

AEROPERS

R U N D S C H A U

Zürich, Juni 1955

Redaktion:

Nr.8

Dr.W.Guldimann
A.Muser

I N H A L T

Liebe Mitglieder!	2
Sitzungsberichte	3
Die IFALPA-Konferenz	3
Was ist Verantwortung?	7
Befugnisse und Verantwortung des Copiloten	9
Rechtsstellung des Bordkommandanten	11
Der finanzielle Stand unserer Pensionskasse	12
Ein neuer Navigationsrechner; Ariso-Aviator Nr.615	14
Please Don't shoot the Pianist ...	15
Alkohol (IFALPA-Resolutionen)	16
Zur Beilage Unfallberichte	17
Nach der Comet-Untersuchung	19
Zum Nachwuchsproblem	21
Zum Unfallbericht F-BGMA	21
Was sind hundert Prozent?	21
Schönwetterecke	22

BEILAGEN: Generalversammlungsprotokoll 6.4.1955

Unfallberichte: Elba 10.1.1954
Buffalo 20.1.1954
Neapel 8.4.1954
Preston City 3.8.1954
Fort Wayne 13.9.1954
Pittsburgh 22.12.1954

LIEBE MITGLIEDER!

Ich möchte Sie kurz über einige Angelegenheiten orientieren, die mir als Präsident besonders am Herzen liegen.

1. Allgemeines: Ich bitte alle Mitglieder, bei Entschlüssen die sie selber fällen und anzubringenden Reklamationen immer nach dem gesunden Menschenverstande ohne irgendwelche Beeinflussung zu handeln. Bei Angelegenheiten, die nach Ihrer Ansicht die Flugsicherung betreffen, sind selbstverständlich keine Kompromisse einzugehen. Bei Reklamationen und Anträgen bitte ich Sie, die Angelegenheit sachlich zu behandeln, und wenn Sie es für gut halten, der Aeropers ebenfalls eine Kopie zuzustellen. Scheuen Sie sich nicht vor Reklamationen und Anträgen, denn ich bin sicher, dass Ihnen die Firma wie auch die Aeropers für Ihre Hinweise dankbar sein wird. Wir wollen und müssen uns positiv für das Wohlergehen unserer Firma einsetzen, sonst schneiden wir uns ins eigene Fleisch. In den bestehenden Ansichten, Beschlüssen und Rechten der Aeropers ändert diese Einstellung nichts.
2. Rundschau: Der jeweiligen am Anfang der Rundschau stehende Leitbrief wird im Einvernehmen mit dem Vorstand meist dazu bestimmt sein, eine bestimmte grundsätzliche Frage hervorzuheben. Wenn zu dieser Frage gleich auch noch Stellung genommen wird, so wird es sich dabei um eine Meinungsäußerung handeln, über welche die Diskussion durchaus offen steht und erwünscht ist, und nicht um die Schaffung einer besondern Policy. Anregungen und Vorschläge für die Rundschau werden wie kleinere oder grössere Beiträge jederzeit gerne entgegen genommen.
3. Aussprache mit der Firma: Ich kann Ihnen die erfreuliche Mitteilung machen, dass der Vorstand am 18. Mai 1955 Gelegenheit zu einer Aussprache mit der Firma hatte. Besprochen wurde ein Teil unserer Eingabe betr. Flugsicherheit. Diese Eingabe wurde ja vom Vorstand beschlossen, da die Firma der Aeropers anlässlich Diskussionen betr. Fall HB-IRW gewisse Vorwürfe gemacht hat. Die Aeropers muss in Zukunft in vermehrtem Masse ihren Anteil am Aufbau der Firma, d.h. des schweizerischen Luftverkehrs leisten. Unsere Bemerkungen und Anträge mögen manchmal etwas hart erscheinen, sie richten sich jedoch nicht gegen bestimmte Personen, obwohl sie gelegentlich so aufgefasst werden. Wir haben alle das gleiche Ziel im Auge, oder es sollte wenigstens so sein. Wir haben volles Verständnis für die Aufgaben unserer Funktionäre und schätzen die von ihnen geleistete Arbeit, in welcher sie schon als Mitglieder unsere volle Unterstützung verdienen. Dass andere oder gar Ausländer an ihre Stelle treten, läge sicher nicht in unserem Interesse.

Die folgenden wichtigsten Punkte werden noch mit der Firma behandelt:

- a) die verbleibenden Punkte unserer Eingabe,
- b) Flugentschädigungen für Streckenflüge: Bezahlung nach effektiven Stunden, Sling-Athen als Kurzstreckeneinsatz wie Europa,
- c) Genuss von Alkohol (FOM 5.5.2),
- d) Seniority-Reglement,
- e) Einsatzlisten,
- f) Probleme der Kurzstreckenberatungen,
- g) Freiflugreglement,
- h) Ferien.

Mit freundlichem Gruss:

A. Föder

SITZUNGSBERICHTE

Der Vorstand beschloss am 9. Mai 1955 die Aufnahme von Herrn Pierre Oberson. Ferner ermächtigte er den Kassier, die bis Ende August 1955 nicht eingegangenen Beiträge nach (hiemit:) Voranzeige in der Rundschau durch Nachnahme einzuziehen. Aus den übrigen Traktanden: Skjöldhammer, Flugsicherheitseingabe, Flugsicherheitskommission, IFALPA, Steuerpauschalierung, Versicherungseinrichtung, Nichtbetriebsunfallversicherung, Uniformen, Pilotennachwuchs, Angelegenheit Jacob, Zollkasse und Zollpraxis.

DIE IFALPA-KONFERENZ, 14.-20. April 1955, MONTREAL

IFALPA, die "International Federation of Air Line Pilots Associations" ist den meisten von uns vage bekannt als eine Dachorganisation, der auch die Aeropers angeschlossen ist, und für welche jedes Pilotenmitglied der Aeropers einen jährlichen Beitrag zu bezahlen hat. Ueber Zweck und Tätigkeit herrscht jedoch angenehmes Dunkel - "die da vom Vorstand werden wohl wissen, um was es sich handelt". Die diesjährige Generalversammlung wurde von zwei Aeropers-Mitgliedern besucht, dem offiziellen Verbindungsmann Aeropers-IFALPA W. Stierli sowie dem Mitläufer A. Muser. Es sei an dieser Stelle der Swissair nochmals für die Zurverfügungstellung von zwei Service II-Tickets Zürich-New York-Zürich gedankt. New York-Montreal retour waren wir recht grosszügig bediente Gäste der Trans Canada Airlines. Auch unserem Station Manager

in New York sowie Herrn Galli sei hier noch ein spezielles Kränzchen gewunden für ihre Bemühungen, um trotz nicht vorhandener Freibillete unseren Weitertransport zu sichern.

Die Konferenz hatte ihre besondere Note darin, dass sie im Hauptquartier der ICAO stattfand, von welcher auch in grosszügiger Weise jede Unterstützung gewährt wurde. Da viele Ressort-Chefs der ICAO an den einzelnen Sitzungen als Zuhörer und Berater teilnahmen, ergab sich eine ausserordentlich enge und fruchtbare Zusammenarbeit. Offensichtlich wird die IFALPA als Organisation immer mehr an Bedeutung und Einfluss gewinnen, und es ist deshalb an der Zeit für uns, langsam auch etwas mehr "IFALPA minded" zu werden, die dort auf internationaler Basis studierten, diskutierten und ratifizierten Empfehlungen zur Kenntnis zu nehmen und soweit möglich in die Praxis umzusetzen. Es machte uns beiden Aeropers-Vertretern einen tiefen Eindruck, mit welchem Ernst und Idealismus, aber auch mit welcher Sachkenntnis und Objektivität hier gearbeitet wurde. Natürlich wurden schlussendlich "nur" Resolutionen gefasst. Aber hinter jeder dieser Resolutionen steckt stunden-, ja tagelanges Bemühen um Inhalt und Form, und in vielen Fällen wurde in monatelanger Vorarbeit von einzelnen Study Groups sogenannte "Working Papers" vorbereitet, die dann der Konferenz als Diskussionsgrundlage dienten.

Einzelne Resolutionen, besonders solche technischer Natur, sind direkte Empfehlungen an die ICAO, andere wiederum behandeln sogenannte Sozialprobleme, wie Ruhezeitregelung, Displacement-Entschädigung, Disziplinarverfahren, etc., wobei es Sache der einzelnen Pilotenvereinigungen ist, in Verhandlungen mit ihrer Gesellschaft diese Empfehlungen in vertragliche Regelungen umzuwandeln. Und hier haben wir zwei Schweizerlein oft recht nachdenklich mit dem Kopf genickt und daran gedacht, welche Probleme auch für die Aeropers noch der Lösung harren bzw. bis heute nur unbefriedigend gelöst sind. Es wurde uns an dieser Konferenz so richtig bewusst, welch riesiges Aufgabengebiet die Aeropers auch in Zukunft zu bearbeiten haben wird.

Folgendes sind die wichtigsten Themen, die behandelt wurden und für die Aeropers von besonderem Interesse sind:

IFALPA-Beitrag: Diskussion einer Beitragserhöhung zwecks allgemeiner Stärkung der IFALPA-Position; eventuell Gründung einer Art von Streikfonds zur Unterstützung einzelner mittelloser Pilotenvereinigungen.

Alkohol: Entgegen einem amerikanischen Antrag, das Alkoholverbot vor Dienstantritt international auf 24 Stunden festzulegen, wurde in einer Resolution lediglich festgehalten, dass die Besatzung bei Dienstantritt und während dem Dienst auf keinen Fall

unter der Einwirkung von Alkohol stehen darf. Auf eine spezielle Stundenbeschränkung wurde auf Antrag der europäischen Delegationen verzichtet. Ein weiterer amerikanischer Antrag, den Ausschank von Alkohol an Bord auch für Passagiere zu verbieten, wurde ebenfalls nicht angenommen. In diesem Zusammenhang erachtete man die absolute Kompetenz des Kommandanten, einen Passagier als für die Reise untauglich zu erklären (und zwar ohne eine ärztliche Bestätigung zu benötigen!), sowie das Servieren von Alkohol an Bord jederzeit zu verbieten (to close the bar), als vollständig genügend.

Halbjährlicher Home-Base Check: In einer Resolution wird darauf hingewiesen, dass dieser Check mehr die Bedeutung einer Trainingsgelegenheit und nicht diejenige einer Prüfung haben soll.

Durchführung von Bordmechanikeraufgaben durch einen Piloten: Ein dies- bezüglicher amerikanischer Vorschlag wurde abgelehnt, indem die europäischen Piloten als Bordmechaniker einen hochqualifizierten Spezialisten bevorzugen (Ausführung bzw. Ueberwachung von grösseren Reparaturen auf Aussenstationen). Eine Kombination Pilotenmechaniker würde in beiden Chargen zu ungenügenden Leistungen führen.

Schwimmwesten: In einer Resolution wird via ICAO den Fluggesellschaften empfohlen, überhaupt auf allen Flügen Schwimmwesten mitzuführen. Auch auf ausgesprochenen Landstrecken führen Start- und Landemanöver vielfach über Wasser; im übrigen stellen Seen, Flüsse etc. vielfach die günstigsten Notlandemöglichkeiten dar. Den Konstrukteuren gegenüber wird im weiteren der Wunsch ausgedrückt, für die Kabinenausrüstung (Sitze, Kissen etc.) schockabsorbierende und zugleich schwimbare Materialien zu verwenden.

Flugzeitbeschränkung und Ruhetagregelung: In verschiedenen Resolutionen werden im Interesse der Sicherheit des Flugpassagiers Einsatzrichtlinien aufgestellt. Die Pilotenvereinigungen werden darin mit Nachdruck ersucht, mit ihren Gesellschaften auf der vorgeschlagenen Basis vernünftige vertragliche Regelungen zu treffen.

VFR on top: Der ICAO wurde empfohlen, die Höhe über den Wolken bei VFR on top-Flügen mit 1000 Fuss festzulegen.

Sicht im Anflug für den Piloten: Zuständige Stellen sollen durch die Pilotenvereinigungen auf Rec. Nr.12 der ICAO (Untersuchung und Entwicklung von Methoden zur besseren Messung der Landesicht) aufmerksam gemacht werden.

HF/RT Europa/Mittelmeer: Die IFALPA ist gegen die Abschaffung von U/T in der genannten Region, solange keine gleichwertigen R/T-Verbindungsmöglichkeiten vorhanden sind.

Briefing-Facilities: In einem Rapport der IFALPA bezüglich schlechter Plazierung von METEO und/oder FIO, vom Pilotenstandpunkt aus, werden u.a. auch Zürich und Genf erwähnt.

Sozial-Probleme: Eine Arbeitsgruppe der IFALPA wurde mit der Aufgabe betraut, Untersuchungen über die soziale Stellung der Piloten in den verschiedenen Ländern anzustellen. Schlecht gestellte Pilotenvereinigungen (z.B. Griechenland) sollen in ihren Bemühungen einen angemessenen Lohn zu erreichen, durch die IFALPA in jeder Beziehung unterstützt werden. Betreffend Displacement-Entschädigung ergab sich aus den Diskussionen, dass folgende Regelungen bevorzugt werden:

- Abstufung der Entschädigung nach Funktion,
- Ausrichtung eines Zuschusses, um nebst Erstklassverpflegung und -unterkunft auch im Ausland die Aufrechterhaltung eines angemessenen Lebensstandards sicherzustellen.

Eine entsprechende Resolution wurde gefasst. In diesem Zusammenhang erwähnten die Vertreter aus Süd-Afrika, dass sie für Night-Stops in Malariagebieten eine Sonderzulage erhalten.

In einer Resolution wurde festgehalten, dass für Piloten entweder Pensionskassen oder vertragliche Regelungen vorhanden sein sollen, welche die Gesellschaften verpflichten, Piloten bei vorzeitiger Einstellung im Flugdienst ohne eigenes Verschulden (z.B. medizinisch) in Bodenchargen weiter zu verwenden.

Disziplinar-Verfahren: Eine IFALPA-Resolution misst dem Vorhandensein von vertraglich genau festgelegten Disziplinar-Verfahren grösste Bedeutung bei und betont im speziellen die Wichtigkeit einer Pilotenvertretung in der Untersuchungskommission und in einer unbedingt zu schaffenden Appellationsinstanz unter neutralem Vorsitz. Diskussionsweise wurde nachdrücklich auf die Bedeutung der Zulassung eines Vertreters der Pilotenvereinigung an den Unfallort bei Unfällen irgend einer Gesellschaft im eigenen Lande hingewiesen.

In dieser und den folgenden Nummern der Rundschau werden die für uns besonders interessanten Resolutionen vollständig wiedergegeben. Ausserdem soll in einzelnen Artikeln auch noch persönlich "Gehörtes und Abgeschriebenes" an die Reihe kommen.

A.Muser.

WAS IST VERANTWORTUNG ?

Nach und seit dem 19. Juni 1954 ist viel gesprochen und geschrieben worden von der Verantwortung des Kommandanten und der Besatzung, Gereimtes und Ungereimtes, und mancher wird sich allein oder beim Zusammensein mit andern, im Cockpit oder im stillen Kämmerlein gefragt haben, worin denn eigentlich Verantwortung bestehe und wie es mit seiner eigenen Verantwortung bestellt sei. Die Frage ist nicht einfach zu beantworten, und zum Teil ist es sicher auch darauf zurückzuführen, dass sich im Anschluss an den Verlust der HB-IRW ein gewisses Gefühl der Unsicherheit geltend gemacht hat - ähnlich dem Gefühl, dem wir früher gelegentlich beim Militär Ausdruck verliehen haben: mit einem Bein im Zuchthaus, mit dem zweiten im Grab und mit dem dritten am Schalter des Konkursamtes zu stehen.

Die hier zu Papier gebrachten Gedanken, die in den nächsten Nummern fortgeführt werden sollen, wollen einen kleinen Beitrag zur nach wie vor im Gange befindlichen Diskussion bilden, und zwar im Hinblick auf die Verantwortung des Piloten vom Standpunkt des Juristen aus, d.h. ohne Uebergriffe ins Reich der Philosophie und der Theologie.

Was heisst Verantwortung? In weiter Umschreibung doch wohl nichts anderes, als dass man bei unrichtigem oder schadenverursachendem Verhalten gewisse unangenehme Folgen zu gewärtigen hat. Welches die im Verhalten liegenden Voraussetzungen und welches die Folgen sind, wird von rechtlichen Normen bestimmt. Damit gelangen wir auf die wichtigsten Arten der Verantwortung:

1. Die strafrechtliche Verantwortung besteht darin, dass bestimmte Verhaltensweisen, die als gesetzliche Tatbestände genau umschrieben sind, einer Sanktion durch den Strafrichter rufen. "Wer fahrlässig den Tod eines Menschen verursacht, wird mit Gefängnis oder mit Busse bestraft", heisst es in Art. 117 des Schweizerischen Strafgesetzbuches.
2. Die zivilrechtliche Verantwortung besteht in erster Linie darin, dass derjenige, der einen Schaden verursacht, wiederum unter gewissen Voraussetzungen und innert gewisser Grenzen zu dessen finanzieller Deckung herangezogen werden kann; denn der Gesetzgeber hat sich seit Hammurabis Zeiten nicht damit abgefunden, dass Schäden, die entstehen, einfach und endgültig am Geschädigten hängen bleiben, sondern sieht die Herbeiführung eines gerechten Ausgleichs zwischen den Beteiligten als seine Aufgabe an. Für den Piloten stehen im Vordergrund die Beziehungen zum Arbeitgeber, zu geschädigten Fluggästen und Ladungsberechtigten, sowie zu Dritten, die am Boden Schäden erlitten haben.

3. Theoretisch vielleicht etwas zweifelhaft, aber dem juristischen Laien verständlich kann man endlich von einer Verantwortung im administrativen Bereich sprechen, wenn man an unternehmungsinterne oder luftamtliche Massnahmen denkt, denen ein Pilot zur Wahrung der Disziplin oder der Flugsicherheit ausgesetzt ist.

Wir werden später die einzelnen Damoklesschwerter, die unter diesen drei Titeln über dem Cockpit moderner Verkehrsflugzeuge aufgehängt sind, noch etwas näher zu beschreiben suchen. Hier ist uns vorerst nur die Feststellung wichtig, dass nicht nur die Art und das Ausmass der Sanktionen, sondern auch die tatbeständlichen, insbesondere die verschuldensmässigen Voraussetzungen durchaus verschieden sind. So wird auch die grundsätzliche Unabhängigkeit, die zwischen den einzelnen Gruppen besteht, leichter verständlich. Ein Automobilfahrer, der einen Unfall verursacht hat, kann einen Schadenersatzprozess verlieren, aber in einem auf derselben Grundlage beruhenden Strafprozess freigesprochen werden. Oder, was uns näher liegt: Ein Pilot, der an einem Unfall beteiligt war, mag in einem Strafprozess freigesprochen werden und in einem Schadenersatzprozess obsiegen - für das Ergebnis eines Disziplinarverfahrens oder den Streit um eine fristlose Entlassung sind das keine eo ipso zwingenden Präjudizien (jetzt bitte nur keine Aufregung und keine falschen Schlüsse, denn auch das werden wir später noch genauer demontieren und demonstrieren!).

Wie bereits angetönt, ist diese grundsätzlich gegebene gegenseitige Unabhängigkeit weitgehend darauf zurückzuführen, dass die Voraussetzungen für die Geltendmachung der "Verantwortung" sehr verschieden sein können. Dazu noch kurz einige Grundbegriffe. In materieller Beziehung ist zu unterscheiden zwischen Erfolgs- und Verschuldenshaftung. Erfolgshaftung (Kausalhaftung) stellt allein auf den Kausalzusammenhang zwischen dem Verhalten des "Verantwortlichen" und dem unglücklichen Erfolg ab, lässt ihn haften, auch wenn ihm kein Vorwurf gemacht werden kann (z.B. den Halter eines Motorfahrzeugs für allen durch dessen Betrieb verursachten Schaden, oder den Halter eines Luftfahrzeugs für den Schaden, der Drittpersonen auf der Erdoberfläche zugefügt wird). Verschuldenshaftung setzt ein Verschulden voraus, d.h. ein Verhalten, das nicht nur Ursache eines unglücklichen Erfolges bildet, sondern darüberhinaus als tadelnswert missbilligt wird, - sei es als Vorsatz bei der gewollten, als Fahrlässigkeit bei der ungewollten Herbeiführung des Erfolges. In diesem Fall ist es z.B. in einem Schadenersatzprozess nicht nur notwendig, dass der Geschädigte seinen Schaden und den Kausalzusammenhang mit dem Verhalten des Beklagten beweist, sondern er muss darüberhinaus mindestens noch beweisen, dass dieser fahrlässig, d.h. mit pflichtwidriger Unvorsicht gehandelt hat. Gelegentlich greift allerdings die Rechtsordnung zugunsten des Geschädigten ein, indem sie ihn von diesem Beweis entlastet und ein Verschulden des Schädigers vermutet, dem

letzteren aber den Nachweis seines Nichtverschuldens offen lässt - das ist z.B. die Beweislastverteilung nach dem Warschauer Lufttransportabkommen.

Wer es bis hierher nicht aufgegeben hat, sich an diesem Jonglieren schwerverdaulicher Begriffe zu beteiligen, mag aufatmen, denn wir sind für heute am Schluss angelangt. Es handelt sich ja nicht nur um ein Privatvergnügen des Schreibenden, sondern um Fragen, die für jedes einzelne unserer Mitglieder von einer ungemütlichen Bedeutung werden können. "Böse, böse! spricht man, wenn man es hat; aber wenn es weg ist, so rühmt man es dann" - Sprüche Salomonis, 20.14.

gu.

BEFUGNISSE UND VERANTWORTUNG DES COPILOTEN

Der Bericht des Untersuchungsausschusses über den Unfall einer Super-Constellation 1049-E der Trans-Canada Air Lines bei Nacht am 17.12.1954 ist soeben von den kanadischen Behörden veröffentlicht worden. Der Untersuchungsbericht enthält einige allgemein interessante Erläuterungen bezüglich der Verantwortung und der Befugnisse eines 2. Flugzeugführers gegenüber dem Kommandanten.

Der Unfall der TCA ereignete sich während eines Instrumenten-Anfluges zum Flughafen Toronto. Die Super-Constellation landete etwa 18 km vor dem Flughafen auf freiem Feld und wurde erheblich beschädigt, da sie ungefähr noch 600 m weit rutschte. Es gab Verletzte bei der Besetzung und den Fluggästen.

Als Ursache des Unfalles gab die Untersuchungskommission Fahrlässigkeit des Kommandanten an, da er schon weniger als 500 m hoch war, bevor er den "outer marker" erreichte und das von seiner Luftverkehrsgesellschaft für den Anflug dieses Flughafens festgesetzte Höhenminimum bereits unterschritten hatte, während er sich noch im Instrumentenflug befand. Die Untersuchungskommission nimmt an, "dass der Kommandant sich nicht nach seinem ILS-Gleitpfadanzeigegerät richtete, um den Anflug durchzuführen, sondern in der Annahme, dass er schon viel näher beim Flughafen sei, als es tatsächlich der Fall war, mit stetigem Sinken flog und jeden Augenblick das Auftauchen der Anflugbefeuerung erwartete".

Die Haupt-Wolkenuntergrenze war zur Zeit des Anfluges etwa 90 m, also noch in der mindestzulässigen Höhe und es erfolgte auch sieben Minuten vorher ein erfolgreicher ILS-Anflug durch ein anderes Flugzeug der Trans-Canada Air Lines, ebenso nach dem Unfall durch mehrere andere Flugzeuge.

Es wurde festgestellt, dass der 2. Flugzeugführer trotz Konzentration auf seine verschiedenen eigenen Pflichten "eine gewisse Auf-

merksamkeit für die von seinem Kommandanten ausgeführten Manöver zeigte und bei drei verschiedenen Gelegenheiten den Kommandanten auf Einzelheiten aufmerksam machte, die der Korrektur bedurften." Insbesondere lenkte er durch Zeichengebung die Aufmerksamkeit des Kommandanten auf die Tatsache, dass das Flugzeug unter 600 m Höhe flog, ehe der Gleitpfad erreicht war; ganz kurz vor dem Unfall bedeutete er dem Kommandanten, dass der "outer marker" noch nicht erreicht war, als der Höhenmesser schon 240 m anzeigte. Die Höhe über dem Meeresspiegel beträgt in dieser Gegend etwa 240 m. Da es für TCA-Flugzeuge üblich ist, ihre Höhenmesser nach dem Meeresspiegel zu richten, hätte ein Durchstartverfahren eingeleitet werden müssen, nachdem bei einer Anzeige von 265 m Höhe keine Erdsicht möglich war und der Flughafen selbst 175 m über NN liegt.

Der Bericht führt allgemein zu den Befugnissen und der Verantwortung eines 2. Flugzeugführers wörtlich folgendes aus: "Der 2. Flugzeugführer hat bereits zu einem Zeitpunkt, als es noch nicht kritisch war, bemerkt, dass die Anweisungen der eigenen Gesellschaft verletzt wurden. Er versuchte durch die üblichen Zeichen den Kommandanten darauf aufmerksam zu machen, er erhielt auch ein Antwortzeichen und war daher berechtigt anzunehmen, dass der Kommandant seine Nachricht empfangen und verstanden hatte.

Es ist aus der Folge der Ereignisse ersichtlich, dass der Kommandant wenig Aufmerksamkeit zeigte für das, was ihm sein 2. Flugzeugführer klarzumachen versuchte, keine Folgerungen aus der Mitteilung seines 2. Flugzeugführers zog und vor allem keine entsprechenden Massnahmen einleitete. Später, als die Situation kritisch geworden war, versuchte der 2. Flugzeugführer wiederum, dem Kommandanten, der das Flugzeug steuerte, durch das übliche Deuten auf das betreffende Instrument klarzumachen, in welcher unmittelbar drohender Gefahr sich das Flugzeug befand. Noch in diesem Augenblick hätte der Unfall wahrscheinlich vermieden werden können, wenn der 2. Flugzeugführer die Steuerung übernommen hätte.

"Die Kommission zieht sehr in Erwägung, die zur Zeit übliche Zeichengebung in einem solch dringenden Falle als nicht ausreichend zu bezeichnen und rät der TCA und allen anderen Luftverkehrsgesellschaften, eine neue, bessere Art der Verständigung unter der Besetzung einzuführen. Es sollte eine Verständigungsart sein, die weniger leicht zu Irrtümern führt oder die gar durch Unachtsamkeit übersehen werden kann.

Dieses ganze Problem führt zu der Frage der Beziehungen zwischen dem ersten und dem zweiten Flugzeugführer. Die Kommission ist sich klar darüber, dass der Kommandant normalerweise ein Mann mit ganz besonders guten Flugerfahrungen ist und dass er sich dessen bewusst ist, dass seine Erfahrungen denen des 2. Flugzeugführer überlegen sind. Es ist durch Tradition so eingeführt, dass der zweite Flugzeugführer durchaus der "Junior" in der Kanzel ist, und in den meisten Fällen sollte dies auch so sein."

Das hat jedoch dazu geführt, dass der 2. Flugzeugführer oft zögert, dem Kommandanten etwas zu sagen oder etwas zu tun, was als Kritik an den Leistungen des letzteren aufgefasst werden könnte. Ganz besonders ist das der Fall, wenn der Kommandant sich vollkommen auf das Fliegen konzentrieren muss wie z.B. beim ILS-Anflug, und es ist anzunehmen, dass schon mancher zweite Flugzeugführer wegen einer solchen Unterbrechung einen Verweis erhielt. Unter solchen Umständen wäre daher eine unaufgeforderte Uebernahme der Steuerung des Flugzeuges durch den 2. Flugzeugführer, und sei es, um ein Unglück zu vermeiden, ein sehr schwerwiegender Schritt. Trotz dieser Lage der Dinge ist der einzige Grund, warum man zwei Flugzeugführer in der Kanzel hat, der, dass die Last der Verantwortung geteilt und die Flugsicherheit gesteigert werden kann.

Die Kommission rät dazu, dass die TCA und alle anderen Luftverkehrsgesellschaften dieses Problem überprüfen, um zu sehen, ob nicht eine bessere Art der Abgrenzung der Befugnisse des zweiten Flugzeugführers gegenüber dem Kommandanten gefunden werden kann, wenn es im konkreten Fall um die Sicherheit des Fluges geht und unfallverhütende Massnahmen ergriffen werden müssen.

Der Bericht empfiehlt weiterhin, dass die TCA und alle anderen Luftverkehrsgesellschaften "eingehender überprüfen sollten, welche Massnahmen ihre Flugzeugführer bei der Durchführung eines ILS-Anfluges üblicherweise durchführen, welcher Technik sie sich dabei bedienen und auf welche Instrumente sie besonders achten."

(^DV-Informationsdienst Nr.4/1955,
nach Aeroplane, 18.3.1955)

RECHTSSTELLUNG DES BORDKOMMANDANTEN

Zwischen der ICAO und der IFALPA sind Verhandlungen über eine genauere Umschreibung der Rechte und Pflichten des Bordkommandanten in Anhang 6 zum Abkommen von Chicago im Gange. Seitens der IFALPA werden nun zur Veranschaulichung Beispiele aus der Praxis gesucht, in welchen Unklarheiten sich zum Nachteil des Piloten oder der Flugsicherheit ausgewirkt haben. Vor allem wird an folgende Möglichkeiten erinnert:

- a) Aufrechterhaltung von Ruhe und Ordnung im allgemeinen,
- b) Fluggast- und Besatzungsdisziplin, im allgemeinen und in Notlagen,
- c) Massnahmen in Notlagen in der Luft,
- d) Massnahmen nach Notlandungen,

- e) Verwendung der Notausrüstung,
- f) Einmischung von Fluggästen in den Flugbetrieb,
- g) Cockpit-Zutritt,
- h) Massnahmen gegenüber Betrunknenen, Geisteskranken oder anderweitig gefährlichen Fluggästen,
- i) Massnahmen zur Hilfeleistung an andere Luftfahrzeuge.

→ Unsere Mitglieder sind gebeten, Herrn Stierli oder dem Sekretariat zweckdienliche Mitteilungen aus ihrer Erfahrung bis zum 20. Juni zukommen zu lassen.

DER FINANZIELLE STAND UNSERER PENSIONS-KASSE

186 Piloten und Funker waren am Stichtag des 30. September 1954 in der VE versichert. Seither wurden 7 Piloten-Aspiranten wieder entlassen, dafür kamen auf Anfang Dezember 12 neue Aspiranten hinzu.

Das Stiftungsvermögen betrug am 30. September 1954 gemäss Jahresrechnung Fr. 5.613.895.-. Zu diesen 5,6 Millionen kam am 1. Oktober 1954 ein Vermögenszuwachs aus fälligen Prämien, Zinserträgen usw. von rund 1,26 Millionen, sodass heute das Vermögen der VE nahezu 7 Millionen beträgt.

Mit Ausnahme gewisser Reserven, die kurzfristig im Kontokorrent der SWISSAIR liegen, ist dieses ganze Kapital bereits angelegt. Es müssen aber trotzdem ständig neue Möglichkeiten gesucht werden, sei es um vorhandene Anlagen zu verbessern, oder um den auf 1.10.55 zu erwartenden Anfall von weiteren 1,5 Millionen (Prämien, Zinserträge usw.) schon im voraus unterzubringen.

Da unsere Pensionskasse auf der Berechnung einer Netto-Rendite von 2,75% basiert, muss ein Bruttoertrag von mehr als 3% vom ganzen Vermögen herausgewirtschaftet werden, um die VE "gesund" zu erhalten. Wenn man bedenkt, dass der erwähnte Ertrag nicht nur auf zwei oder drei Jahre, sondern auf Jahrzehnte hinaus erreicht werden muss, so ist leicht einzusehen, dass heute schon zusätzliche Reserven an Zinserträgen angestrebt werden müssen, um dem anhaltenden Zinszerfall ausgleichend entgegenzuwirken.

In der Folge geben wir Ihnen eine generelle Aufstellung unserer verschiedenen Anlagen und der durchschnittlich erreichten Rendite im vergangenen Jahr, sowie eine Uebersicht über die Vermögensrechnung vom 1.10.53 bis 30.9.54.

Die Anlage des VE-Vermögens am 30.9.54.

Anlage in	Betrag	Rendite
Kontokorrent der SWISSAIR	385.000.-	3,0 %
Obligationen und Eidg.Titel	1.860.000.-	2,6 %
Bankguthaben	40.000.-	1,5 %
Swissimmobil-Anteile	202.000.-	3,69%
Erste Hypotheken	1.100.000.-	3,6 %
Liegenschaften	2.000.000.-	*3,5 %
Diverse Guthaben	27.000.-	---
total	<u>5.614.000.-</u>	

* Die Rendite der Investitionen in Liegenschaften stellt sich auf 3,5% nach Abschreibungen, Rückstellungen für Zinsausfälle und Einlagen in den Erneuerungsfonds.

Die Vermögensrechnung der VE vom 1.10.53 bis 30.9.54.

Einnahmen

1. Prämien	957.000.-
2. Sarierung durch Schwankungsfonds	282.000.-
3. Zinseinnahmen	206.000.-
total Einnahmen	<u>1.445.000.-</u>

Ausgaben

Amortisationen, Rückstellungen, Renten und Spesen	<u>70.000.-</u>
Vermögenszuwachs 1.10.53 bis 30.9.54	<u>1.375.000.-</u>
Saldovortrag am 1.10.53	<u>4.239.000.-</u>
Stiftungsvermögen 30.9.54	<u>5.614.000.-</u>
Prämien am 1.10.54 ca.	1.000.000.-
Zinsen und andere Einnahmen ca.	266.000.-
Total Vermögen am 30.9.55	<u>6.880.000.-</u>

Durch Amortisationen und Rückzahlungen erhöht sich die jährlich zu placierende Summe ab 1955 auf ca. 1.500.000.-.

Der Schwankungsfonds: Der bis Ende 1953 angehäuften Schwankungsfonds wurde zur Sanierung der VE beigezogen und in das VE-Vermögen aufgenommen.

Der seit Beginn 1954 neu angelegte Schwankungsfonds hatte am 30.9.54 einen Stand von	59.056.-
(dieses Geld befindet sich zurzeit im Kontokorrent der SWISSAIR und wird zu 3% verzinst).	
Voraussichtlicher Zuwachs vom 1.10.54-30.9.55	100.000.-
Total des Schwankungsfonds am 30.9.55 ca.	<u><u>160.000.-</u></u>

Beurteilung der finanziellen Lage: Ohne dass wir unsere Auffassung auf eine versicherungstechnische Expertise stützen könnten (das nächste Gutachten des Vertrauens-Experten der VE, Dr.Nolfi, wird voraussichtlich auf 1.10.55 erstellt werden) dürfen wir sagen, dass der heutige finanzielle Stand der VE gut ist.

Diese erfreuliche Situation ist zur Hauptsache auf die 1953 vorgenommene VE-Sanierung zurückzuführen.

Wir möchten hier der Direktion der SWISSAIR für ihre verständnisvolle und tatkräftige Unterstützung bei der Durchführung dieser Sanierungsmassnahmen unsern besten Dank aussprechen.

Die VE-Kommission.

EIN NEUER NAVIGATIONSRECHNER: ARISTO-AVIATOR NR.615

Der Aristo-Aviator Nr.615 ist ein Enkelkind des alten Knemeyer und beruht wie dieser auf dem Prinzip der Rechenschieberlösung des Winddreiecks mit dem Sinussatz. Neben der Berechnung der üblichen Weg/Zeit-, Brennstoffverbrauchs- und Winddreiecksaufgaben ermöglicht er mittels einfacher Einstellungen die Umwandlung von Flüssigkeits- in Gewichtseinheiten unter Berücksichtigung des spezifischen Gewichts. Besondere Skalen dienen zur Bestimmung der wahren Eigengeschwindigkeit, der wahren und der Dichte-Höhe, der Schallgeschwindigkeit und der Machzahl sowie zur Lösung von Aufgaben der barometrischen Navigation. Die Skalen sind englisch beschriftet, die Gebrauchsanleitung ist auch deutsch oder französisch erhältlich. Das Gerät kostet inkl. Etui Fr.58.- und kann durch Herrn Hedrich bezogen werden.

PLEASE DON'T SHOOT THE PIANIST ...

Während des ersten, nun vor kurzem vollendeten Jahrzehnts des Strahltriebzeitalters schien die strahlende Sonne des öffentlichen Interesses und der öffentlichen Anbetung ohne Unterbruch auf die industrielle Seite der Luftfahrt. Erfolg folgte auf Erfolg mit einer anscheinend automatischen Regelmässigkeit. Die Titelseiten der Zeitungen schienen nackt, wenn sie nichts Neues über das jeweiligen schnellste, grösste, höchste, letzte Ding auf dem Gebiete des Strahltriebs brachten. Konstrukteure und Erzeuger konnten nichts Unrechtes tun. Natürlich war dieser Zustand zu schön, als dass er hätte von Dauer sein können, und vor kurzem hat sich nunmehr ein Wölklein, nicht grösser als eines Mannes Hand, vor diese so wärmende Sonne geschoben. An einzelnen Stellen war daraufhin ein scharfes Falles des Barometers zu bemerken, Publizisten und Politiker runzelten die Stirne, und einige der Lieblinge von gestern hatten Anlass, sich über die Unbeständigkeit des Schicksals und der öffentlichen Gunst Gedanken zu machen.

Und doch ist eigentlich nicht sehr viel schief gegangen, und sicherlich hat sich nichts ereignet, das nicht auch schon seine Vorläufer gehabt hätte, das nicht auf irgendeinen Zeitpunkt hätte erwartet werden können in dem so schwierigen und vielschichtigen Entwicklungsprogramm, in welchem die Weltluftfahrt heute steht. Hier und dort wurden einige Prototypen vorübergehend stillgelegt, einige nachträgliche Ueberlegungen angestellt; einige wenige Probleme haben sich geweigert, sich einfachen Lösungen zu ergeben - aber alles, was wirklich geschehen ist, ist das, dass der Fortschritt wiederum normale Bahnen eingeschlagen hat und wiederum darauf besteht, mit Schwierigkeiten verbunden zu sein. Gerade diese Gewohnheit hat nun aber einmal der Fortschritt.

Das Auge der Oeffentlichkeit leidet leider gelegentlich an einer merkwürdigen Schwäche, die darin besteht, dass es alles, was nicht so schnell wie bis anhin vorankommt, als Rückschritt ansieht, und diese Schwäche ist schwer zu beheben. Es ist so leicht, Beifall und Publizität für den Erstflug eines Urmusters zu gewinnen - aber so schwer, ein geneigtes Ohr zu gewinnen für die Geschichte von drei oder vier Jahren harter Entwicklungsarbeit, für die Schwierigkeiten und Enttäuschungen, die Erstflügen unvermeidlicherweise folgen müssen. Und zweifellos vergegenwärtigen sich wenige ausserhalb der Luftfahrt - ja nicht einmal alle innerhalb -, wie überwältigend die in den letzten Jahren gemachten Fortschritte sind und wie sehr sich das Entwicklungstempo gesteigert hat.

.....

(SHELL AVIATION NEWS, März 1955, S.3)

ALKOHOL

MIT RUECKSICHT DARAUF, dass Vorschriften über den Alkoholgenuss von fliegendem Personal von Land zu Land und von Unternehmung zu Unternehmung anders sind, und

MIT RUECKSICHT DARAUF, dass solche Vorschriften von den betreffenden Pilotenverbänden unterstützt werden, einzelne von welchen auch eigene Vorschriften über diesen Gegenstand besitzen,

WIRD BESCHLOSSEN, dass diese Vereinigung ihre Mitgliederorganisationen zur Einleitung der Schritte veranlasst, die ihnen angebracht erscheinen, um zu gewährleisten, dass Piloten im Dienst jederzeit vollständig frei sind von jeder schädlichen Einwirkung aus Alkoholgenuss.

(IFALPA-Resolution, Montreal 1955, einstimmig angenommen und ratifiziert).

MIT RUECKSICHT DARAUF, dass die Vereinigung der Meinung ist, dass Alkoholgenuss an Bord von Luftfahrzeugen möglicherweise Gefahren rufen kann, und

MIT RUECKSICHT DARAUF, dass verschiedene Massnahmen zur Vermeidung oder Verminderung solcher Gefahren vorgeschlagen oder getroffen worden sind, was Ermutigung und Unterstützung seitens dieser Vereinigung genießt, und

MIT RUECKSICHT DARAUF, dass Mitgliedorganisationen in Erinnerung gerufen wird, dass es schliesslich der Luftfahrzeugkommandant ist, der die Verantwortung trägt und zur Einleitung aller für die sichere Flugführung notwendigen Massnahmen zuständig ist, und

MIT RUECKSICHT DARAUF, dass die Vereinigung sich veranlasst sieht, zu betonen, dass der Luftfahrzeugkommandant in Erfüllung dieser Pflicht notwendigerweise auf die Unterstützung von Boden- und fliegendem Personal, von Personal der Unternehmung, der Flughäfen und der Behörden angewiesen ist, um zu bewirken, dass Fluggäste weder reiseunfähig an Bord kommen noch an Bord den übrigen Fluggästen gefährlich oder anstössig werden, und dass der Luftfahrzeugkommandant im Hinblick auf dieses Ziel die volle Mitwirkung aller genannten Personen erwarten und erhalten muss,

WIRD BESCHLOSSEN, dass diese Vereinigung und ihre Mitgliedorganisationen darauf dringen, wo dies die Umstände verlangen, dass der Genuss von Alkohol an Bord von Luftfahrzeugen beschränkt wird, um die Gefahren, die aus übermässigem Alkoholgebrauch entstehen können, möglichst zu vermindern.

(IFALPA-Resolution, Montreal 1955, 13:1 und mit zwei Enthaltungen angenommen, nicht ratifiziert).

ZUR BEILAGE UNFALLBERICHTE

Man bittet, nicht auf den Pianisten zu schießen, er tut sein Bestes! Die den letzten Nummern beigehefteten Unfallblätter haben im allgemeinen einen guten Anklang gefunden (ebenso die im Text enthaltenen Vor- und Ergänzungsberichte). Daneben ist allerdings von einzelnen Seiten her die erwartete, erwünschte und erhoffte Kritik laut geworden. Teilweise zu Recht, teilweise aus Missverständnis. Zur Klärung und Behebung nochmals folgendes:

1. Zunächst sei der Zweck in Erinnerung gerufen:

- a) Die Blätter sollen nach Veröffentlichung offizieller Untersuchungsberichte in gedrängter Form über das Ergebnis orientieren.
- b) Die Blätter sollen die Anlage eines nach verschiedenen Gesichtspunkten zu ordnenden Registers ermöglichen, auf Grund dessen jederzeit auf den ausführlichen Originalbericht zurückgegriffen werden kann.
- c) Die Blätter sollen auch nur schon durch den Hinweis auf vorgekommene Unfälle und deren vermutliche Ursache zum Nachdenken anregen (ungefähr im Sinne von Christian Morgensterns Leu auf dem Kalenderblatt:

wodurch er zu erinnern liebt,
dass es ihn immerhin noch gibt

- etwa den leeren Benzintank, siehe F-BGNA und N-24320).

2. Aus dem Zweck ergeben sich Form und Inhalt. Von der kränklichen Papierfarbe sei dabei nicht gesprochen, da sie bisher unbeanstandet blieb. Auch zum Registraturkopf sind keine besonderen Bemerkungen gemacht worden. Wohl aber zum Prinzip der gedrängten Zusammenfassung, und dazu sei nochmals betont, dass diese niemals den vollständigen Originaltext ersetzen kann und eben auch nicht so gedacht ist (siehe oben Nr.1 und unten Nr.5). Gelegentlich wird man auch mit den offiziellen Schlussfolgerungen nicht einig gehen; auch das wird in jenen Blättern nicht zum Ausdruck kommen, auch solche Diskussionen werden nicht dort ausgetragen, sondern im Hauptteil der Rundschau, wo nach wie vor auch längere Berichte und inoffizielle Vorberichte ihre nützliche Funktion erfüllen sollen.
3. Wer klassische Bildung genossen hat, erinnert sich des alten Römers: "HOMOSUMANI NILAM ALIENUMPUTO!" zu deutsch: "Auch ich sündige ganz gern!" Eine Zusammenfassung muss sich auf die wesentlichen Elemente beschränken; darüber aber, was wesentlich ist, kann man sich streiten, und ein anderer würde der Auswahl gelegentlich vielleicht einen etwas andern Schwerpunkt geben. Trotz aller Sorgfalt und Aufmerksamkeit können auch eigentli-

che Fehler vorkommen. Schliesslich bietet auch das rein Sprachliche seine Schwierigkeiten. Trotz einwandfreier Logik kann man sich in der consecutio temporum verhaufen (wie N-19911). Man kann sich ferner im Ausdruck vergaloppieren: So bedeutete der "Tiefgang" der beiden Flügel in N-19911 auch eine stilistische Bruchlandung; andererseits wollen wir trotz der schwerfälligen und verbesserungsfähigen Ausdrucksweise doch nicht übersehen, dass wenn einer "den Bug hoch stellt" (N-51359), dies schon etwas mehr ist, als wenn er nur am Knüppel zieht. Man kann endlich auch im Bemühen, für jedes englische Wort einen deutschen Ausdruck zu finden, unversehens auf Dudens Bauche landen; dazu sei in aller Bescheidenheit vermerkt, dass der Bearbeiter nicht einfach hinter dem Mond zuhause, sondern in einem seiner unbesoldeten Ehrenämter tätig ist als Oberarzt in einer der offiziellen Gebärstuben für neuzeitliche luftfahrtdeutsche Ausdrücke und in diesem Amte die geländegängigsten Früh-, Miss-, Fehl- und Schweregeburten wohl von anständigen Neunmonatskindern zu unterscheiden gelernt hat. Haben sollte.

4. Grundsätzlich lässt sich natürlich gegen jede Art von Unfallberichten einwenden, dass der Gegenstand an und für sich nicht sehr erfreulich ist. Daraus werden Schlüsse gezogen, die spitz gefasst ungefähr wie folgt lauten:
 - Wer als Unternehmer im Luftverkehr steht und denselben Gefahren wie die Konkurrenz ausgesetzt ist, sollte sich hüten, von Unfällen anderer zu sprechen und damit den Zorn sowohl der andern wie des Schicksals auf sein eigenes Haupt herabzubeschwören. Ein Argument, dass Verschiedenes für sich hat, aber wohl trotzdem nicht schlüssig ist und vielleicht für die Hauszeitschrift der Swissair, aber sicher nicht für das Mitteilungsblatt der Aeropers Geltung beanspruchen kann.
 - Die psychologische Wirkung auf den lesenden Piloten sei eher ungünstig, indem sie zur Weckung von Unlust- und Angstgefühlen Anlass geben könne. Ein Argument, das nicht einfach als vom Vogel Straus stammend verlacht werden soll, sondern näher untersucht zu werden verdiente, aber jedenfalls in seiner Grundlage kaum als wahrscheinlich betrachtet werden darf. Ihm gegenüber steht die alte Erfahrungstatsache, dass eine Gefahr, die man kennt und mit welcher man sich bewusst und unbewusst beschäftigt hat, viel von ihrer Schwere verliert.
 - Es sei weniger Berufsinteresse als Sensationslust, die dem Wunsch nach solchen Berichten zu Gevatter stehe. Wenn die geistige Beschäftigung mit Unfalltatbeständen an sich als wünschbar betrachtet wird, so kommt es wenig darauf an, ob und welche persönlichen Neigungen mitspielen; abgesehen davon möchte man doch annehmen, dass bei der Mehrzahl unserer Mitglieder wirklich berufliches Interesse im Vordergrund stehe.

5. Dem neuen Sekretariat ist bekanntlich eine Abteilung für Kundendienst angeschlossen, die nun für grundsätzlich Unzufriedene einen Vorschlag zur Güte macht: Wer sich für einen der Originalberichte interessiert, kann sich jeweilen bis zum 20. des Monats melden (32.64.63), worauf er - in der Reihenfolge seines Anrufs - auf eine Zirkulationsliste gesetzt wird und irgendwann nach dem 20. seine Zähne am Originalholz selbst ausbeissen kann.

gu.

NACH DER COMET-UNTERSUCHUNG

Dieser Nummer liegen die Zusammenfassungen des vor kurzem über die beiden Comet-Unfälle vom Januar und April 1954 veröffentlichten Untersuchungsberichtes bei. Der Unterschied zwischen den paar Angaben, welche diesen beiden Blättern zu entnehmen sind, und dem, was an Arbeit, Erfahrung und Material dahinter steht, dürfte einem kaum zu überschreitenden Höchstmass gleichkommen. Und nirgends wird deutlicher als hier, dass mit solchen Blättern allein wohl einiges, aber sicherlich nicht genug erreicht werden kann - auch für die spezifischen Zwecke und Interessen unserer Mitglieder.

Einige sehr allgemeine, und doch recht beherzigenswerte Gedanken haben wir in der März-Nummer der SHELL AVIATION NEWS gefunden; wir geben die einleitenden Worte dazu auf S.15 wieder.

Anderes, was in schweizerischen Verhältnissen mangels einer eigenen Verkehrsflugzeugindustrie keine genaue Parallele finden kann, unsere Mitglieder aber doch interessieren dürfte, ist der - in der ersten Runde nach Punkten verlorene - Kampf der B.A.L.P.A. um die Einräumung eines Sitzes im Air Registration Board, der britischen Zulassungsbehörde. In diesem Zusammenhang bringen wir folgende Abschnitte aus einer Stellungnahme in der April-Nummer des LOG (S.87 ff.):

"Man kann Argumente dafür vorbringen, dass die genaue Ursache für den Kabinenbruch in Ermüdung gelegen habe, aber der Kabinenbruch selbst steht ausser Diskussion. Für ungeschulte Gemüter stellt 'Ermüdung' ein recht magisches Wort dar, und es wird als Abrakadabra verwendet, mit dem sich alles beantworten lässt. Wenn man sich einfach ausdrückt, war die Kabine einfach nicht stark genug - wäre sie stärker gewesen, so wäre sie nicht auseinandergebrochen. ...

Eine gewisse Parallele zur Comet-Entwicklung findet sich in den ersten Schwierigkeiten des Martin 202. Man wird sich erinnern,

dass dieses Flugzeug zu Beginn seiner Lebensgeschichte eine Reihe schwerer Unfälle erlitt und dass einer der hauptsächlichsten Benutzer (Northwest Airlines) seine Flotte der Fabrik wieder zur Verfügung stellte (was nebenbei bemerkt nicht auf Begehren der Piloten, sondern nach einem Treffen der Pilotenfrauen stattgefunden haben soll). Während der Abänderung und Ueberholung in den Werken zogen Benutzer und Hersteller die ALPA in volles Vertrauen, und schliesslich wurde das abgeänderte Flugzeug einem ALPA "evaluation team" zur Ueberprüfung und Freigabe übergeben. So haben die Amerikaner das Vertrauen der Piloten wieder hergestellt. Die Lehre daraus kann jeder ziehen, der sich darum bemüht. ...

Bei der Teilnahme an der Untersuchung hatte unsere Vereinigung unter anderem die folgenden Ziele:

1. Dafür zu sorgen, dass wenn der Comet wieder geflogen wird, er sicher geflogen werden kann,
2. dafür zu sorgen, dass wenn die Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs zweifelhaft wird, es solange nicht wieder eingesetzt wird, bis alles verfügbare Material geprüft ist,
3. dafür zu sorgen, dass die Lufttüchtigkeits- und Unfalluntersuchungsorganisation zusammengebracht und aufeinander eingespielt wird, so dass auch komplexen Situationen von der Art derjenigen, die zwischen den beiden Unfällen von Elba und Neapel gegeben war, begegnet werden kann.

Nach der Lektüre des Untersuchungsberichts sind wir der Auffassung, dass diese Ziele nicht erreicht werden konnten und dass unsere Vereinigung gut daran tun würde, sie in den nächsten Monaten klar im Auge zu behalten.

Nach dieser ganzen Untersuchung sind wir, im Rückblick auf die verschiedenen aufgetretenen Persönlichkeiten und Organisationen, nicht sehr versucht, an der all- und gegenseitigen Glückwunschtour teilzunehmen. Tatsächlich können wir unser Lob nur Farnborough zuerkennen für die gezeigte Initiative und Unabhängigkeit, der Flotte für ... Im übrigen sind wir mit dem Eindruck zurückgeblieben, dass uns nie so gegenwärtig geworden ist, wie viele unserer Idole auf tönernen Füßen stehen."

Im AEROPLANE vom 22. April 1955 (S. 545) heisst es zu diesem Artikel: "Wenn dieser Aufsatz tatsächlich die bestimmte mehrheitliche Ansicht der BALPA-Mitglieder vertritt, ist es an der Zeit, dass die Behörden etwas in der Angelegenheit unternehmen. Wir können sicherlich nicht zulassen, dass eine Mehrheit der britischen Linienpiloten sich so vollständig von jeder Möglichkeit abgeschnitten vorkommt, ihre praktischen Auffassungen an Stellen auszudrücken, an welchen sie sich wirksame Geltung verschaffen könnten."

ZUM NACHWUCHSPROBLEM

(Bemerkungen in einer Diskussion, die gegenwärtig auch in Grossbritannien im Gange ist):

Unseres Erachtens liegt die bedeutsamste Lücke in den Schlussfolgerungen des Ministeriums darin: Wiederum wird übersehen, dass der Beruf des Piloten in der Zivilluftfahrt eine Laufbahn darstellt. Es ist unrichtig und ungerecht, dass das Ministerium oder vielleicht die Regierung, den Jungen von heute, die Zivilflieger werden wollen, den Anspruch auf dieselben Möglichkeiten zur Vorbereitung auf diesen Beruf verweigert, in deren Genuss die Jungen stehen, die sich auf irgendeinen andern Beruf vorzubereiten wünschen. Die Regierung muss anerkennen, dass es den Beruf des Zivilfliegers gibt, und früher oder später muss sie auch anerkennen, dass ihr die Pflicht obliegt, dafür zu sorgen, dass man sich auf diesen Beruf vorbereiten kann. Bis wir soweit sind, wird unsere Vereinigung in ihren Bemühungen für die angebrachte Anerkennung des Piloten im Berufsleben unseres Landes nicht nachlassen.

(THE LOG, April 1955, S.86).

ZUM UNFALLBERICHT F-BGNA

Dieser Unfallbericht ging kurz vor Redaktionsschluss ein, so dass in dieser Nummer erst das grüne Blatt beigelegt werden kann. Die näheren Verumständungen, die zum Unfall führten, dürften für unsere Mitglieder so interessant sein, dass wir in der nächsten Nummer einen längeren Auszug aus dem Originalbericht veröffentlichen werden.

WAS SIND HUNDERT PROZENT ?

From a description of Australian National Airways' new DC-6B Skychiefs, in "Air Travel", their house journal: "The seat depth and softness have been improved to accomodate a greater percentage of women passengers." These wellfed Australians, you know!

THE AEROPLANE, 8.4.1955, S.462.

SCHOEN/ETTERECKE

...

Leider ist die Swissair im vergangenen Jahre durch ein Flugzeugunglück heimgesucht worden, das sich am 19. Juni vor der Küste von Folkestone ereignete. Ein tragisches Schicksal hat hier zum Verlust von drei Menschenleben geführt. Wie die Öffentlichkeit weiss, liegt die Hauptursache dieser Katastrophe in einem bedauernden menschlichen Versagen. Die persönliche Verantwortung muss nach wie vor die zuverlässige Grundlage für die Sicherheit unseres Flugbetriebes bilden, und wir haben keinen Zweifel aufgenommen lassen, dass wir hier zu Kompromissen nicht bereit sind. Daneben ist es allerdings unser erstes Anliegen, gewissenhaft alle organisatorischen Massnahmen zu treffen, um menschliche Fehler, die zu verhängnisvollen Folgen führen könnten, auszuschliessen. Dass uns der Unfall von Folkestone zu solchen Massnahmen Anlass gegeben hat, braucht wohl kaum unterstrichen zu werden.

Die öffentliche Meinung unseres Landes hat sich seinerzeit leidenschaftlich mit diesem Unfall befasst. Das war durchaus verständlich, obgleich wir allerdings feststellen müssen, dass haltlose Anschuldigungen und Verdächtigungen herumgeboten wurden, die weder dem internationalen Ansehen der Swissair noch demjenigen der Schweiz genützt haben. Die Leitung der Swissair hat damals geschwiegen, weil sie es für schädlich hielt, der allzu hemmungslosen Diskussion weitere Nahrung zu bieten. Wir sind es aber unseren Piloten schuldig, bei dieser Gelegenheit festzustellen, dass ihre Zuverlässigkeit zu Unrecht angezweifelt worden ist. Es war für alle Betroffenen tragisch genug, dass ein einzelnes Versehen mit so tragischen Folgen unterlaufen konnte, und die herumgebotenen Verallgemeinerungen waren in keiner Weise gerechtfertigt.

(Aus dem Referat des Verwaltungsratsdelegierten vor der Generalversammlung der Aktionäre der Swissair vom 11. Mai 1955. Leider haben diese Ausführungen in der Presse nicht dieselbe Aufnahme gefunden wie anderes, das seinerzeit herumgeboten wurde, und wurden in den meisten Blättern einfach mit Stillschweigen übergegangen.)

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 20. Juni 1955.

=====

1954	Elba	British Overseas Airways Corp.	DH-106
10.1.			G-ALYP
M.T.C.A., C.A.P. 127, 1.2.1955.			

Unfall: Das Flugzeug startete auf der Linie Karachi-London um 0931 GMT vom Flughafen Rom-Ciampino mit einer sechsköpfigen Besatzung und 29 Fluggästen zum Weiterflug nach London. Das Wetter war gut, mit einigen dünnen und durchbrochenen Wolkenfeldern, ohne Vereisungsgefahr, wahrscheinlich mit einiger, aber nicht ausserordentlicher Böigkeit auf grosser Höhe. Der Funkverkehr mit Rom wickelte sich normal ab; 0950 wurde Standort über dem Funkfeuer Orbetello gemeldet. Das Flugzeug stand auch in Verbindung mit dem Flugzeug G-ALHJ, und 0951, als es gegen 27000 Fuss stieg, meldete es: "GEORGE HOW JIG FROM GEORGE YOKE PETER DID YOU GET MY ...", mit unvermitteltem Abbruch und ohne weitere Meldungen. Ungefähr um 1000 sahen Augenzeugen in der Gegend der Insel Elba brennende Flugzeugteile ins Meer fallen, und am gleichen Tag konnten die ersten Leichen und Trümmerstücke geborgen werden.

Unfallursache: Ermüdungsbruch der Druckkabine nach 3681 Flugstunden und 1290 Höhenflügen, ausgehend von einem Senknietloch am hintern Fester für die Radiokompassantenne auf der Rumpfoberseite.

1954 20.1.	Buffalo, N.Y., U.S.A.	American Airlines, Inc.	CV-240 N-94244
CAB AIR No.1-0010, SA-289, 17.5.1954.			

Unfall: Von Albany, N.Y., herkommend, startete das Flugzeug mit Bestimmungsort St.Louis, Miss., nach planmässig verlaufener Zwischenlandung vom Flugplatz Buffalo, N.Y., um 1640 (EST), zum Weiterflug unter Instrumentenflugregeln. Das Fahrwerk wurde unmittelbar nach dem Start eingefahren. Kurz darauf ging die linke Luftschraube in Segelstellung, und der linke Motor blieb stehen. Auf einer Höhe von rund 60 Meter leitete der Kommandant eine leichte Linkskurve ein und wies den 1.Offizier an, den linken Motor wieder in Betrieb zu setzen. Auf Grund ungenügend genauer Instruktionen und mangels genauer Kenntnis der Funktionsweise zog dieser wiederholt während mehr als zwei Sekunden statt nur kurz am Luftschrauben-Verstellknopf und belliess den Gemischhebel in Leerlaufstellung, statt ihn auf Startleistung zu setzen. Der Motor lief nicht wieder an. Inzwischen hatte das Flugzeug Gegenkurs zur Startrichtung erreicht, und da der Kommandant eine Kollision mit Hindernissen befürchtete, führte er im freien Feld etwas südlich des Flugplatzes eine Bauchlandung aus. Das Flugzeug kam nach 400 Meter Rutschweg mit schweren Beschädigungen zum Stehen; die Besatzung und verschiedene der 21 Passagiere wurden verletzt.

Unfallursachen: Ermüdungsbruch im Antrieb der Drehmomentreglerpumpe mit anschliessendem Druckabfall, der zur automatischen Segelstellung der Luftschraube und zur Stilllegung des Motors führt; ungenügende Instruktion bewirkt unzweckmässiges Verhalten der Besatzung, demzufolge das Wiedereingangssetzen des Motors nicht gelingt.

1954	Neapel	British Overseas Airways Corp./South African Airways	DH-106 G-ALYY
8.4.			
M.T.C.A., C.A.P. 127, 1.2.1955.			

Unfall: Das Flugzeug, das der S.A.A. von der B.O.A.C. für den gemeinsamen Betrieb der Südafrikalinie zur Verfügung gestellt worden war, startete, von London her kommend, um 1832 GMT mit einer siebenköpfigen Besatzung und 14 Fluggästen in Rom-Ciampino zum Weiterflug nach Kairo. Bis auf die Reise Flughöhe waren drei mässig dicke Wolkenschichten zu durchfliegen, deren oberste leichte bis mässige Vereisungsbedingungen aufgewiesen haben kann, ohne wesentliche Böigkeit. Der Funkverkehr mit Rom wickelte sich normal ab; 1857 wurde Standort vor Neapel durchgegeben, im Steigflug gegen 35000 Fuss. 1905 meldete das Flugzeug der Verkehrsleitung Kairo den Start und die voraussichtliche Ankunftszeit. Dies war die letzte ausgestrahlte Meldung. Am folgenden Tag wurden im Meer südlich Neapel einige Trümmer und Leichen aufgefunden. Aus den erhobenen Tatsachen konnte abgeleitet werden, dass das Flugzeug ungefähr um 1910 auf einer Höhe von 35000 Fuss auseinandergeborsten sein musste.

Unfallursache (abgeleitet aus dem Untersuchungsergebnis G-ALYP):
Ermüdungsbruch der Druckkabine nach 2704 Flugstunden und 900 Höhenflügen.

1954 → 2014

1954	Preston City, Conn., U.S.A.	Air France	L-1049C
3.8.			F-BGNA
CAB AIR, Spec.Inv., F 101-54, 11.2.1955.			

Unfall: Im Einsatz auf der Linie Paris-New York kam das Flugzeug _____ nach ereignislosem Ueberflug von Shannon her um 0730 EST über Scotland Intersection, zufolge Gegenwind mit einer Verspätung von 38 Minuten und einem Treibstoffvorrat von 600 statt 700 Gallonen (nach Flugplan war mit einer Flugzeit von 11:49 gerechnet worden, mit einem Treibstoffvorrat für gegen 14 Stunden). Das Wetter war etwas schlechter als vorgemeldet: stark bewölkt mit leichtem Regen, einzelnen lokalen Schauern und Gewittern, mit Wind von 35 mph aus SW. Während des ILS-Anflugs auf New York International geriet das Flugzeug in unerwartet heftige Böen und schweren Regen. 0737 brach der Kommandant den Anflug ab und entschloss sich, in der (falschen) Annahme, dass es sich für den Raum New York um eine allgemeine Wettersituation handle, gegen Boston zurückzufliegen und auf irgendeinem der unterwegs befindlichen Flughäfen zu landen. Auf Anfrage der Nahverkehrsleitung, ob sich das Flugzeug in Notlage erkläre, antwortete der Copilot: "Negative, negative, not yet." 0749 erhielt das Flugzeug die Ermächtigung zum IFR-Flug nach Boston, nachdem es schon vorher ohne Verzögerung in die entsprechende Richtung geleitet worden war. 0750 befand es sich über dem Range von Mitchel, als der Bordmechaniker dem Kommandanten mitteilte, dass noch für eine Stunde Treibstoff vorhanden sei. 0822 wurde Verbindung mit dem Kontrollturm Providence aufgenommen und eine Notlage erklärt; die Landebewilligung wurde sofort erteilt, aber da sich keine Anflugkarte im Flugzeug befand, musste 0829 auf diesen Platz verzichtet werden. Nun liess der Kommandant das Flugzeug durch ein Wolkenloch absinken und nahm um 0840 eine Notlandung auf freiem Felde vor. Das Flugzeug wurde schwer beschädigt und durch Feuer grösstenteils zerstört; von der achtköpfigen Besatzung erlitten der Kommandant und der Bordmechaniker schwere Verletzungen; ebenso einer der 29 Fluggäste.

Unfallursachen: Fehlbeurteilung der Wetterlage, ungenügend bestimmte Wahl eines Ausweichflugplatzes, zu späte Erklärung einer Notlage.

1954 13.9.	Fort Wayne, Indiana, U.S.A.	Trans World Airlines, Inc.	M-404 N-40441
CAB AIR No.1-0157, 9.2.1955.			

Unfall: Das Flugzeug, im Dienst auf der Linie Baltimore-Kansas City, stand vor der flugplanmässigen Zwischenlandung in Fort Wayne. 0918 (CST) wurde die Landebewilligung erteilt. Die Vorbereitungen waren normal abgelaufen. Anflug und Landung wurden vom 1.Offizier auf dem rechten Sitz durchgeführt. Unmittelbar nach der Bodenberührung liess der Kommandant auf Begehren des 1.Offiziers die Landeklappen einfahren. Beim Zurückziehen des rechten Arms geriet er mit der rechten Hand an den Fahrgestellhebel, bemerkte, dass er diesen über die neutrale Stellung hinaus verschoben hatte und stiess ihn rasch wieder zurück. Das Fahrgestell trug aber schon nicht mehr, die Propellerspitzen berührten den Boden, und das Flugzeug schob auf Bugrad und Rumpffende bis zum Anhalten.

Unfallursachen: Unbeabsichtigte Betätigung des (selbst nur durch eine schwache Feder gesicherten) Fahrwerkhebels in der Zeit zwischen erster Bodenberührung und der durch das Flugzeuggewicht bewirkten Einschaltung der Rollsicherung. Nach dem Unfall wurden an diesem Flugzeugmuster weitere konstruktive Sicherungsmassnahmen getroffen (Schutzvorrichtung gegen unbeabsichtigte Betätigung, Einschaltung der Rollsicherung durch erste Bodenberührung).

1954 → 2014

1954 22.12.	Pittsburgh, Penna., U.S.A.	Johnson Flying Service Inc.	DC-3C N-24320
CAB AIR SA-299/1-0241, 6.4.1955			

Unfall: Das Flugzeug startete um 2038 EST zur Beförderung von 23 ~~_____~~ Militärpersonen von Newark, N.J., nach Tacoma, Wash. Das höchstzulässige Startgewicht wurde zufolge Fehlberechnungen bei der Ausfüllung des Ladeblatts erheblich überschritten. Der vom Kommandanten vor dem Start für den Ueberflug auf den nächsten Zwischenlandeplatz Allegheny County bei Pittsburg, Penna., telefonisch gemeldete Flugplan wurde den andern Besatzungsmitgliedern nicht bekanntgegeben; er enthielt neben andern Fehlern eine ausser Betrieb befindliche Luftstrasse und unmöglich hohe Reisegeschwindigkeiten. Vor dem Start waren 170 Gallonen Treibstoff nachgefüllt worden, was den Tankinhalt nach Ladeblatt auf 225, effektiv auf rund 260 Gallonen brachte; für einen sicheren Ueberflug auf den Zielflugplatz genügte auch das letztere nicht. Nach dem Start füllte der Copilot den internen Flugplan aus, der andere Daten als der gemeldete enthielt, aber ebenso erhebliche Fehler. 2206 meldete das Flugzeug Standort über Philipsburg, Penna.; in dieser Gegend orientierte der Copilot den Kommandanten über den niedrigen Treibstoffstand und machte ihn darauf aufmerksam, dass ein Weiterfliegen gesellschaftsinterne Vorschriften verletzen würde. Der Kommandant entschloss sich zum Weiterflug, trotzdem in Philisburg hätte nachgetankt werden können. Das Wetter war während des ganzen Fluges gut, mit Gegenwinden wie vorgemeldet, auf dem letzten Teilstück etwas stärker. Im Anflug auf den Zielflughafen Allegheny County ging der Treibstoff aus, und das Flugzeug landete um 2300 zwei Meilen südöstlich im Nononghahela River. Neun Fluggäste und der Kommandant ertranken; das Flugzeug erlitt bei der Bergung erhebliche Schäden.

Unfallursachen: Ungenügende Ausbildung und Ueberwachung der Besatzung, ~~_____~~ ungenügende Flugplanung vor dem und im Flug.