, und die Möglichkeit von Zwischen- und anderen Fällen steigt proportional zur Zeit, welche in diesem Klima verbracht wird. Die vielen spektakulären Shows von Eric und seiner HB-MSB, der Werk-Nr. (4)002, nämlich von 1971 bis 19. 9. 82, sprechen dabei selbst für diese Kombination.

Mit seinem Rückenflugmanöver hat Eric sich in die Liste der Piloten eingereiht, welche nachher noch in der Lage waren, von ihrem Zwischenfall zu erzählen. Die Liste der anderen ist schätzungsweise hundertmal länger.

Über die Entstehung des Bruchs an der rechten Hauptsteuerwellenlagerung bestehen konkrete Anhaltspunkte. Ebenso ist erwiesen, dass die Maschine längere Zeit mit gebrochener Welle betrieben wurde. Nicht klar ist, wie trotz detaillierter Wartungshandbuchanweisungen die Maschine durch diverse Kontrollen und Jahresnachprüfungen schlüpfen konnte . . .

Von der «endlosen Liste» der Kunstflugunfälle «ohne permanenten Anlasser» ist mir ausser dem beschriebenen nur einer mit der gleichen Maschine bei Dijon bekannt, bei welchem es glücklicherweise nur zu einer Aussenlandung mit Höhensteuerschaden kam. In beiden Fällen hat der Pilot zur Erhöhung des Show-Effekts den Motor vorher selbst abgestellt und befand sich dann plötzlich unterhalb der relativ geringen Höhe, welche für einen Windmillstart durch Anstechen notwendig ist.

Abschliessend ist festzustellen, dass nicht zwei, sondern noch 4 Maschinen fliegen, und zwar 2 in der BRD, 1 in der Schweiz und 1 in Spanien.

Es würde mich freuen, wenn Sie diese Zeilen dem **rundschau**-Publikum zugänglich machen könnten, und ich verbleibe mit freundlichen Grüssen

A. Wagner

Und trotz allem

habe ich immer noch Freude an meinem Beruf. Diese Feststellung konnte ich trotz der eher deprimierend verlaufenen Aeropers-GV am darauffolgenden Tage machen.

Es war für mich das erste Mal, dass ich im Pilotenverband eine derartig tiefgreifende Betroffenheit und Solidarität feststellen konnte zu Gunsten von Kameraden, welche von der Seite der Swissair nicht mit jener Loyalität behandelt wurden, wie es das Pilotenkorps auf Grund seiner

Arbeitseinstellung und Position erwarten dürfte. Die Freude am Beruf und der Lohn genügen uns Piloten nicht, um zufrieden zu sein. Wir möchten uns auch für unsere Swissair aus Überzeugung einsetzen können.

Das hat sicher auch jener Jumbo-Captain tun wollen, als er sich trotz widriger Umstände zum Flugdienst meldete. Die Folgen einer Müdigkeitskrise und die Art und Weise des Vorgehens durch seine Vorgesetzten sind uns allen im Detail bekanntgegeben worden. Die Reaktionen an der GV erübrigen einen Kommentar.

Fehler machen alle Menschen, auch ranghohe Piloten, obwohl die Wahrscheinlichkeit für solche im Bürosessel kleiner ist als im Cockpitstuhl. In diesem Zusammenhang muss ich unter anderem unwillkürlich an einen aussergewöhnlichen DC-8-Start vor einigen Jahren in Shanghai denken – Nur – es kommt eben darauf an, wie man den Fehler behandelt, respektive zu ihm steht. Und gerade das kann man nicht in Paragraphen festlegen. Die ist ein wesentlicher Grund, weshalb wir Vorgesetzte haben und auch brauchen.

Von Ihnen erwarten wir aber, dass sie ihre Unterstellten loyal, das heisst so behandeln, wie sie selbst behandelt werden möchten. Und diese Untergebenen sind Mitarbeiter eines gemeinsamen Unternehmens, die sich mit Begeisterung und Motivation einsetzen wollen. Die Freude am solidarischen Einsatz und das Vertrauen in unsere Führung gehören zu den fundamentalen Voraussetzungen für ein gesundes Arbeitsklima und eine gesunde Swissair. Vereinzelte Ausrutscher dürfen diese Grundlagen nicht in Frage stellen!

Jörg Kohler, PiC DC-9

1954 → 2014

Weiningen

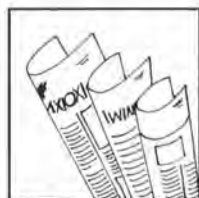
An ruhiger, sonniger Wohnlage am «Rebhügel» im Dorf (VBZ-Netz) verkaufen wir

4¹/₂-Zimmer-Einfamilienhaus

30–40 m² Wohnzimmer, 3 Schlafzimmer, sep. Esszimmer, 2 sep. WC, Gartenhalle, Bastelraum.

Fr. 585 000.— bis Fr. 725 000.— je nach Lage und Landanteil.
Bezug ab Sommer 83. Telefon 01/750 38 52

From other publications



NTSB Cites Maintenance Work In L-1011 Triple-Engine Failure Aviation Week & Space Technology, May 1983

National Transportation Safety Board has made a preliminary determination that an Eastern Airlines Lockheed L-1011-100 triple-engine failure May 5 occurred because two Eastern mechanics installed the master magnetic chip detectors on all three Rolls Royce RB. 211-22B engines without «O» ring seals.

Magnetic chip detectors attract metal particles present in the engine oil system to give maintenance personnel an early indication of engine wear problems.

As oil pressure built up in the engines, lubricating oil was lost, causing the engines to overheat. The pilot shut down the No. 2 engine at the first warning of low oil pressure and elected to return to Miami as the aircraft approached Nassau on a flight from Miami with 172 passengers and crew (AW&ST May 9, p. 30).

Shortly after making the turn, engines No. 1 and 3 stopped running at an altitude of about 23 000 ft. Ditching preparations were made as the crew attempted to restart one of the engines. The No. 2 engine finally was restarted at an altitude of 3 500–3 900 ft. and the pilot made a single-engine landing at Miami International Airport.

A Coast Guard Dassault-Breguet HU-25A Guardian operating from Opa-Locka, Fla., was vectored to the L-1011 by controller Martin R. Lauth from the en route air traffic control center. The Guardian intercepted the L-1011 and flew formation with it for approximately 25 mi. until the landing.

The NTSB said the restart procedure was according to the RB. 211 manual. The procedure called for the auxiliary power unit of the No. 2 engine to be started when the No. 1 engine stopped. The entire No. 2 engine system had been shut down as a precautionary measure when a pressure loss warning light illuminated.

Eastern declined to comment on the incident, but the NTSB said chip detector plugs normally are removed and replaced every 25 hr.

Plugs at the maintenance area usually have «O» rings installed. The safety board said that those used in the L-1011 transport in the May 5

incident were drawn from the supply room, which do not have the seals installed because they corrode over a period of time when exposed to air. All three of the RB. 211 engines have been removed from the L-1011 for inspection.

Eastern last week suspended the two mechanics without pay for 30 days after deciding not to fire them. Each has more than 10 years' experience. Both mechanics agreed not to appeal the suspension, to undergo retraining and to have their performance reviewed when they return to work.

The FAA is empowered to revoke or suspend their licences and to impose fines up to \$ 1 000. The FAA said it will take no disciplinary action until it hears all details of the incident.

The safety board does not have disciplinary authority, but it is the agency that will take sworn depositions from Eastern maintenance, cockpit and cabin crews May 16 and 17.

FAA Releases Eastern Flight 855 Transcript

Transcript of radio transmissions involving Eastern Flight 855, Miami Center-Ocean Low radio/radar controller, an Opa-Locka Coast Guard Dassault-Breguet Falcon (HU-25A Guardian) jet transport and Miami Approach Control was released by Federal Aviation Administration's air route traffic control center at Miami last week. It showed that the incident started at 1:19 p. m. EDT when the Lockheed L-1011 headed back to Biscayne.

The transcript continued:

Miami Center: Any problem that we should know about?

Eastern: We've ah we've had precautionary shutdown on No. 2 engine.

Miami Center: OK, you need any special handling?

Eastern: Negative, sir.

Three minutes later, the crew told Miami Center:

«Miami Center Eastern ah 855 ah we have ah some rather serious indications ah we have ah indications of all three oil pressures on all three engines ah ah down to zero we believe it to be faulty indications ah since the chances of all three engines having zero oil pressure and zero quantity is almost nil however that is our indications in the cockpit at the present time.»

Miami Center cleared Eastern 855 to Miami and ordered ground emergency equipment out, and notified the Coast Guard. At 1:29 p. m., the crew notified the center that engine No. 2 (a second engine) was being shut down, leaving one engine operating. At that time the aircraft was 70 mi. southeast of Miami heading 285 deg.

At 1:32 p. m., the aircraft was 13 min. out of Miami when the crew said:

Eastern: We're losing another engine. We've lost our third engine right now.

Miami Center: OK have you got the other one started?

Eastern: Not yet.

Miami Center: Do you have any of them turning?

Eastern: Negative.

Miami Center: Just advised the Coast Guard is coming out towards you now.

A minute later the crew radioed: «We don't believe we can make land.» The Coast Guard Falcon intercepted the L-1011 at this time, but lost it shortly in low scud. But Eastern then told Miami Center: «We have an engine going now and we believe we can make the airport (on one engine).»

The transcript continued, after the Falcon regained contact at 1:41 p. m.:

Eastern: Well we believe we've got it made.

Miami Center: Fantastic.

Eastern: Of course we're cleared to land.

Miami Center: (Miami Approach) you working Eastern 855?

Miami Approach: No we're not talking to him that's OK just let him land.

Miami Center: OK here he comes.

Miami Approach: OK.

Miami Center: Eastern 855 center in the blind you need not acknowledge if you're still on the frequency ground one ah ground point nine.

Eastern: OK sir sure thank you for your help.

Miami Center: Certainly.

Korrigenda

zum Artikel 'Neues vom Airbus A320' in der **rundschau** 2/1983

Kurt Straumann hat mich auf ein interessantes Detail aufmerksam gemacht, das ich einer Fachpresse gutgläubig entnommen habe und das nach Angaben der Airbus Industrie nicht genau stimmt: Der Treibstoff wird nicht im Seitenruder mitgeführt und zur Trimmung verwendet, sondern im **Höhenruder**. Obwohl diese Lösung technisch aufwendiger ist, hat sie offenbar Vorteile gegenüber dem Tank im Seitenleitwerk (statisches Druckgefälle, Nähe zur Kabine).

H. L.

Im Sommer- und Winter-Ferien-Sportort

Klosters

entsteht auf 1984
das aussergewöhnliche, vegetarisch geführte
★★★★★ **AABA HEALTH APART-HOTEL**
für gesunde Lebensweise und Erholung
in der Erkenntnis «**Das Leben besser leben**».

Ein Teil der luxuriösen, modernst
ausgebauten

**1-2 Zimmer-Apartments
und Suiten sind
zu verkaufen**

Ausländerbewilligungen
vorhanden, Finanzierung
geregelt.

Interessenten wollen sich melden bei:

Bauherr/Architekt W. D. Fischer, CH-8053 Zürich
Trichtenhausenstr. 130, Tel. 01/53 57 33, FS 53 329



Rosengartenstrasse 5
8037 Zürich
Postfach
Telefon 01/44 47 44

Wettlin Druck
Druck

Drucksachen
massgeschneidert
termingerecht



Uetikon am See unterhalb Pfannenstiel

Nur 25 Minuten von Kloten entfernt

3 Einfamilienhäuser

5½ und 6½ Zimmer

zu verkaufen evtl. Kauf/Miete

in bereits bepflanztem Garten, hochstehende Bauqualität und Innenausbau, grosszügige Raumaufteilung.

Schlüsselfertiger Kaufpreis, ab Fr. 790 000.—.
Finanzierung gesichert.

J. Both, Dipl. Arch. ETH/SIA, Telefon 01/920 49 00

Organisation des Vorstandes

Präsident:	E. Brunner	Fach 173	Mitglieder:	K. Kuratli	Fach 186
				H. M. Kok	Fach 1170
Vizepräsidenten:	W. Gubser	Fach 304		H. Lüscher	Fach 189
	J. Schmid	Fach 1335		C. van Rijn	Fach 219

Kommission	Delegierter des Vorstandes	Vorsitz	
Versicherungen	H. M. Kok	R. Kurtz	Fach 20
Salär-/Gesamtaufwand	E. Brunner	D. Brägger	Fach 89
GAV mit Anhängen			
AIDS	E. Brunner	J. Schmid	
Seniorität	K. Kuratli	P. Bircher	Fach 274
Flight Duty Regulations	W. Gubser		
Finanzen	W. Gubser	G. Schwing	Fach 1486
Einsatz	W. Gubser		
Schulung und Check	J. Schmid	H. P. Buchmann	Fach 22
Flugsicherheit	H. Lüscher	H. Sauter	Fach 1448
Security	H. Lüscher	H. Sauter	Fach 1448
Info/ rundschau	H. Lüscher	F. Rasumowsky	Fach 1165
IFALPA/EUROPILOTE	C. van Rijn	L. Zsindely	Fach 200
Copilotengruppe	C. van Rijn	Th. Stefanini	Fach 296
Ausländer	H. M. Kok	J. van Dierendonck	Fach 1414
Romands	W. Gubser	M. Baudat	Fach GE 49
Pensionierte	E. Brunner	R. Schilliger	Fach 95
Dachverband	H. Kok	W. Gubser	

Sekretariat

D. Schürer
 Frl. C. Curi
 Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten
 Telefon 814 15 15, SR-Fach 20

Öffnungszeiten

Montag bis Freitag 9-12, 13-17 Uhr

APKK-Verwaltung

Max Riolo
 Chasernweg 38, 8302 Kloten
 Telefon 814 11 77
