

AEROPERS

R U N D S C H A U

Kloten, Oktober 1954

Nr. 4

Redaktion: A. Muser

Liebe Mitglieder,

Diejenigen unter Euch, die mich hie und da gefragt haben, woher ich die Zeit nehme, um die Rundschau zu schreiben, mögen sich beruhigen: ich habe sie auch nicht mehr gefunden. Jedesmal wenn ich mich an den Schreibtisch setzte mit dem löblichen Vorsatz, wieder ein Stück vorwärts zu machen, kam mir beim Aufräumen ein harmlos aussehendes Mäppchen PIH-Addendas und Revisions in die Hände, und das zeitraubende Spiel konnte beginnen: Eintragen, Einordnen, dont forget to destroy etc., Ueberfliegen des Inhaltes mit anschliessendem Suchen in Spezial-dictionnaire nach den verrücktesten Wörtern. Oder wissen etwa Sie per Zufall, was "Tally Loading" bedeutet? (STM 4.3.2.) Ich fand in meinem Dix: Tally-ho = der Weidruf, das Weidgeschrei. Da es im STM in Zusammenhang mit Postverlad genannt ist, kam ich via viel Phantasie zur Lösung, dass damit wahrscheinlich die Zurufe der Pöstler beim Verlad ihrer Postsäcke in das Flugzeug reglementiert sind. Mit solchen Spieli war dann jeweils die zur Verfügung stehende Zeit abgelaufen, bevor ich nur eine Sekunde für die Rundschau gearbeitet hatte. Uebrigens Spass beiseite, Vorschriften, und besonders fremdsprachige, erfüllen ihren Zweck nur, wenn sie in "Sinne des Erfinders" verstanden werden (Zwischenfrage: Müssen Erfinder immer möglichst kompliziert schreiben?). Bei Diskussionen über unser PIH stellt sich hie und da wieder heraus, dass eine Vorschrift, die man in guten Treuen richtig verstanden glaubt (also gar kein Grund zum Fragen vorhanden), von Kameraden anders aufgefasst wird. Helft uns bitte mit, solche Unklarheiten zu beseitigen. Es genügt dabei nicht unbedingt, dass man sich von einem anderen Kameraden oder vom Chef-Piloten die Richtigkeit der eigenen Version bestätigen lässt. Man kann dies dann doch nicht allen "falsch gewickelten" persönlich mitteilen. In der Beilage zur Rundschau mit dem ominös gewordenen Namen "Schwimmweste", besteht die Möglichkeit, solche Klarstellungen, ganz unter uns, allen bekanntzugeben.

Ueber das, was seit dem Erscheinen der letzten Rundschau anfangs Juni geschehen ist, wurde schon genug geschrieben. Vergessen werden wir das nicht so schnell, weder was passiert ist, noch was darüber alles gesprochen und geschrieben wurde, und auch auf den Inhalt der Rundschau wird sich das irgendwie abfärben. Dass ähnliche Probleme auch im Ausland diskutiert werden, zeigt sich u.a. in einem Artikel aus "The Canadian Air Line Pilot", Oct. 53 (siehe Rundschau Nr. 1), woraus ich nur folgenden Passus in Erinnerung rufen möchte: "War es ein Zusammenreffen von Fehlern verschiedener anderer Personen, die den Piloten in eine Lage brachten, aus welcher er sich nicht mehr retten konnte? Und wenn ja: War es dann ein Pilotenfehler?"

In Bezug auf Disziplin erscheint in dieser Nummer nochmals das Rundschreiben von Harold R. Harris, Atlantic-Division der PAA, diesmal im vielleicht eindringlicheren Original-Text.

Abschliessend noch ein Wort zur letzten Nummer der Rundschau, deren Artikel über den "Fluchzeuchführer" ziemlich Staub aufgewirbelt hat. Einige unserer deutschen Kollegen haben meine Bemerkungen dazu als persönliche Beleidigung und als böse Stimmungsmache empfunden, was nun allerdings nicht ihr Zweck war. Dass der Inhalt des fraglichen Artikels der "Weltluftfahrt" gelinde gesagt reichlich ungeschickt war, wird niemand abstreiten wollen, und dass Herr Ing. Gebauer der Sündenbock ist, habe ich gerne zur Kenntnis genommen. Wenn ich schrieb, dass es schön werde, wenn "sie" wieder kommen, dann meinte ich mit diesen "sie" eben solche unsympathische Kritiker und Besserwisser, unsympathisch vor allen, da sie sich über etwas auslassen, weil sie es selbst nicht beherrschen. Das in den allermeisten Fällen recht gute Verhältnis zu unseren deutschen Kollegen soll damit gewiss in keiner Weise getrübt werden.

Mit freundlichen Grüßen

A. Müller



Ermüdung bei Langstreckenflügen

("The Log", Journal of the British Air Line Pilots Association, Febr. 54)

Als Resultat einer Unfalluntersuchung (Verlust eines York-Flugzeuges auf dem Nordatlantik) wurde wieder einmal die Aufmerksamkeit auf das Problem der Ermüdung bei Langstreckenflügen gezogen. Während kein Zweifel darüber herrscht, dass Schlafmangel bis zu einem gewissen Grad zur Erschöpfung führen kann, sollte man dieses Problem nicht von einem akademischen Standpunkt, sondern von einem realistischen, denjenigen der Besatzungen aus, betrachten. Die Methode, auf einer langen Strecke Slip-Crews in Abständen von ca. 2'500 Meilen einzusetzen, scheint die besten Resultate zu ergeben. Wenn jedoch durch eine solche Regelung, besonders noch basierend auf behördlichen Erlassen über die Arbeitszeit, Besatzungen nahe ihres Wohnortes einen Bodenaufenthalt einzuschalten haben, nur damit der Vorschrift Genüge geleistet wird, dann ist ein solches System zu verwerfen. Das Slip-Crew System wurde bei vielen Gesellschaften trotz hoher Kosten eingeführt, in Bestreben, die Platzausnutzung zu verbessern. Für die Besatzungen bedeutet dies jedoch teilweise drei und mehr Wochen Abwesenheit von zu Hause.

Einige Gesellschaften haben ihre Auffassung wieder geändert, und die Zahl derer, die auf ihren Langstreckenflügen zwei oder mehr Schlafstellen für die Besatzung mitführen, nimmt wieder zu.

Es gibt zugegebenermaßen einige Personen, die im Flugzeug nicht schlafen können. Aber mit Schlafstellen im Flugzeug ist es möglich, sehr lange Strecken zu fliegen, ohne die Besatzung zu übermüden. So flogen z.B. 1942 Besatzungen auf Boeing 314 mit kurzen Zwischenlandungen zwecks Benzinaufnahme, von Bathurst via Belen, Trinidad, Bermuda nach Baltimore, Flugzeit ca. 40 Stunden. Ein Besatzungsmitglied war dabei immer on duty oder beim Ausruhen. Später haben andere Gesellschaften ähnliche gute Resultate erzielt, z.B. Skyways mit DC-4 von London nach Basra - Bahrein.

Die psychologischen Faktoren betreffend Ermüdung von fliegenden Besatzungen sind sehr kompliziert. Piloten sind bestimmt keine Uebermenschen, aber es wäre doch falsch, zu versuchen, den ganzen Komplex der Ermüdung durch behördliche Vorschriften lösen zu wollen. Es wird immer noch das Beste sein, die Lösung aller dieser Fragen den davon direkt Betroffenen zu überlassen, d.h. den Besatzungen und den Gesellschaften.

Constant-Power oder Long-Range ?

Herr Ing. Schulthess war so freundlich, die in der Rundschau Nr. 2 aufgeführten Beispiele nachzurechnen. Er liess auch noch mehr Beispiele rechnen, zeichnete das ganze graphisch auf und kam zu folgendem Resultat: Long-Range Power ist brennstoffnässig günstiger als Constant-Power, bis zu einer Gegenwindkomponente von ca. der halben Eigengeschwindigkeit des Flugzeuges. Beim gerechneten Beispiel zeigte es sich, dass ab ca. 150 Knoten Gegenwind Constant-Power günstiger, bzw. weniger ungünstig ist. Um das Ziel zu erreichen, reicht es so oder so nicht mehr.

Sind die Piloten schlecht ? (Av. Week 24.5.54)

Wissenschaftler der NATO-Beratungsgruppe empfahlen eines Tages dringendst den Ersatz der Piloten durch Instrumente und Servo-Mechanismen.

Pilot Scott Crossfield fragte sie schliesslich: "Wo können Sie einen anderen nicht linearen Servo-Mechanismus finden, der nur 150 Pfund wiegt, grosse Anpassungsfähigkeit besitzt und ausserdem so billig durch absolut ungelernte Arbeitskräfte produziert werden kann ?"

Propeller-Probleme (Av. Week 26.4.54) Capt. R.C. Robson

Hand in Hand mit dem Segelstellungsproblem geht die Frage der "automatischen" Bremsstellung. Diese Angelegenheit verursachte vor wenigen Jahren der Luftverkehrsindustrie einige peinliche Tage, als ungewollte Propeller-Reversals Grund für hässliche schwarze Schlagzeilen waren.

Beim heutigen System wird der Blockierungsmechanismus für die Bremsstellung durch einen oder mehrere am Fahrwerk angebrachte Mikroschalter betätigt. Nach der Landung werden diese Schalter durch die Belastung des Fahrgestells geschlossen. Leider ist dieses System jedoch defektanfällig. Die empfindlichen Kontakt- und Federteile werden bei jeder Landung stark beansprucht und sind ausserdem durch ihre Anordnung am Fahrwerk allen möglichen Fremdkörpern ausgesetzt. Immer noch gibt es Fälle von Reverse in der Luft, die auf Schleickontakte (haywire operation) zurückzuführen sind. Bei harten Landungen mit "sprungweisem Vor-rücken" wurden etliche Flugzeuge beschädigt, weil Propeller beim ersten Aufschlag auf Segelstellung gingen und beim Hochspringen des Flugzeuges dort blieben. Oft funktioniert der Deblockierungsmechanismus überhaupt nicht, was im Cockpit jeweils zu einer wilden Balgerei Richtung manueller Deblockierung führt. Man sollte meinen, die vernünftigste Lösung wäre die Eliminierung dieser "automatischen" Deblockierung zu Gunsten der manuellen. Man stelle sich einmal einen typischen Cockpit vor, mit all den tödlichen Waffen, die der Pilot zu seiner Verfügung hat. Das Fahrgestell kann auf dem Abstellplatz (z.B. Stuttgart) eingezogen werden; Zündung oder Benzinzufuhr kann man während dem Start unterbrechen; der Pilot kann sein Flugzeug mit Höchstgeschwindigkeit in Gewitter, Berge oder Gebäude steuern, da er ja die Gewalt über Knüppel und Gashebel hat. Kurz, es gibt hundert Zerstörungsmöglichkeiten, nur betreiben merkwürdigerweise relativ wenige Piloten diesen Sport. Und trotzdem behaupten einige Leute im (amerikanischen) Luftant, dass es gefährlich wäre, den Piloten noch etwas Zusätzliches bedienen zu lassen. In deed !

Automatische Einrichtungen sollen nicht prinzipiell und in globo abgelohnt werden. Aber wenn eine automatische Einrichtung bewiesenermassen unzuverlässig und deshalb gefährlich ist, scheint es töricht, einen Wechsel abzulehnen, mit der Begründung, der Pilot sei nicht fähig, dies manuell richtig zu bedienen. Automaten können besser sein als Menschen, wenn sie einwandfrei arbeiten und ein Versagen ausgeschlossen ist. Andernfalls sind sie schlechter.

Unwesentlicher Rückblick auf die Sommersaison

Sie hat uns mancherlei gebracht, diese Saison. Vor allem ein voll gerütteltes Mass an Arbeit. Einige Zahlen mögen für sich sprechen:

Mai - Mitte Oktober	PIH	Addendas:	84
do.	PIH	Revisions:	58
do.		Route Man. Rev.:	23
		<u>Total</u>	<u>165</u>

Dazu kommt noch die Einführung der AFM für CV und DC-3 (mit Performance Charts !) sowie etliche Weisungen etc.

Auf unsere Leistung im Verdauen dürfen wir stolz sein. Zur Erholung sind wir nebenbei auch etwas geflogen, haben jedoch damit der Firma auch etliche Kosten verursacht. Zum Glück gab es neben uns Drohnen auch Bienchen, die aus Idealismus arbeiteten und Geld verdienen halfen - und so sind wir noch einmal durchgekommen.

Things I'd like to see before I die (z.T. by Hy Sheridan)

A mechanic who cannot fly better than the pilot.

An accident that is not pilot error.

An American company that would issue all manuals and handbooks in Swiss German, after having engaged a couple of Swiss pilots.

A pilot's seat that is designed to fit a human being and not a camel.

Ein Chef mahnt zur Disziplin

TO EACH INDIVIDUAL ASSOCIATED WITH THE ATLANTIC DIVISION (of PAA).

Your personal responsibility to the public of the world is permanent as long as you work in air transportation.

Full personal responsibility for your own future, for the future of your company and for the future of your industry rests with you.

You are personally responsible for the most valued asset in the world: human life.

There can be no compromise with safety, as there can be no compromise with your own inner conscience.

The public is the most intollerant and demanding boss you will ever have.

But the rewards are deep and permanent for serving this boss with complete dedication. The rewards come in the strengthened sinews of your own character.

The public will tolerate no laxness, no carelessness, no excuses if you compromise with safety for even a second. The public demands endless and continuous discipline.

But the public will reward you for a perfect record by putting its faith in your industry, in your company, and in you. As this public faith expands in future years, you will find increased opportunities for your own personal progress in an expanding industry.

Individuals in management may come and go.

But your personal responsibility to the public remains permanent. And it is best carried out by actively mowing forward in your work, not passively awaiting someone else to perform.

Harold R. Harris
Vice-President, Atlantic Div. PAA

Alkohol während der Dienstzeit ? (W. Stierli)

Schreiben der amerikanischen Stiftung für Flugsicherheit an den Präsidenten der IFALPA betr. Konsumation von alkoholischen Getränken durch Piloten unmittelbar vor und während eines Fluges.

Das Sekretariat der IFALPA hat den Mitgliedorganisationen ein Schreiben zukommen lassen, in welchem der Präsident der IFALPA seine eigenen Ansichten über das Problem des Alkoholkonsums vor und während eines Fluges durch das fliegende Personal bekannt gibt. Anlass zu diesem Schreiben scheint ein Bulletin des amerikanischen Ausschusses für Flugsicherheit gewesen zu sein. Ich gebe Ihnen in der Folge den Wortlaut der beiden Briefe in der Übersetzung bekannt:

- Wir sind uns darüber vollständig im Klaren, schreibt der Präsident der IFALPA, dass die Gewohnheiten des Trinkens und Essens weitgehend mit den nationalen Gewohnheiten eines Landes zusammenhängen. Der heutige Stand der Verkehrsfliegerei bringt es jedoch mit sich, dass internationale Passagiere verschiedene Luftverkehrsgesellschaften benützen und Landesgrenzen sehr schnell überfliegen, weshalb sie ein einheitlicheres Verhalten der Besatzungen zu erwarten scheinen. Deshalb wurde schon von verschiedenen Seiten in den USA, auch in Luftverkehrssicherheits-Bulletins, über das Problem des "Trinkens" ernsthafte Besorgnis ausgedrückt. Zum Beispiel in folgendem Auszug aus einem Sicherheits-Bulletin des amerikanischen Flugsicherheits-Ausschusses vom 10.4.54:
- In der Annahme, dass Sie als Präsident der IFALPA in der Lage sind, auf die Gefahren des Alkoholkonsums während der Arbeitszeit von Verkehrspiloten (wir denken hier speziell an europäische Crews) hinzuweisen, geben wir Ihnen unsere diesbezügliche Ansicht bekannt. Sie werden orientiert sein, dass gewisse europäische Gesellschaften ihren Besatzungen erlauben (oder zum mindesten nicht verbieten, Red.), während des Fluges oder während kurzen Aufenthalten am Boden, alkoholische Getränke zu sich zu nehmen. Wir glauben im Namen des reisenden Publikums zu sprechen, wenn wir behaupten, dass Passagiere, welche die Besatzung, der sie sich für die nächsten Stunden anvertrauen, alkoholische Getränke zu sich nehmen sehen (oder auch nur wissen, dass sie es tun), etwas beunruhigt sind. Auch die Passagiere wissen, dass Alkohol zu einer Verminderung der Reaktionsfähigkeit oder unter gewissen Umständen zum vollständigen Verlieren der Kontrolle über die Steuer führen kann. Die ALPA (Amerikanische Piloten-Vereinigung) kennt seit vielen Jahren eine Regelung, welche den Piloten den Alkoholkonsum bereits 24 Stunden vor Dienstantritt verbietet. Diese Vorschrift wird von der ALPA streng befolgt, was bedeutet, dass ein Pilot, welcher ihr zuwiderhandelt, von der ALPA weder Hilfe noch Unterstützung erwarten kann.

Wir sind uns bewusst, dass dieses Problem historische Gewohnheiten und Bräuche gewisser Nationen stark trifft. Andererseits hat es aber auch einen bedeutenden Einfluss auf die Meinung der Passagiere über Verkehrspiloten im Allgemeinen.

Zu einem Comet - Unfall (Flight, 11.6.54)

Bekanntlich wurde am 26.10.52 ein BOAC-Comet bei einem Startunfall in Rom unreparierbar beschädigt. Im Anschluss an eine durch die Unfalluntersuchungsabteilung des Zivilluftfahrtsministeriums durchgeführte Untersuchung wurde ein offizieller Bericht veröffentlicht, aus dem die Ansicht hervorgeht, die Unfallursache sei "ein Beurteilungsfehler des Piloten, indem dieser die überzogene Lage des Flugzeuges während dem Start nicht erkannte." Die BOAC gab in der Folge bekannt, dass Capt. R.E.H. Foote, der Unfallpilot, vom COMET auf YORK Frachter versetzt worden sei.

Anfangs Juni wurde durch die British Air Line Pilots Association folgende Darlegung herausgegeben:

Im Januar dieses Jahres ersuchte die Association den Minister of Transport and Civil Aviation um die Wiederaufnahme der Untersuchung betreffend Comet-Unfall vom 26.10.52 bei Rom.

Die Association stellte dieses Gesuch, da ihrer Ansicht nach, auf Grund von Informationen und neuen Tatsachen, die seit dem Unfall bekannt wurden, die im Untersuchungsbericht enthaltene Meinung, dass der Unfall auf einen Beurteilungsfehler des Piloten zurückzuführen sei, dem Piloten Cpt. Foote gegenüber ungerecht ist.

Der Chief Inspector of Accidents hat nun die Association informiert, dass er nach nochmaliger Prüfung aller Umstände, keinen Grund habe, seine Meinung zu ändern.

Die Association kann nicht verstehen, wie der Chief Inspector bei Berücksichtigung der ihm unterbreiteten Informationen, zu diesem Resultat kommen konnte. Die hauptsächlich, im Untersuchungsbericht alle nicht erwähnten Tatsachen, die, nach der Ansicht der Association jeden Untersuchungsbeamten veranlassen müssen, seine Meinung, dass "der Unfall auf einen Beurteilungsfehler des Piloten zurückzuführen sei", entweder zu modifizieren oder zu mässigen, wenn nicht gar vollständig zu ändern, sind die folgenden:

1. In den zur Zeit des Unfalles gültigen Trainingsunterlagen der Piloten stand mit Bezug auf die Start-Marge: "Für den Comet beträgt diese Marge 15 %, was bedeutet, dass die Sicherheitsgeschwindigkeit bei der das Flugzeug abgehoben wird, einer Airspeed von 1.15 mal der Stalling speed entspricht". Diese Marge von 15 % war bei den in damaligen Company Operations Manual festgelegten Geschwindigkeiten nicht berücksichtigt. Die Abhebegeschwindigkeit für das in Frage stehende Fluggewicht war mit 112 Kts. und der Power-off stall mit 102 Kts. angegeben, woraus klar ersichtlich ist, dass die Marge 10 % betrug und nicht die in den Trainingsunterlagen erwähnten 15 %.
2. Die nach dem zweiten Startunfall (3.3.53) durchgeführten Versuche mit dem Comet enthüllten ein in der Geschichte der Aerodynamik als neu geltendes Phänomen: Es wurde herausgefunden, dass der Comet in Bodennähe oder am Boden eine merklich höhere Stalling speed hat, als in der freien Atmosphäre, wobei die Differenz vom Gewicht des Flugzeuges abhängt. Beim Gewicht des Unglücksflugzeuges (45'527 kg) war die Stalling speed ca. 9 Knoten höher (am Boden oder in Bodennähe), als damals angenommen worden war.
In Zusammenhang mit den Margen für die sichere Startgeschwindigkeit ist der Association bekannt, dass die übliche Praxis für Kolbenmotorflugzeuge ein Minimum von 15 % über dem Power-off Stall vorschreibt, was bei der in Frage stehenden Geschwindigkeit dem Piloten eine Start-Marge von 22 bis 25 Knoten geben würde. Der Effekt des 9 Knoten-Fehlers mit Bezug auf die Stalling speed reduzierte jedoch die Marge des Piloten über dem Power-on Stall von 16 auf 7 Knoten und die Marge über dem Power-off Stall von 12 auf 3 Knoten.

3. Seit dem Unfall hat die IOAC die Starttechnik abgeändert und die Abhebe-
geschwindigkeit um 6 Knoten erhöht.

Abschliessend stellt der Bericht fest: "Die Forderung der Association in Falle
Cpt. Foote bildet im Grossen und Ganzen einen Angriff gegen einen Entscheid der
Unfalluntersuchungsabteilung des Zivilluftfahrtsministeriums. Dessen Mitglieder
sollten nicht die Möglichkeit haben, in ihrer eigenen Sache Richter zu sein."

Der Captain rapportiert . . . (Hy Sheridan)

Er tat dies mündlich, denn die zuständigen Stellen arbeiten jetzt schnell, mit
Hilfe eines Recorders. Auf diese Weise erwischen sie den Piloten bevor er Zeit
hat, sich alles nochmals zu überlegen. Und ausserdem, sollte er etwas Unlieb-
sames sagen, so kann man dies leicht wieder löschen.

Die Herren sassen mit aufmunternden Lächeln um ihn herum, und er begann:

"Es war so. Wir blochten friedlich unseren alten Airway, als sich der Co-Pilot
plötzlich umdrehte und nach hinten schrie, Motor Nr. 3 brenne und sei nahe
daran, sich vom Flugzeug zu lösen. Gut, wir brachten Motor Nr. 1 sofort auf
Segelstellung. Alsdann dachten wir, es wäre gut, das Feuer zu löschen. Wir
zogen deshalb den Feuerlöschhebel, allerdings war es der Benzinschnellablass.
Den Autopiloten liessen wir eingeschaltet, um im Betätigen der verschiedenen
Hebel und Schalter freier zu sein. Wir stellten den Automaten auf Sinken, und
als wir in die Nähe des Notlande-Flugplatzes kamen, fragte ich den Turm nach
der Piste und er gab uns 13, was ich allerdings als 31 aufnahm. Ich reichte mit
der Hand nach unten und schaltete den Autopiloten aus, allerdings erwischte
ich dabei die Idle cut-off Hebel und dies stoppte alle Motoren. Wir fuhren
das Fahrgestell aus und gaben ganz kurz vor dem Platz full Flaps. Ohne jede
Leistung war dies aber zu viel, und wir konnten so unmöglich über die Flug-
platzumzäunung kommen, und so zogen wir die Klappen wieder ein, allerdings war
es das Fahrgestell. Dies hat uns dann schlussendlich etwas verwirrt. Und des-
halb ist dieser Unfall passiert."

GANZ NEBENBEI
oder
Das Derivat des Fortschritts

frei nach Kästner

Indes sie Regeln suchten, Notams funkten
entstand von selbst die köstlichste Erfindung:
Der Umweg als die kürzeste Verbindung
zwischen zwei Punkten.

UNFALLBERICHT DES CIVIL AERONAUTICS BOARD (Auszug)

Der Unfall:

Am 26.8.53 ca. 19.17 h stiessen eine Convair 340 der United Air Lines sowie eine Convair 240 der American Airlines in der Nähe von Michigan City, Indiana, zusammen. Höhe ca. 10'800 Fuss. Beide Maschinen waren in flugplanmässigen Einsatz für Passagiertransport.

Beiden Flugzeugen wurde ein Loch in den Rumpf gerissen, was plötzlichen Druckverlust zur Folge hatte. Ein Passagier der United meldete eine Verletzung im Genick, von den übrigen Insassen beider Flugzeuge wurde niemand verletzt. Beide Flugzeuge machten Notlandungen, United in South Bend und American in Chicago Midway Airport.

Wie sich der Unfall abspielte:

Beide Flugzeuge starteten von Chicago Midway Airport mit einem Zeitintervall von einer bis zwei Minuten. Für beide Flüge war ein VFR Flight Plan gemacht worden, und beide Kommandanten beabsichtigten auf 11'000 Fuss zu steigen und Airway Rod 12 zu benutzen. Beide Besatzungen behaupteten, vor dem Start vom andern Flug weder etwas gewusst, noch etwas gehört oder das andere Flugzeug gesehen zu haben.

Capt. Drubaker von United stieg ab 9'000 Fuss mit dem Autopiloten auf 11'300 Fuss und sank dann mit ca. 500 ft/min., um auf Reisegeschwindigkeit zu kommen. Auf 10'800 Fuss wurde vom Sink- in Horizontalflug übergegangen. Noch während des Absinkens und während des anschliessenden Horizontalfluges war der 1. Off. mit der Einstellung der Reiselistung beschäftigt. Plötzlich sah Capt. Drubaker für einen kurzen Augenblick das andere Flugzeug vor sich, einen Moment vor der Kollision. Um unter der American Convair durchzukommen, drehte er die Höhenruderkontrolle des Autopiloten nach vorn, dies ungefähr gleichzeitig mit der Berührung der beiden Flugzeuge. Die United Convair berührte mit der Rumpffseite rechts vom Cockpit den Rumpf der steigenden American Convair, etwas vor deren Höhenruder. Das Flugzeug blieb voll steuerfähig und machte in South Bend eine normale Landung.

Die American Convair war immer noch im Steigflug, als die Kollision geschah. Es erfolgte plötzlicher Druckabfall, aber das Flugzeug blieb voll steuerfähig und kehrte auf den Chicago Midway Airport zurück.

Auswertung:

Bei der Beurteilung dieses Unfalles müssen viele Faktoren beachtet werden, wie: Sicht im Dunst, die Dämmerung, Verbesserung der Sicht während dem Steigflug, die Wirksamkeit der Positionslichter, die Aufmerksamkeit der Piloten, die Sicht vom Cockpit aus und die gegenseitigen Stellungen der beiden Flugzeuge während verschiedenen Flugphasen.

Unter Berücksichtigung der Grösse der Distanz zwischen den Flugzeugen in niedriger Höhe und im Dunst, möchte die Untersuchungskommission nicht behaupten, dass die United Convair durch die Piloten der American (und umgekehrt) während ihrem Steigflug durch den Dunst hätte gesehen werden können. Jedoch muss die Kommission unter sorgfältiger Beurteilung der Umstände zum Schluss kommen, dass, wenn die Besatzungen beider Flugzeuge den Luftraum richtig überwacht hätten, speziell nach Erreichen der Dunstobergrenze, und als sich die Distanz zwischen den Flugzeugen verringerte, einer oder mehrere Piloten das andere Flugzeug hätten sehen müssen und zwar noch so frühzeitig, dass eine Kursänderung möglich gewesen wäre, bevor die Situation kritisch wurde.

Da sich der Zusammenstoss in der Dämmerung ereignete, war wenig natürliches Licht vorhanden und die Flugzeuge nicht so gut sichtbar, wie bei vollen Tageslicht. Die Flugzeug-Positionslichter waren noch nicht so effektiv, wie sie ein wenig später bei völliger Dunkelheit gewesen wären. Im übrigen sind Cockpits das Resultat von Konstruktions-Kompromissen und tote Sichtwinkel nicht vollständig eliminiert. Trotzdem waren die Umstände so, dass jeder Pilot die Möglichkeit hatte, zeitweise das andere Flugzeug zu sehen.

Während VRF-Flügen sind die Piloten allein für die Einhaltung der notwendigen Distanz zu anderen Flugzeugen verantwortlich. Deshalb muss die Kommission zum Schluss kommen, dass sowohl American wie auch United für den Unfall verantwortlich sind, da sie offensichtlich nicht die grösstmögliche Sorgfalt ausübten (as they apparently did not exercise the highest degree of care).

Abschliessend wird auf die Wünschbarkeit eines zusätzlichen, hochintensiven Drehscheinwerfers zur normalen Positionsbeleuchtung hingewiesen. Dieser Vorschlag ist nur eine der vorgesehenen Massnahmen zur Verhinderung von Zusammenstössen. Verbesserung der Sicht vom Cockpit aus, Reduktion der Cockpit-Arbeiten, welche die Aufmerksamkeit des Piloten ablenken etc. werden in Zusammenarbeit mit der Luftfahrtsindustrie laufend studiert.

Eine immer wieder auftauchende Frage ist die folgende:

Welche Ansprüche kann ich an die VE bzw. Swissair stellen bei vorzeitigem Austritt aus der Firma ?

1. Prämienbeteiligung: (monatliche Abzüge von 5 % des festen Salärs)

Jeder aus der Firma Austretende, der keinen Anspruch auf eine Rente oder Abfindung erheben kann, erhält alle seine diesbezüglichen Abzüge von der Swissair wieder ausbezahlt.

2. Schwankungsfonds: (monatliche Abzüge von 2 % des Bruttosalärs)

Der Schwankungsfonds wurde von den Versicherten geschaffen zur Deckung eines allfälligen versicherungstechnischen Defizites.

Dieses Defizit ist eingetreten und einerseits durch Einlegen des Schwankungsfonds behoben worden, andererseits hat die Swissair die Prämien erhöht und so der neuen Situation angepasst.

Da also der Schwankungsfonds zum Kapitalausgleich herangezogen werden musste, hat ein heute Austretender keinen Anspruch auf seine Einlagen bis zum 31.12.1953.

Sobald sich aber wieder versicherungstechnische Gewinne einstellen und damit das Gold des Schwankungsfonds vom Versicherungskapital getrennt werden kann, wird jedem Austretenden (ob rentenberechtigt oder nicht) sein Schwankungsfondsanteil ausbezahlt.

Wir werden die Mitglieder jährlich über den finanziellen Stand der Kasse orientieren.

Und nun etwas Erfreuliches

Mit der von der Aeropers gutgeheissenen Reglements-Aenderung ist eine wesentliche Verbesserung bei Dienstaustritt in späteren Jahren eingetreten. Es handelt sich dabei um die beitragsfreie Versicherung bei Dienstaustritt. Hier die neue Fassung des entsprechenden § 45:

Wird das Dienstverhältnis mit der Swissair durch den Versicherten nach 10 anrechenbaren Dienstjahren, aber vor dem Rücktrittsalter, aufgelöst, so wird für den Austretenden eine beitragsfreie Versicherung von Alters-, Witwen- und Waisenrenten (ohne Invalidenrenten) weitergeführt. In Härtefällen kann der Stiftungsrat die Weiterführung der Versicherung nach mindestens 8 anrechenbaren Dienstjahren bewilligen. Die Umwandlung erfolgt nach den für versicherungstechnische Berechnungen allgemein massgebenden Grundlagen.

Die daraus resultierende Besserstellung sei an zwei Beispielen kurz erläutert:

- a) Ein Pilot, der nach 25 Versicherungs-Dienstjahren pensioniert würde, tritt nach 10 Jahren aus und hat gemäss altem § 45 im rücktrittsberechtigten Alter *) Anspruch auf eine jährliche Rente von Fr. 2'000.-.

Nach der heute gültigen, neuen Fassung wird diesem Versicherten ab Rücktrittsalter *) eine Jahresrente von ca. Fr. 4'000.- ausbezahlt.

- *) Rücktrittsalter (nach § 18) wird erreicht nach 25 anrechenbaren Dienstjahren, frühestens im Tarifalter von 52 Jahren, spätestens im Tarifalter von 55 Jahren.

- b) Ein Dordfuncker zieht sich nach 20 Versicherungs-Dienstjahren, oder fünf Jahre vor seiner Pensionierung zurück.
Bisher hatte er in diesem Falle Anspruch auf eine jährliche Rente von Fr. 3'750.-

Nach der neuen Fassung des § 45 erhält er eine Rente von ca. Fr. 6'000.- (ab Rücktrittsalter *)

Auf den Franken genau kann heute nicht zum Voraus gesagt werden, wieviel die Rente in jedem Falle beträgt, weil die Berechnung nach den jeweiligen, massgebenden versicherungstechnischen Grundlagen gemacht wird. Mit einer Faustformel lässt sich für jeden Fall der ungefähre Umfang dieser Rente einfach bestimmen:

Die Formel bezieht sich auf die Rententabelle in § 16.

"Die Höhe der Rente bei vorzeitigem Austritt verhält sich zur vollen Rente im Rücktrittsalter wie die effektiv zurückgelegten Versicherungsdienstjahre zu den normalerweise bis zur Pensionierung zurückzulegenden Jahre."

Also v.A. Rente =

$$\frac{\text{entsprechende volle Rente} \times \text{effektiv geleistete Vers.-Dienstjahre}}{\text{normalerweise zurückzulegende Versicherungs-Dienstjahre}}$$

Ein Beispiel: Ein Pilot hätte normalerweise bis zu seiner Pensionierung 24 Dienstjahre zurückzulegen, entschliesst sich nun nach 12 Versicherungs-Dienstjahren zu einem vorzeitigem Austritt.

nach § 16 berechnet sich nun seine Rente (ab Rücktrittsalter) :

$$\text{v.A. Rente} = \frac{9'750 \times 12}{24} = \text{Fr. 4'875.-}$$

Gemäss VE-Reglement besteht nach 15 zurückgelegten Versicherungs-Dienstjahren die Möglichkeit der freiwilligen Versicherung. Die entsprechenden Angaben sind in § 46 zu finden.

Wichtig ist auch § 48 insofern, dass bei Uebertritt in eine Konkurrenzfirma ohne Einverständnis der SWISSAIR die Ansprüche auf diese Renten erlöschen.

Wir haben eine Bitte:

Die abgeänderten VE-Artikel wurden auf einem, auf der Rückseite gummierten Blatt zusammengefasst. Dieses Blatt kommt hiermit zur Verteilung, und wir bitten alle Mitglieder, die einzelnen Artikel auszuschneiden und an der entsprechenden Stelle des VE-Reglementes einzukleben.

Besten Dank !

Die VE-Kommission

DIE SCHWIMMWESTE

50 feet below the Critical Height

FOM 3.1.9. 01. (8) lautet:

"At aerodromes with regular Minima less than 1'000 feet Ceiling and less than 3.2 KM Visibility, the Pilot must not, after becoming contact, descend more than 50 feet below the Critical Height, until he is in a position to make a normal straight-in-approach to the runway to be used, and at least the near end of said runway, or the approach lights or other approved identifiable markings leading thereto, are visible to him."

Dieser Text wird von vielen Piloten dahingehend aufgefasst, dass er die Bewilligung enthalte, bei einem Instr. Anflug 50 Fuss unter die Min.Alt. abzusinken, sofern man Bodensicht habe. In scheinbarem Gegensatz hierzu lauten jedoch:

FOM 3.1.9. 01. (6) :

"If the Pilot, having arrived at the Critical Height, has not obtained a forward Visibility at least equal to the Minima, or if the Visibility is decreased below this value during the rest of the approach, an Overshoot shall immediately be started. etc. "

FOM 3.1.9. 02. (12) :

"The 1/P must not descend below the minimum altitude unless he has sufficient visual guidance to enable him to make a visual approach and landing."

Was ist jetzt richtig ? Wie bereits in der Einleitung erwähnt, muss man sich bemühen, das Ganze im "Sinne des Erfinders" zu verstehen:

Art. 3.1.9. 01. (8) sollte nichts anderes sein, als die Ergänzung zu 3.1.9. 01. (7), steht aber unglücklicherweise auf einer neuen Seite und ist, was vielleicht besser nicht wäre, mit einer neuen Nummer (8) versehen. FOM 3.1.9. 01. (7) lautet:

"Whenever Circling is to follow a descent on a non-visual approach aid, the Pilot shall etc., etc. . . . "

Dieser Artikel (7) behandelt also das Circling nach einem Instr. Anflug, Art. (8), ist eine Ergänzung hierzu, und so betrachtet, wird plötzlich alles sonnenklar: Diese 50 Fuss beziehen sich nur auf Anflüge mit anschliessendem Circling. Beim Circling soll bis zum Final nicht mehr als 50 Fuss unter die Critical Height gesunken werden (d.h. sofern das reg. Min. weniger als 1'000 Fuss Plafond und weniger als 3.2 km Sicht beträgt). Und jeder Gegensatz zu anderen Vorschriften hat sich aufgelöst, wie Bodennebel am Mittag.

Uebrigens: Tally - Loading bedeutet Kontrollieren bzw. Abchecken von Post-, Fracht- od. Gepäckstücken während dem Verlad, mit Hilfe eines Dokumentes (Manifest etc.).
