

Pilot

AEROPERS

 R U N D S C H A U

Zürich, Juli 1955

Nr.9

 I N H A L T

Liebe Mitglieder !	2
Sitzungsberichte	3
August Künzle +	4
Steuerpauschalierung	4
Betrifft: Kenntnis der englischen Sprache	5
Mitgliederbeiträge	8
Intermezzo auf dem Apron	9
Versicherungseinrichtung	10
Krankheitsversicherung	12
IFALPA und Disziplinarverfahren	13
Neue Beitragssätze bei der A.A.P.A.	13
Was ist Fahrlässigkeit?	14
Viscount-Bestellungen	16
Lockheed Super-Constellation L-1649	17
Nachrichten vom DC-8	17
Der Comet IV	18
Bordradar-Bestellung U.A.L.	18
Zum Unfall BOAC Singapore 13.März 1954	18
Unfallberichte	21

BEILAGEN: Unfallberichte: Zürich-Kloten 24.11.1951
 Zürich-Kloten 19.12.1953
 Lyneham 27.11.1952
 Dharan 1.1.1953
 Bristol 28.2.1954

LIEBE MITGLIEDER!

Die in der letzten Rundschau erschienenen zwei "Alkohol-Resolutionen" bilden das Resultat einiger recht hitziger Debatten. Bekanntlich beantragte die ALPA (U.S.A.) ihre eigene Regelung (24 Stunden vor Dienstantritt Alkoholverbot) zur IFALPA-Resolution zu machen, was zum nicht geringen Erstaunen der Amerikaner aber auch von sonst gar niemandem ernst genommen wurde. Die Hauptopposition kam natürlich vor allem von "Old Europe", wobei die französischen und italienischen Vertreter jegliche Zeiteinschränkung glatt ablehnten. Dass die Besatzung während dem Dienst nicht unter schädlichem Einfluss von Alkohol stehen soll, war schliesslich der einzige gemeinsame Nenner, auf den man sich einigen konnte.

Die Briten fanden ihre eigene, d.h. die BEA-Vorschrift, nämlich ab 12 Stunden vor Dienstantritt nur noch zum Essen Alkohol und ab acht Stunden totales Verbot, vernünftig. Darüberhinaus ereiferten sie sich aber noch sehr gegen "die Unsitte des öffentlichen Alkoholtrinkens in Uniform durch Besatzungen gewisser ausländischer Gesellschaften - besonders wenn dies im Flughafenrestaurant geschieht". Während die meisten Vertreter den Standpunkt vertraten, es sei die Sache der einzelnen Gesellschaften, in dieser Beziehung Vorschriften zu erlassen und einen eventuellen ungünstigen Eindruck in Kauf zu nehmen oder zu verhindern, sahen die Angelsachsen die ganze Sache viel mehr als Angelegenheit des Rufes der Verkehrspiloten im allgemeinen. Es ging ihnen dabei offensichtlich viel mehr um den guten Eindruck nach aussen, als um die Sache, nämlich den tatsächlichen schädlichen Einfluss, selbst. So verlangte ein Vertreter zu verschiedenen Malen den Abbruch der Diskussion über dieses Thema, damit ja nichts an die Öffentlichkeit gelange. Ein PAA-Captain fand, dass wenn das Publikum einmal wüsste, dass Piloten praktisch Abstinenter seien, so könne er sich im Flug sein Coca-Cola im Glas servieren lassen, ohne befürchten zu müssen, die Passagiere hielten das für Bier. Worauf ihm ein französischer Vertreter erwiderte, wenn er an Bord zum Essen Wein trinke, lasse er sich diesen bestimmt nicht in einer Coca-Cola-Flasche servieren!

In dieser Nummer finden Sie unter anderem die IFALPA-Resolution betreffend Disziplinarverfahren. Ein weiteres sehr heikles Kapitel. Als international wünschenswert wurde ungefähr die heute in den U.S.A. gebräuchliche Regelung betrachtet. Nur die Engländer fanden ihre eigene noch besser. Die Amerikaner sind davon überzeugt, dass dem gegenseitigen Verhältnis Firma/Piloten am besten gedient ist, wenn man Vorschriften möglichst detailliert macht. Dies verhindert spätere unangenehme Meinungsverschiedenheiten in der Auslegung bzw. Anwendung allzu allgemein gehaltenen Regelungen. Man kann hier sicher auch eine andere Ansicht vertreten. Die Amerikaner scheinen uns jedoch bezüglich Luftver-

kehr doch einiges voraus zu sein und haben offensichtlich auch in Sachen Vorschriften, inkl. Disziplinarverfahren, ihre Erfahrungen gemacht. Ich habe mir die Mühe genommen, aus einer Sammlung amerikanischer Verträge einige Beispiele solcher Disziplinarvorschriften zu kopieren. Vielleicht wird später einmal mehr davon die Rede sein.

Beim Blättern in dieser Vertragssammlung stiess ich übrigens noch auf andere, für uns nicht uninteressante Rosinen. So z.B. auf das Kapitel der "Minimum-Garantien", oder auf das schöne Wort "Deadheading". Für die paar wenigen Langweiler, denen immer noch nicht jedes englische Wort "selfexplanatory" ist, die sogar hier und da noch auf deutsch denken anstatt einfach englisch zu reden, sei die Meinung von "Deadheading" erklärt: Es bedeutet Flug als Passagier, bzw. überzähliges Besatzungsmitglied vom Dienort nach einer anderen Station zwecks Dienstantritt, sowie entsprechend Rückflug zum Dienort nach Beendigung des Dienstes auf einer Aussenstation. Diese "Leerflüge" werden von den amerikanischen Gesellschaften nämlich vergütet. Nicht von allen gleich. Aber selbst die vorbildlichen United Airlines bezahlen, wie u.a. auch die TWA, American Airlines etc., für solche Flüge 50% des normalen Fluggeldansatzes.

Wie man zu solchen Ergebnissen gelangt? Noch tönen mir die Worte des Vizepräsidenten der ALPA, Cp. Beatley, mit dem wir anlässlich der IFALPA-Tagung unsere Probleme eingehend diskutierten, in den Ohren:

"You will have to convince your management that by considering and treating you pilots as partners they win. You have to offer them something to get something. What you do have to offer is your good will, your full cooperation, your abilities and experience. What real good understanding between pilots and management can mean to a company is enormous. We are very lucky to have former pilots in the managements of many our companies, who still proudly maintain their ALPA membership and use their position to help their fellow members to get the working conditions for which they fought once themselves."

Mit freundlichen Grüßen:

A.Muser.

SITZUNGSBERICHTE

Der Vorstand behandelte an seiner Sitzung vom 13. Juni 1955 unter _____ anderem die folgenden Traktanden: Erweiterung der Rundschau-Redaktion, FOM 2.4.1.03, VOR-Anlage auf DC-6B, Aufnahme von Navigatoren, Vertragsverhandlungen Bordmechaniker, Uniformfrage, Steuerpauschalierung, Zulassung bei Flugunfällen, Disziplinarfälle.

AUGUST KUENZLE +

Am 25. Juni 1955 ist unser Mitglied August Künzle anlässlich eines militärischen Übungsfluges bei Bavois tödlich verunfallt. Herr Künzle war seit 1951 bei der Swissair und zuletzt DC-3-Kommandant. Die Aeropers wird ihm ein treues Andenken bewahren und gedenkt seiner Frau und seines Töchterleins in aufrichtigem Beileid.

STEUERPAUSCHALIERUNG

Da die eingeleiteten Verhandlungen voraussichtlich noch einige Zeit in Anspruch nehmen werden und weitere Fristerstreckungen nicht mehr gewährt werden, bitten wir unsere im Kanton Zürich steuerpflichtigen Mitglieder, ihre Steuererklärungen nun einzureichen, und zwar unter Geltendmachung eines

Berufsabzuges von Fr. 4875.-

gemäss Eingabe AEROPERS vom 10. Juni 1955.

Dies ist der Gesamtbetrag, auf den die vorgenommenen Erhebungen und Besprechungen geführt haben und der seitens der AEROPERS für ihre Mitglieder vertreten wird. Er setzt sich wie folgt zusammen:

a) Verpflegung und Logis	Fr. 1.000.-
b) Bekleidung	Fr. 520.-
c) Weiterbildung	Fr. 405.-
d) Telephon	Fr. 100.-
e) Versicherungsprämien	Fr. 400.-
f) unregelmässige Arbeitszeit	Fr. 250.-
g) Fahrkosten	<u>Fr. 2.200.-</u>
	<u>Fr. 4.875.-</u>
	=====

BETRIFFT: KENNTNIS DER ENGLISCHEN SPRACHE

Unsere Mitglieder haben Ende Juni die Weisung Nr.20 des Chefs Departement III erhalten. Zur besseren Orientierung über die Vorgeschichte und über den von der AEROPERS in dieser Angelegenheit eingenommenen Standpunkt sei hier zunächst der vollständige Wortlaut des betreffenden Abschnittes aus der Eingabe betr. Flugsicherheit vom 16.März 1955 veröffentlicht:

"Wir benützen die Gelegenheit, erneut auf die Gefahrenquelle aufmerksam zu machen, die in der Abfassung der gesellschaftsinternen Vorschriften in englischer, d.h. in einer Fremdsprache liegen.

Die Swissair verlangt von ihren Piloten englische Sprachkenntnisse, weil ohne solche namentlich im Telefonieverkehr, dann aber auch im Verkehr mit ausländischen Bodendienststellen und Reisenden nicht auszukommen ist. Diesen Anforderungen ist verhältnismässig einfach zu genügen. Etwas ganz anderes aber sind Kenntnisse, die zum Verständnis von komplizierten, umfangreichen und sich ständig ändernden Vorschriften in einer Fremdsprache genügen, und wir wagen zu behaupten, dass ein grosser Prozentsatz unserer Mitglieder dazu nicht restlos in der Lage ist. Dazu kommt, dass die Abfassung der Vorschriften in einer Fremdsprache auch die gedächtnismässige Einverleibung erschwert und das Auffinden einzelner Stellen verzögert.

Wir wiederholen: Sollte sich je aus einem darauf zurückzuführenden Missverständnis ein Unfall ergeben, so würde die Verantwortung dafür jedenfalls nicht zum vornherein beim betreffenden Piloten, sondern bei der Geschäftsleitung liegen, welche wichtige Vorschriften in einer Fremdsprache erlässt und nicht davon abgeht, trotzdem sie zu wiederholten Malen auf die darin liegenden Gefahren aufmerksam gemacht worden ist.

Abschliessend weisen wir darauf hin, dass sich durch die Herausgabe dieser Vorschriften in englischer Sprache wegen der dafür notwendigen Uebersetzungen - und z.T. Rückübersetzungen - ein erheblicher Mehraufwand an Arbeitszeit und erhebliche Verzögerungen ergeben. Als schlagendes Beispiel nennen wir die Bereitstellung des AFM."

Anlässlich der Besprechung der Flugsicherheitseingabe mit der Operationsabteilung der Swissair machte der Schreibende die folgenden präzisierenden Ueberlegungen geltend, die ganz leidenschaftslos nur den rechtlichen Aspekt des Problems beleuchten, und die durch die Weisung Nr.20 vom 24.6.55 in keiner Weise widerlegt werden:

Vom rechtlichen Standpunkt aus ist allen Ernstes zu bezweifeln, ob aus englischsprachigen Vorschriften überhaupt Verantwortlichkeiten unserer Besatzungen abgeleitet werden können. Die Begrün-

dung dieser Zweifel wird geschöpft aus der freiheitlichen Rechtsordnung unseres Staates. Danach werden die verschiedensten Freiheiten garantiert, wie z.B. die Religionsfreiheit, die Versammlungs- und Koalitionsfreiheit, die Sprachfreiheit etc. Es stimmt, dass diese Rechte in der Bundesverfassung nur gegenüber staatlichen Eingriffen primär geschützt werden. Die Freiheit des Einzelnen ist nämlich andererseits so gross, dass er in seinen privaten Beziehungen auf ein Freiheitsrecht verzichten kann. Ein solcher Verzicht entspricht aber nicht dem normalen Lauf der Dinge. Aus dem Sinn der Freiheitsrechte ergibt sich, dass diese Freiheiten nach Möglichkeit auch im privaten Kreise aufrechterhalten werden sollen. Diese Rechte wurden seinerzeit verlangt, weil sie als Voraussetzung für ein menschenwürdiges Dasein des Individuums betrachtet werden. Dieses Bedürfnis besteht aber nicht nur gegenüber dem Staate, sondern auch unter den Einzelnen. In unserem Rechtsstaate wirken deshalb die Freiheitsrechte auch in der privaten Sphäre, vor allem in zwei Richtungen: 1. Im freiheitlichen Staate besteht die Vermutung, dass die Freiheitsrechte auch im Verhältnis der Einzelnen untereinander gelte. 2. Bei ganz wichtigen Freiheiten wird ein Verzicht des Individuums gegenüber einem andern Privaten sogar als unsittlich und somit als ungültig bezeichnet. Wo wir hinkämen, wenn diese beiden Wirkungen nicht beständen, mögen zwei praktische Beispiele zeigen:

- a) Ein Arbeitsvertrag könnte z.B. vorsehen, dass der Arbeiter seine Stellung bekomme, wenn er die Konfession wechsle, weil nur Leute einer bestimmten Konfession beschäftigt würden. Eine solche Bestimmung beschränkt aber die Persönlichkeit, die Freiheit des Einzelnen zu stark und wird deshalb von der Rechtsprechung als unsittlich, ungültig bezeichnet.
- b) Ein Arbeitgeber könnte von einem Tag auf den andern seinen Angestellten die Zugehörigkeit zu einer bestimmten Partei verbieten, weil ihm dies im Hinblick auf seine Geldgeber oder Kunden wichtig erscheint. Die obgenannte Vermutung spricht nun gegen eine solche Beschränkungsmöglichkeit der Privaten. Ein derartiges Vorgehen ist rechtlich eben nur dann zulässig, wenn im Arbeitsvertrag diese Möglichkeit offen gelassen oder gemeinsam erst geschaffen wird.

Zusammenfassend sei festgehalten, dass in unserem freiheitlichen, foederalistischen Rechtsstaat die Vermutung besteht, dass der Einzelne unter anderem auf seine Sprachenfreiheit nicht verzichtet hat, d.h. er hat vollen Anspruch auf seine Muttersprache: Vorschriften, Verhöre etc. müssen in der Muttersprache des Betreffenden gehalten werden, falls sie für ihn verbindlich sein sollen.

Von dieser rechtlichen Situation ausgehend ist nun zu untersuchen, ob im Verhältnis der Swissair zu den Besatzungen ein solcher Verzicht vorliegt, der englischsprachige Vorschriften rechtfertigen

würde. Dabei ergibt sich aber, dass weder ausdrücklich noch stillschweigend dieser Verzicht erfolgt ist:

1. Im Arbeitsvertrag fehlt jegliche Abmachung hinsichtlich der englischen Sprache und ihrer Verbindlichkeit. (Nachträgliche einseitige Dienstvorschriften wie z.B. die Weisung Nr.18 vom 17.7.54 oder die Einleitung zum Piloten-Handbuch vermögen den zweiseitigen Arbeitsvertrag nicht zu ändern. Die Aeropers hat nie in eine solche Vertragsänderung eingewilligt, sondern von Anfang an ihre Bedenken und Vorbehalte angemeldet.)
2. Die in den Stellen-Ausschreibungen verlangte Bedingung der Englisch-Kenntnisse vermag einen obgenannten Vertragsartikel nicht zu ersetzen. Englisch-Kenntnisse werden auch für viele andern Stellen verlangt, ohne dass stillschweigend eingeschlossen wäre, dass Betriebsvorschriften in englischer Sprache abgefasst würden.
3. Die Anstellungsbedingung der Englisch-Kenntnisse wird ferner juristisch dadurch entwertet, dass die Swissair oft stillschweigend darauf verzichtet hat:
 - a) viele Anstellungsprüfungen umfassten keinerlei Kontrollen der Englisch-Kenntnisse,
 - b) es wurden einzelne Leute angestellt, die über keine oder nur minimale Englisch-Kenntnisse verfügten.
4. Die Beherrschung der Voice-Regeln stellt im heutigen internationalen Flugverkehr eine unbestreitbare Tauglichkeitsbedingung dar. Das Verständnis von Vorschriften in englischer Sprache kann aber daraus nicht abgeleitet werden. Die Telephoniesprache ist absichtlich in einer Art Basic-Englisch gehalten und lehnt sich im übrigen möglichst stark an die Alltags- und Umgangssprache an, während Vorschriften - oft zwangsläufig - hinsichtlich Wortschatz und Satzbildung äusserst stark davon abweichen.

Dieser Erkenntnis konnten sich auch andere Berufskategorien in parallel gelagerten Fällen nicht verschliessen. So ist die Kenntnis der lateinischen Fachausdrücke und das Verständnis fachtechnischer Literatur in lateinischer Sprache sicher für einen Arzt unerlässlich. Trotzdem findet sich heutzutage kein Beispiel für eine Medizinalgesetzgebung oder Arzneivorschriften mehr, die lateinisch verfasst sind.

5. Aus Punkt 4 kann entnommen werden, dass die Kenntnisse der englischen Umgangssprache zum vollen Verständnis von englischsprachigen Vorschriften nicht genügt. Vorschriften wollen nicht - wie ein Buch - nur gelesen und gefühlsmässig verstanden sein, sie wollen juristisch sinngemäss, richtig interpretiert werden. Wo es sich um englische Texte handelt, ist daher die Kenntnis

der englischen Juristensprache unerlässlich. Bekanntlich weicht aber die angelsächsische Rechtsordnung grundlegend von den kontinentalen Rechtsgepflogenheiten ab, sodass sogar nur spezialisierte kontinentale Juristen die englischen Terminologien und Rechtsgrundsätze kennen. (An einem Diskussionsbeispiel zeigte sich übrigens, dass die Swissair selber die gleichen Schwierigkeiten wie die Aeropers erkennt: So werden unsern New-Yorker-Angestellten die Versicherungs-Bestimmungen in englischer Sprache abgegeben, als rechtsverbindlicher Text wird aber der deutsche Wortlaut bezeichnet - eine Sicherheitsassumtion, die in Anbetracht der vielschichtigen Materie (analog unsern Vorschriften) verständlich ist.)

Die unter Punkt 5 aufgeführten Tatsachen sind es nun, die unsern Besatzungen am ehesten Mühe bereiten, wie sich aus den Gesprächen untereinander ergibt. Ein Jeder versteht so viel Englisch, dass er - mit eventueller Hilfe des Wörterbuches - eine Vorschrift Wort für Wort versteht. Aber welches ist ihr rechtlicher Sinn, ihr Verbindlichkeitswert? Was bedeuten z.B. Worte wie: must, is to, has to, shall, should, may, must not etc? Sind es gleichartige, absolute Gebote oder nur Soll-Vorschriften, Empfehlungen, Ratschläge, Wünsche? Antworten, die nach Obigem nur der Spezialist erteilen könnte, und die wohl oft gar nicht den Absichten des deutschsprachigen Urhebers der Vorschrift entsprechen würde.

Zusammenfassung: Gute Englisch-Kenntnisse unserer Besatzungen sind dringend notwendig (und auch vorhanden) zur Beherrschung der Voice, im Verkehr mit Passagieren, zur Verständigung mit fremden Behörden etc. - Englischsprachige Vorschriften haben mehr Nachteile als Vorteile, denn sie sind geeignet, Unsicherheit über ihren Sinn zu stiften und ihre Verbindlichkeit ist nach dem heutigen Rechtszustand äussert problematisch.

Im Anschluss an diese "öffentliche" Diskussion des Sprachenproblems, bei der nun beide Parteien voll zum Wort gekommen sind, erwägt der Vorstand eine Abstimmung unter den Mitgliedern. Er weiss sich zwar auch heute noch mit der überwältigenden Meinung der Besatzungen einig, dass das Pilotenhandbuch nicht englischsprachig sein soll. Doch würde es ihn interessieren, inwieweit das Studium der englischsprachigen Vorschriften den Mitgliedern in der Voice oder im Gespräch mit englisch sprechenden Personen geholfen hat.

Ch.O.

MITGLIEDERBEITRÄGE

Der Kassier bittet um Einzahlung der Mitgliederbeiträge, bevor die herbstliche Nachnahmezeit beginnt. Wer über die Höhe seiner Beitragspflicht im Unklaren ist, möge den ihm zugestellten Einzahlungsschein umdrehen und auf der Rückseite besichtigen.

INTERMEZZO AUF DEM APRON

Es gibt tüchtige, kluge Menschen,
die machen Ernst mit allem, was
wichtig und notwendig ist.
Nur eine Notwendigkeit nehmen
sie nicht ernst: den Spass.

Ging ich da zum Beispiel kürzlich über den Apron zum Flugzeug und begegnete dem Heiri, der mit einem Blech-Container unter dem Arm auf einen anderen Dampfer zusteuerte. Da ich einen ganzen Tag frei gehabt hatte, war ich über die letzten Entwicklungen nicht mehr so auf dem Laufenden und fragte, ob er neuerdings beim Bordbuffet angestellt sei.

Aber er sagte, das sehe nur so aus. Er müsse auf einen sechstägigen Einsatz, und was er da unter dem Arm trage sei nichts anderes als der neue Hemli-, exgüsi: Shirt-Container, für jeden Tag ein frisches.

Ja aber wo er denn das in seinem Convair verstauet, wollte ich wissen. Ich sei aber auch gar hinter dem Mond daheim, meinte er da. Im Radioreck habe es jetzt Platz genug. Alle Sender seien doch hinausgenommen worden. Man brauche jetzt nur noch Empfänger, da die Besatzung sowieso nichts mehr zu sagen habe. Uebrigens sei der neue Swiss-Radar jetzt endlich eingeschifft.

Ich schaute ihn recht verständnislos an, da ich von so öppisem nichts wusste. He dank der Riesen-Super-Radar, hundertfünfundszig Tonnen, braucht einen neuen Holberg, zwei neue Gebäude und drei neue Chefs, deckt mehr als ganz Europa und strahlt alle fünfzehn Sekunden vollautomatisch aus "This is Fred W. Aelchlis Swiss-Radar-Control - You have to". Und das noch auf HF.

Hier zog ich es vor, vom Wetter zu reden, da fragte mich der Heiri noch, ob ich auch wisse, wieso wir in Klotten neuerdings sogar im Hochsommer Nebel hätten? Ich marmelte etwas von A-Bomben. Aber der Heiri hatte es von unserem berühmten Meteorologen Dr. Fontane, dass dies nur vom Rauch sei, der Tag und Nacht zu einzelnen Flughof-Bürofenstern herauskomme. Was für Bürofenster das im speziellen seien, wollte ich wissen. Aber Heiri pressierte plötzlich auf's Flugzeug. Es war zwar erst eine Viertelstunde nach ETD, aber es sei heute nur eine gute halbe Stunde Verspätung vorgesehen. Und so konnte ich ihm nur noch "Häwägutrip" nachrufen und für mich denken, der Heiri sei schon noch ein richtiger Spassvogel.

A. Muser.

VERSICHERUNGSEINRICHTUNG

In Anbetracht der notwendigen Intensivierung der Anlagetätigkeit wurde die Geschäftsführung der Versicherungseinrichtung neu geordnet, um einerseits ein Optimum an guten Anlagemöglichkeiten zu schaffen und andererseits die Anlagegeschäfte speditiver abzuwickeln.

An seiner Sitzung vom 1. Juni 1955 stimmte der Stiftungsrat folgenden Massnahmen zu:

1. Der Chef des Büros für Personalversicherungen, Herr Dr. Kummer, bleibt administrativer Geschäftsführer der Versicherungseinrichtung; die Richtlinien für seine Tätigkeit sind in einem Pflichtenblatt genauer umschrieben.
2. Drei Mitglieder des Stiftungsrates bilden eine Anlagekommission. Ihre Befugnisse und Aufgaben sind in einem Anlagereglement umschrieben. Sie hat alle Beschlüsse in Anlagefragen zu fassen, die nicht in die Kompetenz des Stiftungsrates fallen. Mitglieder sind zur Zeit die Herren Gloor (als Vorsitzender), Dr. Berchtold und Bill.
3. Der Vorsitzende der Anlagekommission ist zugleich "Manager" in Anlagefragen; er ist mit der Beschaffung, Vorbereitung und Abwicklung von Anlagegeschäften betraut. Seine Befugnisse und Pflichten sind ebenfalls in einem Pflichtenblatt näher umschrieben.

Die Anlagekommission (vorher Liegenschaftskommission) wurde durch die Zuwahl von Herrn Bill auf drei Mitglieder erweitert, weil Herr Dr. Berchtold praktisch keine Zeit findet, um Anlageobjekte persönlich zu besichtigen, was immerhin eine der Hauptaufgaben der Anlagekommission darstellen sollte.

Herr Gloor wird zu 50% vom fliegerischen Einsatz entlastet; für den ihm daraus erwachsenden Ausfall wird er durch die Versicherungseinrichtung entschädigt. Zudem erhält er eine bescheidene monatliche Spesenvergütung.

Die wichtigsten Bestimmungen des Anlagereglements können wie folgt zusammengefasst werden:

- Die Beschlüsse der Kommission sind an Sitzungen und einstimmig zu fassen; bei geteilten Meinungen entscheidet der Stiftungsrat.
- Anlagen in Wertschriften der gleichen Art oder in Hypotheken, deren Wert Fr. 400.000.- überschreitet, müssen dem Stiftungsrat zur Genehmigung vorgelegt werden, ebenso alle Liegenschaftenkäufe.
- Höchstens 60% des gesamten Vermögens können in Liegenschaften angelegt werden; der Rest ist in mündelsicheren schweizerischen Wertpapieren und ersten Hypotheken anzulegen, soweit er nicht in Forderungen gegenüber der Swissair besteht.

- Für die Gewährung von Hypotheken gelten im Regelfall die ortsüblichen Bemessungsgrundlagen, Belehnungsgrenzen und Zinsbedingungen. In der Regel sollen auf Liegenschaften industrieller Unternehmungen, Hotels und landwirtschaftlicher Betriebe keine Hypotheken gewährt werden. Vor der Gewährung eines Hypothekendarlehens ist das Objekt durch ein Mitglied der Anlagekommission, in der Regel durch deren Vorsitzenden zu besichtigen.
- Für die Anlage in Liegenschaften gilt die Regel, dass Mehrfamilienhäuser oder Geschäftshäuser mit Wohnungen erworben werden. Vor dem Ankauf ist ein schriftliches Gutachten eines Baufachmannes einzuholen. Für den Erwerb hat die Anlagekommission zuhanden des Stiftungsrates einen kurz gefassten Bericht zu erstellen.

Das Pflichtenblatt für den Vorsitzenden der Anlagekommission enthält unter anderem die folgenden Bestimmungen.

- Der Vorsitzende der Anlagekommission vertritt diese an den Sitzungen des Stiftungsrates. Er erstattet dem Stiftungsrat Bericht über deren Tätigkeit und stellt Anträge über zu tätige Anlagegeschäfte, die in die Kompetenz des Stiftungsrates fallen.
- Die Beschaffung, Vorbereitung und Abwicklung von Anlagegeschäften umfasst zur Hauptsache folgende Tätigkeiten, die der Vorsitzende der Anlagekommission selbständig ausübt:

Aufsuchen geeigneter Anlagemöglichkeiten,

Prüfen und Beantworten von Offerten,

Führen von vorbereitenden Verhandlungen und den damit in Zusammenhang stehenden Korrespondenzen,

Einholen von Gutachten technischer, juristischer oder wirtschaftlicher Natur,

Abfassen von Vertragsentwürfen, wenn nötig unter Beizug von Experten,

Abschluss der Geschäfte gemäss den Beschlüssen des Stiftungsrates oder der Anlagekommission,

Treffen sämtlicher Massnahmen, die zur vollständigen und einwandfreien Abwicklung der Verträge nötig sind,

Pflege der Beziehungen mit den Vertragskontrahenten und den Mietern der Liegenschaften.

- Der Chef des Büros für Personalversicherungen steht dem Vorsitzenden der Anlagekommission für die Bewältigung administrativer Aufgaben zur Seite.

Das Pflichtenblatt für den Chef des Büros für Personalversicherung mit Bezug auf die Geschäftsführung der Versicherungseinrichtung führt unter anderem folgendes aus:

- Der Chef des Büros für Personalversicherungen sorgt für die Einberufung, Organisation und Durchführung der Stiftungsrats-sitzungen. Er erstattet an den Sitzungen Bericht über die Tätigkeit der Stiftung und stellt Anträge über zu fassende Beschlüsse (ausg. Kapitalanlagen).
 - Er führt die Beschlüsse des Stiftungsrates aus (ausg. Kapitalanlagen).
 - Er ist verantwortlich für die Buch- und Kontrollführung der Stiftung und erstattet dem Vorsitzenden der Anlagekommission regelmässig Bericht über die liquiden Mittel.
 - Er verwaltet sämtliche Akten und Wertpapiere (mit gemeinsamem Zutritt zu den letzteren mit dem Vorsitzenden der Anlagekommission).
-

KRANKHEITSVERSICHERUNG

Die HELVETIA-UNFALL bittet um Veröffentlichung folgender Mitteilung:

Wir möchten Ihnen vor allem danken für das Interesse, das unsere Heilungskostenversicherung beim fliegenden Personal der Swissair gefunden hat.

Wir erachten es als zweckmässig, unsere Versicherten nochmals über die im Krankheitsfalle zu ergreifenden Massnahmen zu orientieren:

1. Sobald ein Arzt aufgesucht wird, muss der Helvetia-Unfall (Abteilung Krankenversicherung, Bleicherweg 19, Zürich) eine Krankheitsanzeige zugestellt werden. Dem Arzt ist gleichzeitig der "Bericht des behandelnden Arztes" auszuhändigen. Diese Formulare befinden sich in der Police.
2. Nach Beendigung der Behandlung resp. nach erfolgter Heilung sind sämtliche bezahlten Arzt- und Apothekerrechnungen mit Rezepten der Helvetia-Unfall, Abteilung Krankenversicherung, zuzustellen.

Wenn Sie sich an diese Richtlinien halten, wird die Abrechnung des Krankheitsfalles rasch erledigt werden können. Die Helvetia-Unfall legt grossen Wert auf eine rasche Abwicklung.

Wir stehen Ihnen selbstverständlich für jegliche Auskünfte, die Sie im Krankheitsfalle benötigen sollten, jederzeit zur Verfügung (Tel. 23.56.32 intern 33).

IFALPA UND DISZIPLINARVERFAHREN

I. Gesellschaftsinterne Disziplinarverfahren

DIESER VERBAND, in Anerkennung des Rechts der Unternehmungen, einzelne Piloten in Uebereinstimmung mit den unternehmensinternen Disziplinarvorschriften mit angemessenen Disziplinarstrafen zu belegen, aber auch mit Rücksicht auf die Notwendigkeit, die Pilotenmoral jederzeit auf einem hohen Stand zu erhalten,

BESCHLIESST, dass wenn ein Pilot an einem vor- oder Unfall beteiligt ist, der zu Disziplinarmaßnahmen gegen ihn Anlass geben könnte, bei jeder von der Unternehmung eingeleiteten Untersuchung des Vor- oder Unfalls für umfassende und unvoreingenommene Einvernahmen nach den allgemein anerkannten Grundsätzen der Gerechtigkeit gesorgt werden soll, und dass der Pilot bei diesen Einvernahmen zugegen sein und das Recht haben soll, sich dabei durch seinen Pilotenverband verbeiständen zu lassen,

UND BESCHLIESST FERNER, dass wenn ein Pilot in Folge der Untersuchung disziplinarisch bestraft wird, er das Recht der Berufung an eine ordnungsgemäss gebildete Berufungsbehörde, die der Unternehmung und dem Pilotenverband genehme Mitglieder umfasst, und das Recht haben soll, sich dabei durch seinen Pilotenverband verbeiständen zu lassen.

II. Staatliche Disziplinarverfahren

(Sinngemäss gleicher Wortlaut wie I).

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

NEUE BEITRAGSSÄTZE BEI DER A.A.P.A.

Die Mitgliederbeiträge des australischen Verkehrspilotenverbandes wurden vor kurzem heraufgesetzt. Als Richtlinie diente ein Ansatz von 3/4 Salärprozent (mit entsprechenden Zuschlägen für Flugentschädigungen).

THE AUSTRALIAN AIR PILOT, April 1955.

Verdruss ist auch ein Teil des Lebens.

(Goethe)

WAS IST FAHRLÄSSIGKEIT ?

In der letzten Nummer der Rundschau wurde darzustellen versucht, welchen rechtlichen Inhalt der vielverwendete Begriff der Verantwortung für die Tätigkeit des Verkehrspiloten besitzt. Dabei wurden weitere Ausführungen über die straf-, zivilrechtlich und administrativ bestehenden Verantwortlichkeitsbestimmungen in Aussicht gestellt. Bevor wir aber diesem Versprechen nachkommen können, müssen wir noch einen andern Schlüsselbegriff erläutern, nämlich denjenigen der Fahrlässigkeit.

Schon in der letzten Nummer war davon die Rede, dass gewisse Verantwortlichkeitsfolgen nicht schon eintreten, wenn der "Verantwortliche" sich objektiv unrichtig verhalten oder einen Schaden verursacht hat, sondern zusätzlich das Verschuldenselement gegeben, d.h. dass sein Verhalten tadelnswert gewesen sein muss. Nehmen wir als Beispiel an, dass ein ILS-Anflug misslingt und das Flugzeug einige hundert Meter vor und neben der Piste gegen ein Haus prallt, und dass dabei Fluggäste verletzt werden. Nach schweizerischem Recht ist in einem solchen Fall der Flugzeughalter dem geschädigten Hauseigentümer allein schon aus der Verursachung des Schadens ersatzpflichtig; während die Fluggäste grundsätzlich nur Ersatzansprüche besitzen, wenn bei der Unternehmung ein "Verschulden" liegt, und ebenso kann der Pilot strafrechtlich nur zur Verantwortung gezogen werden, wenn man ihm ein "Verschulden" nachweisen kann.

Dabei ist zu unterscheiden, je nachdem der Erfolg gewollt oder ungewollt herbeigeführt worden ist - im ersten Fall spricht man von "Vorsatz", im zweiten eben von "Fahrlässigkeit", und da das erstere im hier interessierenden Kreis nur sehr selten vorkommen wird, ergibt sich die Bedeutung des Fahrlässigkeitsbegriffs von selbst.

Für den Bereich des Strafrechts ist der Begriff in Art.18 des Schweizerischen Strafgesetzbuches genau umschrieben: "Ist die Tat darauf zurückzuführen, dass der Täter die Folge seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedacht oder darauf nicht Rücksicht genommen hat, so begeht er das Verbrechen oder Vergehen fahrlässig. Pflichtwidrig ist die Unvorsichtigkeit, wenn der Täter die Vorsicht nicht beobachtet, zu der er nach den Umständen und nach seinen persönlichen Verhältnissen verpflichtet ist."

Im zivilen Haftpflichtrecht liegen die Dinge etwas anders. Eine gesetzliche Begriffsumschreibung fehlt. Der Begriff wird auch nicht ganz gleich aufgefasst; während im Strafrecht das subjektive Element im Vordergrund steht ("nach seinen persönlichen Verhältnissen"), ist der Begriff im Zivilrecht objektiviert, und man spricht von Fahrlässigkeit, wenn eine Abweichung von jenem Verhal-

ten vorliegt, das ein gewissenhafter und tüchtiger Mensch in derselben Lage zu beachten pflegt. Es wird also von einem Durchschnittsstand an Sorgfalt ausgegangen. Schon daraus ergibt sich, dass die Möglichkeit unterschiedlicher Beurteilung ein- und desselben Verhaltens als Fahrlässigkeit oder Nichtfahrlässigkeit durch den Zivil- und den Strafrichter durchaus besteht. Im Prinzip ist der Zivilrichter dabei eher strenger, d.h. ein objektiv unangebrachtes Verhalten wird von ihm eher als fahrlässig qualifiziert als vom Strafrichter.

Eine sehr grosse Bedeutung hat im Zivilrecht der Unterschied zwischen leichter und grober Fahrlässigkeit, und zwar deshalb, weil grobe Fahrlässigkeit in verschiedener Beziehung wie Vorsatz behandelt wird, und weil gewisse Rechtsfolgen nicht schon bei leichter, wohl aber bei grober Fahrlässigkeit eintreten (z.B. die unbeschränkte Haftpflicht des Luftfrachtführers). Auch diese Abgrenzung ist weitgehend Ermessenssache; das Bundesgericht hat mehrfach die Formel angewandt, dass die Fahrlässigkeit dann grob sei, wenn der Haftpflichtige unter Verletzung der elementarsten Vorsichtgebote das ausser Acht gelassen hat, was jedem verständigen Menschen in der gleichen Lage und unter den gleichen Umständen hätte einleuchten müssen.

Der Fahrlässigkeitsbegriff ist nicht absolut, sondern in doppelter Hinsicht relativ:

- Einerseits sind massgebend der Berufskreis des Täters und die Beschaffenheit der in Betracht kommenden Handlung. Handlungen, bei welchen mit einer grösseren oder schwereren Gefahr zu rechnen ist, erfordern ein entsprechend höheres Mass an Sorgfalt. Wo der Berufskreis des Verkehrspiloten in dieser Beziehung steht, braucht wohl nicht näher erläutert zu werden.
- Andererseits ändern sich die Anforderungen an die Sorgfalt mit den Lebensbeziehungen in der Zeit. Was früher nur eine leichte Fahrlässigkeit bedeutete, kann heute zur groben Fahrlässigkeit zugerechnet werden. Ein Beispiel: Wer bei einem Instrumentenanflug nach all den Unfällen, die sich in den letzten Jahren aus diesem Grund ereignet haben, unter nicht eindeutigen Sichtverhältnissen die Instrumente verlässt und in den Sichtflug übergeht, würde heute wohl riskieren, dass sein Verhalten nicht mehr nur als leichte Fahrlässigkeit beurteilt wird.

Bei der Wertung eines bestimmten Verhaltens mitzuberücksichtigen sind ferner:

- Der Grad der Erkennbarkeit der Gefahr. Dabei ist grobe Fahrlässigkeit grundsätzlich nur anzunehmen, wenn die Gefahr nicht erst bei besonderer Ueberlegung erkennbar ist, sondern gewissermassen in die Augen springt. Der dieser Nummer beiliegende Unfallbericht OO-AWO bietet in dieser Beziehung die interessante Doktofrage,

ob und allenfalls von welchem Zeitpunkt an solche qualifizierte Fahrlässigkeit vorgelegen habe.

- Das Verhältnis zwischen Qualität und Quantität des Risikos, d.h. zwischen dessen Schwere und der Wahrscheinlichkeit der Verwirklichung: Je schwerer die möglichen Folgen einer Gefahr, desto geringer braucht die Wahrscheinlichkeit einer Verwirklichung zu sein, um gleiches Verschulden anzunehmen. Ist die mögliche Folge einer bestimmten Unterlassung der Absturz eines Flugzeugs, so genügt vielleicht eine Wahrscheinlichkeit von 1:99, um grobe Fahrlässigkeit anzunehmen; besteht die Folge höchstens in der Verspätung eines Frachtstücks, so wird man eine viel höhere Wahrscheinlichkeit verlangen, damit von grober Fahrlässigkeit gesprochen werden kann.
- Die Zumutbarkeit der zur Gefahrenabwendung notwendigen Vorsichtsmassnahmen, bezw. allgemein das Mitwirken entgegenstehender Interessen. Ein alltägliches Beispiel ist der Entscheid zum Anflug eines Ausweichflugplatzes zufolge schlechter Wetterverhältnisse auf dem Zielflugplatz; sind die beiden Plätze 30 Kilometer voneinander entfernt, so wird man sich in Anbetracht der entstehenden Verzögerungen und Komplikationen leichter dafür entscheiden, als wenn die Entfernung einige hundert Kilometer beträgt. Ein anderes, praktisches Beispiel findet sich im Unfallbericht Dharan, der dieser Nummer beiliegt: Auch eine Landung in Shaiba oder ~~un-~~weit wäre mit Risiken verbunden gewesen, aber wohl eben mit kleineren als der Weiterflug nach Dharan.

Das alles sind aber - leider oder glücklicherweise - keine mathematischen Formeln, die es erlauben, von einem bestimmten Verhalten mit Sicherheit zu sagen, wie es der Richter schliesslich beurteilen wird - und darauf würde es doch eigentlich ankommen. Im massgebenden Werk über das schweizerische Haftpflichtrecht heisst es, das Urteil darüber, was als Verschulden anzusehen sei, sei als Werturteil nicht weiter begründbar. Wir müssen uns also bewusst bleiben, dass man diese Dinge wohl einigermaßen über den Daumen anpeilen kann, aber genauer lassen sie sich vom gewöhnlichen Sterblichen ausserhalb des Gerichtssaales nur schwer fassen. The proof of the pudding is in the eating -

gu.

VISCOUNT-BESTELLUNGEN

Nach den letzten Bestellungen von 9 Viscount-Flugzeugen durch KLM und 12 durch BOAC stellt sich die Summe der bisherigen Verkäufe auf 227 Flugzeuge, wovon 65 für die U.S.A. bestimmt sind.

THE AEROPLANE, 24. Juni 1955, S. 859.

LOCKHEED SUPER CONSTELLATION L-1649

Die Entwicklung der verschiedenen Ausführungen der Super Constellation ist nunmehr durch eine Bestellung der T.W.A. auf 24 Stück eines Modells L-1649A einigermaßen erklärt.

Dieses Modell soll nicht - wie die geplanten Serien L-1449 und L-1549 - Turboprop-Triebwerke aufweisen, sondern mit Wright EA2 Turbo-Cyclones betrieben werden. Es handelt sich im Grunde einfach um eine mit Kolbenantrieb versehene Ausführung des L-1449, mit der neuen grossflächigen, dünnen, gestreckten Flügelkonstruktion, mit einer Spannweite von 150 Fuss und einer Reisegeschwindigkeit von "über 350 mph". Wie die Britannia 300 LR und der DC-7C soll es zu jeder Jahreszeit ohne Zwischenlandung im Transatlantikverkehr eingesetzt werden können.

Anscheinend sind die Turboprop-Pläne zufolge der Verzögerung in der Lieferung der P&W T34-Motoren als untunlich fallengelassen worden. Es wird angenommen, dass der Bau des L-1649C neben demjenigen des L-1649A weiterläuft, und dass der letztere im Frühjahr 1957 einsatzreif ist.

THE AEROPLANE, 22.4.1955, S.545.

NACHRICHTEN VOM DC-8

Von den Douglas-Werken wurden vor kurzem nähere Angaben über das Modell DC-8 veröffentlicht. Im Aussehen gleicht das Flugzeug mit den gepfeilten Flügeln und den hängenden Motor gondeln dem Boeing 707. Es kann 80-125 Fluggäste mitführen und soll im Transatlantikverkehr über das ganze Jahr ohne Zwischenlandung eingesetzt werden können. Die Reise-Höchstgeschwindigkeit wird mit 550 mph angegeben. Die ersten Versuchsflüge sind auf Dezember 1957, die ersten Ablieferungen auf das Frühjahr 1959 vorgesehen. Das Gewicht der Interkontinentalausführung wird mit 257.000 lbs, dasjenige der Transkontinentalausführung mit 211.000 lbs angegeben. Im Triebwerk soll eine Weiterentwicklung des P&W J-57-Motors verwendet werden; wahrscheinlich handelt es sich um das Modell J-75. Masse: Spannweite 134.6 ft, Länge 140.6 ft, Höhe 40.2 ft.

THE AEROPLANE, 24.6.1955, S.858.

KOREAN STORY - Some USAF Sabres were returning from a fight; the pilot of one called the leader in alarm: "My tank must have been holed - I'm nearly out of fuel - what shall I do?" The leader after a pause: "You've got the Distinguished Flying Cross, haven't you?" "Why, yes, chief." "Well, son, now's the time to do some distinguished flying".

THE AEROPLANE, 22.4.1955, S.549.

DER COMET IV

Dieses Flugzeug wird ausgerüstet sein mit vier Motoren Rolls Royce Avon RA-29 von 4762 kg Startschub (226 kg mehr als der auf dem Comet III eingebaute RA-26). Das höchstzulässige Fluggewicht liegt bei 69.175 kg (mit 39.780 Liter Treibstoff), die Nutzlast beträgt für 4600 km Reichweite (mit Reserve) 7640 kg (58 Fluggäste). Die Startlänge bei Vollast auf Meereshöhe und 30° C wird mit 2176 Meter angegeben. Die beste (?) Reisegeschwindigkeit liegt bei 0.74 Mach (ca. 785 km/h). Die Erhöhung der Reichweite erlaubt die Überquerung des Nordatlantik mit einer Zwischenlandung, mit einer Normalflugzeit zwischen London und New York von 9½ Stunden (ein Flugzeug für zwischenlandungslose Transatlantikflüge wird von der Havilland als zu spezialisiert betrachtet).

SETTIMANA ALATA, 9.6.1955.

BORDRADAR-BESTELLUNG U.A.L.

Die Geschäftsleitung der United Air Lines gab vor kurzem ihren Entschluss bekannt, bei der RCA 200 C-Band-Radargeräte zur Wetterüberwachung an Bord ihrer Flugzeuge zu bestellen. Geräte und Einbau werden rund vier Millionen Dollar kosten. Zuerst sollen die Convair-, dann die DC-6 und DC-7-Flugzeuge mit solchen Geräten ausgerüstet werden.

AMERICAN AVIATION, 9.5.1955, S.46.

ZUM UNFALL BOAC SINGAPORE 13.MÄRZ 1954

Der Bericht der öffentlichen Untersuchungs-Kommission über einen Unfall der Constellation G-ALAM, die bei der Landung auf dem Flughafen Kallang in Singapore zu Bruch ging, wurde jetzt veröffentlicht. Der Unfall wirft in der Öffentlichkeit ein Schlaglicht auf bestimmte, bisher noch ungenügend wahrgenommene Punkte in der Verkehrsluftfahrt.

Die Constellation G-ALAM der BOAC verliess Sidney am 12.3.54 um 11.32 Uhr GMT mit dem Bestimmungshafen London. Es fanden zwei planmässige Landungen in Darwin und Djakarta statt, bevor das Flugzeug in Kallang landete. Am 13.März um 05.12 Uhr startete das Flugzeug mit einer Besatzung von 9 Personen und 31 Fluggästen in Djakarta. Nach einem Flug ohne Zwischenfälle ging das Flugzeug bei der Landung auf dem Flughafen Kallang 07.34 Uhr GMT zu Bruch. Infolge ei-

nes Brandes, der nach der Bruchlandung an Bord ausbrach, kamen sämtliche Fluggäste und zwei Mitglieder der in der Kabine tätigen Besatzung ums Leben.

Um die Gründe des Unfalls verständlich zu machen, sei im folgenden der Flughafen Kallang kurz beschrieben. Es ist eine Start- und Landebahn von 1830 m Länge und 50 m Breite für die Landerichtung 06/24 vorhanden. Die Schwelle am östlichen Ende der Startbahn ist etwa 5,10 m von einem 1,35 m starken Betonwall, der einen Teil des Seehafens von Singapore einfasst, entfernt. Diese Betonmauer ist im Abschnitt der Startbahn mit schwarzen und gelben Quadraten farbig gekennzeichnet. Zwischen der Betonmauer und der Landebahnschwelle ist eine Grasfläche, die sich ungefähr auf der gleichen Höhe der Hafenmauer und der Schwelle befindet. Etwa 1,05 m vor der Schwelle steigt ein gepflasterter, mit Bitumen-Belag versehener Uebergang leicht an. Nach dem vorliegenden Bericht machte das Flugzeug, das von Captain T.W.Hoyle geflogen wurde, einen ungewöhnlich niederen Landeanflug, und die anderen Mitglieder der Besatzung sagten aus, dass sie gewisse Bedenken hatten, besonders im Hinblick darauf, dass der Flugzeugführer etwa 230 m vor der Schwelle noch einmal Gas gab, was ungewöhnlich war. Man nimmt an, dass die Constellation nur in einer Höhe von wenigen Zentimetern über die Hafenmauer geflogen ist, dann auf der Grasfläche aufsetzte, das Steuerbordfahrwerk und das Bugfahrwerk zuerst, daran anschliessend so hart auf den bituminierten Uebergang aufstiess, dass ein Kraftstoffbehälter in der Steuerbord-Tragfläche riss. Das Flugzeug sprang daraufhin etwa 73 m durch die Luft und setzte zum zweiten Mal auf der Startbahn auf. Hierbei ging das Steuerbord-Fahrgestell zu Bruch, die Steuerbord-Tragfläche und der Schwanz brachen ab und das Flugzeug blieb auf dem Rücken liegen. Letzteres führt man darauf zurück, dass die Backbord-Motoren vermutlich noch gelaufen sind - die Motoren der Steuerbord-Tragfläche, die abgerissen wurde, sind nachgewiesenermassen noch gelaufen. In der Steuerbord-Tragfläche, dem Schwanzstück, dem Steuerbord-Tragflächenstummel und in der Backbord-Tragfläche brach Feuer aus.

Der Untersuchungs-Ausschuss unter der Leitung des Richters Knight mit Capt.L.Metz (KLM) und Mr.C.D.Waldron (MTCA) als Beisitzern stellte fest, dass die Unfallursache in einem Irrtum des Flugzeugführers zu suchen ist, und dass dieser Irrtum durch die Ermüdung des Captain Hoyle beeinflusst war, der über 21½ Stunden ununterbrochen im Dienst stand. Das Gericht sprach Cpt.Hoyle von jeder Schuld frei, die auf unrichtige oder falsche Flugzeugführung zurückzuführen wäre. Es wurde angeführt, dass Hoyle 14058 Flugstunden nachweislich als Flugzeugführer geflogen ist, davon 4710 Stunden als Kommandant auf Constellations. Er hatte auf dem Flughafen Kallang bis zu dem Unfall 90 Landungen durchgeführt, seine persönliche Haltung war einwandfrei. Der Frage der Ermüdung von Besatzungen wird in dem Bericht grösste Aufmerksamkeit zuteil; in diesem Zusammenhang sei auch an den Streik der Flugzeugführer bei den

American Airlines erinnert. Der Bericht von Singapore unterstellt, dass bei geringerer Ermüdung des Flugkapitäns auf keinen Fall ein solcher Unfall eingetreten wäre. Er empfiehlt darüber hinaus, die Dienstzeit der fliegenden Besatzungen zu begrenzen. Damit wurde die Ursache des Unfalles eindeutig aufgeklärt.

Wesentlich beunruhigender sind die nachfolgenden Ereignisse. In dem Bericht bringen die ärztlichen Gutachter zum Ausdruck, dass sämtliche Insassen des Flugzeuges nach der Bruchlandung noch am Leben waren und dass mit Ausnahme von 7 Besatzungsmitgliedern, die durch die Fenster des Führerraumes entkommen konnten, alle anderen Insassen durch den an die Bruchlandung anschliessenden Brand ums Leben kamen. Es wird festgestellt, dass das Feuer anfangs nur verhältnismässig schwach brannte und dass die eigentliche Ursache des Todes der Insassen darin liegt, dass die Flughafenfeuerwehr des Flughafens Kallang auf einem gänzlich unfähigen Stand war. Ein grosser Teil des Berichtes ist dem Ausbildungsstand des Feuerlöschdienstes gewidmet und stellt die Unzulänglichkeit des Rettungsdienstes heraus. So musste z.B. einmal ein zufällig anwesender Zivilist die Feuerwehr-Männer mit geeigneten Löschanweisungen unterstützen. Ausserdem war in der Benachrichtigung der städtischen Feuerwehr von Singapore durch den Kontrollturm eine Verzögerung zwischen 2 und 5 Minuten, obgleich der diensthabende Kontrollturm-Leiter diese Möglichkeit energisch bestritt. In dem Untersuchungsprotokoll kommt klar zum Ausdruck, dass, wenn überhaupt, nur eine äusserst geringe Zusammenarbeit aller Dienststellen nach dem Unfall eingetreten sei, und dass alle Insassen ums Leben kamen, weil keiner der Anwesenden, weder vom zuständigen Rettungsdienst noch ein anderer wusste, wie man einen Zugang zur Fluggastkabine schaffen konnte. Schliesslich wird an der Anordnung der Notausgänge des Flugzeuges Kritik geübt, da nur drei Ausgänge vorhanden waren und diese sich oberhalb der Tragflächen befinden, damit aber praktisch bei einem Flugzeug in Rückenlage wertlos sind. Es wird empfohlen, weitere geeignete Notausgänge anzubringen.

Nach dem Untersuchungsbericht war die Flughafenfeuerwehr schlecht geübt und schlecht ausgerüstet. Bis zurück in das Jahr 1952 liegen Berichte vor, in denen der zuständige oberste Feuerwehrkontrollbeamte die Zustände in schärfsten Worten beurteilt und in denen er feststellt, dass es besser ist, die Lage klar darzustellen als bei einem ev. zukünftig eintretenden Flugzeugunfall die Angelegenheit erst untersuchen zu müssen. Die Ausrüstung der Flughafenfeuerwehr war weit unter den sowohl von der ICAO als auch von den englischen Vorschriften vorgesehenen Standards, es wurde tatsächlich nur so viel CO₂ mitgeführt, als bei einem kleineren Motorenbrand zum Löschen benötigt wird. Der Flughafen Kallang müsste aber nach seinem täglichen Flugbetrieb als Flughafen erster Klasse eingestuft werden. Das Feuerlösch- und Rettungsgerät, das tatsächlich vorhanden war, hätte nach den englischen Vorschriften bestenfalls für einen Flughafen der niedersten Kategorie ausgereicht.

Der Gerichtshof lässt die Öffentlichkeit nicht darüber im Zweifel, dass der unwahrscheinlich niedere Stand der Feuerlöscheinrichtungen verantwortlich auf den Generaldirektor für Zivilluftfahrt in Singapore zurückgeht, der dort von 1949 bis November 1953 im Dienst war. Dieser Mann war offensichtlich am Feuerlöschdienst uninteressiert und vertrat die Ansicht, dass Feuerlöschmassnahmen bei dem Brand eines mit Druckkabine versehenen Grossflugzeugs ohnehin keinen effektiven Wert hätten. Ohne auf letzteres Argument näher einzugehen, zeigt der Untersuchungsbericht ganz klar auf, dass, wenn die Rettungsmannschaften ordentlich ausgebildet gewesen wären, trotzdem genügend Feuerlöschgerät verfügbar gewesen wäre, um das Flugzeug zu betreten und mindestens eine Anzahl der Insassen zu retten.

Die Regierungsbehörden von Singapore versuchten im Verlauf der Untersuchung, den Gerichtshof zu beeinflussen, damit keine Namen von verantwortlichen Regierungsbeamten als Schuldige genannt werden sollten. Der vorsitzende Richter wies jedoch dieses Ansinnen mit aller Schärfe zurück und erklärte, dass es seine Aufgabe sei, ebenso wie den Flugzeugführer und nicht dessen Gesellschaft, nämlich die BOAC, auch die schuldigen Beamten zur Rechenschaft zu ziehen. Abschliessend wird noch einmal darauf hingewiesen, dass es die höchste Pflicht der Luftverkehrsgesellschaften und der zivilen Luftfahrt dienste ist, der Öffentlichkeit die grösste erreichbare Sicherheit zu bieten.

(ADV-INFORMATIONSDIENST, Nr.12/1954, nach THE AEROPLANE,
3.12.1954)

UNFALLBERICHTE

Auf den in der letzten Nummer vorangezeigten ausführlichen Auszug aus dem Unfall F-BGNA verzichten wir, da unsern Mitgliedern seitens der Firma der Originalbericht zugänglich gemacht wurde.

Die dieser Nummer beigelegten grünen Blätter enthalten neben einem CAB-Bericht aus dem letzten Jahre die beiden Unfälle von Verkehrsflugzeugen, über welche bisher Berichte der Eidgenössischen Unfalluntersuchungskommission vorliegen, sowie zwei Zusammenfassungen, mit welchen die Auswertung des ICAO-Accident Digest No.5 eingeleitet wird.

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 20.Juli 1955.

=====

1954	Bristol, Tenn., U.S.A.	Piedmont Airlines	DC-3D
28.2.			N-43V
CAB AIR No.1-0012, SA-290, 27.5.1954.			

Unfall: Das Flugzeug befand sich unter IFR-Bedingungen im Anflug zur planmässigen Zwischenlandung auf dem Tri-City Airport in Bristol, Tenn., auf der Linie von Norfolk, Va., nach Knoxville, Tenn. Die Wolkenuntergrenze über dem Platz lag auf 600 Fuss; es herrschte leichter Schneefall, mit einem Wind aus WSW von 10-15 km/h und Sicht von etwa einem Kilometer. Die Vorschriften für den beabsichtigten ILS-Anflug enthielten die Bestimmung, dass das Aussensignal auf einer Höhe von 2740 Fuss (ü.M.) angefliegen werden müsse, um sicher auf den Gleitweg zu kommen. Nach einem ersten Ueberflug auf 3200 Fuss zog der Pilot aus, machte eine Vollkurve, meldete 2137 (EST) neuerdings Standort über dem Aussensignal auf 3200 Fuss und setzte von hier aus den Anflug fort. In der Folge geriet das Flugzeug erheblich unter den Gleitweg und prallte um 2140 in einer Entfernung von 7500 Fuss vom Pistenbeginn auf einer Höhe von 329 Fuss unter dem Gleitweg und 1300 Fuss rechts davon mit dem linken Flügel gegen einen Baum. Der Pilot zog aus und landete normal auf dem Ausweichflugplatz Salem, N.C. Personenschäden entstanden nicht, jedoch waren schwere Schäden am Flugzeug zu verzeichnen.

Unfallursachen: Ueberhöhe im ILS-Anflug mit anschliessender Ueberkorrektur, die zu erheblicher Unterfliegung des Gleitwegs führt.

1953	Dharan (Saudi-Arabien)	K.L.M.	C-54B
1:1.			PH-
			ICAO AR/286, AAD-5/4

Unfall: Das Flugzeug startete auf einem Charterflug London-Karachi um 0905 (GMT) in Rom zum Ueberflug nach Basra. Die Flugzeit wurde mit 10:09 Stunden errechnet, der dafür notwendige Treibstoff mit 12.770 lb; unter Beifügung der vorgeschriebenen Zuschläge und einer kleinen Reserve wurde insgesamt auf 15.930 lb nachgetankt. Der Flug verlief bis 1950 normal; in diesem Zeitpunkt gingen Wettermeldungen ein, die eine Landung in Basra oder auf dem Ausweichflugplatz Bagdad als ausgeschlossen erscheinen laessen. Der Kommandant entschloss sich zum Weiterflug nach Dharan; für die Treibstoffberechnung stellte er nicht auf die Anzeige der Benzinuhren, sondern auf die Berechnung des Bordmechanikers nach den Durchflussmessern ab. Trotzdem flog er noch Basra an und vergewisserte sich dort durch ein Absinken auf 500 Fuss über die Richtigkeit der ungünstigen Wettermeldung. Hier zeigten die Benzinuhren deutlich eine geringere Treibstoffmenge, als sie ihm vom Bordmechaniker mitgeteilt wurde; trotzdem stellte er auf die letztere ab. In Shaiba, das später überflogen wurde, landete er nicht, trotzdem eine Landung ohne grössere Risiken durchführbar gewesen wäre und trotzdem die Berechnung nach den Durchflussmessern nur noch 400 lb ergab. Später hätte in Kuweit ungefähr unter denselben, nicht ungünstigen Voraussetzungen wie in Shaiba gelandet werden können; der Kommandant entschied sich für den Weiterflug, trotzdem ihn sowohl der Copilot als auch der Bordmechaniker auf die kritische Treibstofflage aufmerksam machten. In einer Entfernung von 17 Meilen vor Dharan waren die Vorräte erschöpft, und das Flugzeug musste bei Vollmondlicht um 2222 eine Notlandung in der Wüste vornehmen. Von den Insassen wurde niemand verletzt.

Unfallursachen: Ungenügende Personalinstruktion über die Feststellung der jeweiligen Treibstoffvorräte, ungenügende Berücksichtigung von Anzeigefehler-Möglichkeiten in der Treibstoffberechnung beim Entscheid über die Umleitung des Fluges, ungenügende Risikoabwägung beim Entscheid zwischen Landung auf kritischem Platz und Weiterflug mit kritischem Treibstoffvorrat.

1952 27.11.	Lyneham, Wietshire	Surrey Flying Services Ltd.	York 685 G-AMGM
MTCA CAP-115, 18.6.1953.		ICAO AR/279, AAD-5/2	

Unfall: Das Flugzeug startete 0832 (GMT) zu einem IFR-Überflug von Stansted nach dem Militärflugplatz Lyneham, zwecks Bereitstellung zu einem Frachtflug nach Singapore. 0904 erhielt der Kommandant die Platzwettermeldung: "FOG - VISIBILITY 600 YDS - SKY NOT DISCERNIBLE - SURFACE WIND 060° - 13 KNOTS." Der Empfang wurde bestätigt und ein GCA-Anflug erbeten. Der GCA-Leiter ermächtigte das Flugzeug zum Absinken auf 2000 Fuss, gab QNH 992 mb, Piste 07 und Landehöhe 510 Fuss durch. Auf Ansuchen des Kommandanten wurde ihm noch QFE 975 gegeben (da die QFE-Berechnung auf einer Flugplatzhöhe von 457 Fuss basierte, ergab sich damit für die Piste 07 eine Fehleinstellung von 53 Fuss). Der GCA-Anflug wurde ordnungsgemäss eingeleitet; die letzten GCA-Anweisungen lauteten: "1/2 MI - ABOVE GLIDE-PATH - 50 FT TOO HIGH" und "1/4 MI - LEFT 3° - CLEAR TO LAND TALK DOWN OUT". Ohne dass sich die Besatzung dessen bewusst geworden wäre, war das Flugzeug inzwischen bereits unter die kritische Höhe von 200 Fuss abgesunken. Der Copilot hatte auf 3/4 Meilen Entfernung die Höhe noch mit 300 Fuss abgelesen und dann seine Aufmerksamkeit nach aussen gerichtet, wo er aber im weiteren Ablauf nicht die erwarteten Anfluglichter vor sich sah, sondern unerwartete Bäume. Er warnte den Kommandanten durch Zuruf und zog an der Steuersäule. Die Kollision mit den Baumspitzen liess sich jedoch nicht mehr vermeiden; nachher traf das Flugzeug auf den Rücken einer Bodenerhebung und blieb dann schwer beschädigt liegen (der Anflug auf Piste 07 führt quer über ein bewaldetes Tal, dessen eine Seite steil gegen den Flugplatz ansteigt). Von der Besatzung wurden drei Mann leicht verletzt. Die zuerst berührten Baumspitzen lagen etwa 10 Fuss über Pistenhöhe, 14 m rechts der Pistenachse und 180 m vor Pistenbeginn; das Flugzeug blieb etwa 130 m vor dem Aufsetzpunkt liegen. Am GCA-Schirm war nach der letzten Anweisung beobachtet worden, dass das Flugzeug ungewöhnlich schnell absank und aus der Bildfläche verschwand.

Unfallursachen: Ungenügende Flughöhenkontrolle ungenügend koordinierter Besatzung während eines GCA-Anflugs, Unterfliegung der kritischen Höhe, mitverursacht durch warnungslose Fortsetzung der GCA-Anweisungen unter die kritische Höhe, unerwartet schlechte Sichtverhältnisse und geländebedingte Abwinde im Endanflug.

1953	Zürich-Kloten	S.A.B.E.N.A.	CV-240
19.12.			00-AWO
EUK-18, 24.11.1954.			

Unfall: Das Flugzeug startete um 1625 (GMT) zum Einsatz auf der Linie SN 651 Brüssel-Zürich, mit einer fünfköpfigen Besatzung und vierzig Fluggästen. Unmittelbar nach dem Einfahren des Fahrwerks stellte der Kommandant ein Schütteln fest, das aber mit der Erhöhung der Geschwindigkeit von 140 auf 160 mph verschwand. Der Ueberflug war ereignislos. Etwa um 1725 wurde das Wetter von Zürich gemeldet: "WIND CALM, VISIBILITY 2 KM IN RAIN, CLOUD BASE 2/8 AT 450 M, 7/8 AT 900 M". Um 1751 - es war bereits dunkel und regnete - begann der ILS-Anflug auf der richtigen Höhe von 3300 Fuss über dem Funkfeuer RN. Bei der vorgängigen Bereitstellung war die Drehzahl der Luftschrauben statt wie vom Kommandanten gewollt auf 2400 nur auf 2140 t/m (Reiseflug) gestellt worden. Auf Grund der ihm zugegangenen Wettermeldung stellte sich der Kommandant darauf ein, dass er auf 450 m Sicht auf den Platz erhalten werde und führte während des Anflugs keine Zeit- oder Höhenkontrollen mehr durch. Bis zum Ueberflug des Aussensignals (OM) um 17:52:00 ging der Anflug normal vor sich; von hier an sank das Flugzeug unter den (angezeigten) Gleitweg. Um 17:52:30 intervenierte der Radaroperateur auf dem Flughafen mit der Anfrage, ob das Flugzeug mit Sicht fliege. Auf die negative Antwort warnte er um 17:52:40: "YOU ARE ABOUT 200 FEET BELOW THE GLIDE-PATH, ABOUT 250 FEET BELOW THE GLIDE-PATH NOW", um 17:52:50: "AT LEAST 300 FEET BELOW NOW." Der Kommandant hörte diese Warnungen, spürte aber wiederum ein gewisses Schütteln und sah ein einzelnes Licht links voraus. Ohne auf die Warnung des Copiloten zu achten: "NOUS SOMMES TROP BAS, IL FAUT MONTER", verliess er die Instrumente und ging in Sichtflug über, wobei er gleichzeitig durch Nachlassen am Höhensteuer die Geschwindigkeit von 140 auf 160 mph erhöhte. Das Licht verschwand wieder, und um 17:53:00 berührten die Räder den Boden. Das Flugzeug nahm einen Sprung, flog durch eine Baumreihe, ging endgültig zu Boden und blieb nach etwa 100 m liegen, ziemlich genau auf der Anflugachse, aber noch 2500 m vom Pistenbeginn entfernt. Ausser den Besatzungsmitgliedern wurden 10 Fluggäste leicht und 6 schwer verletzt (mit zwei nachfolgenden Todesfällen); das Flugzeug war praktisch zerstört.

Unfallursachen: Ungenügendes Zusammenspiel der Besatzung, Uebervertrauen auf eine Wettermeldung, unsorgfältige Vorbereitung und Ausführung eines Instrumentenanflugs, Missachtung von Warnungen der Verkehrsleitung, Uebergang vom Instrumenten- in den Sichtflug ohne genügende Grundlage.

1951	Zürich-Kloten	EL-AL	DC-4
24.11.			4X-ADB
EUK-5, 29.8.1952.			

Unfall: Das Flugzeug startete auf einem Frachtflug von Lydda nach Paris um 0309 (GMT) zum Ueberflug unter IFR nach Zürich. Ueberflug und Verbindungsaufnahme mit Zürich wiesen nichts Aussergewöhnliches auf. 0533 nahm das Flugzeug Verbindung mit dem Kontrollturm auf, 0535 wurde es ermächtigt zum Absinken von 16500 auf 3300 Fuss über dem Funkfeuer RN, mit gleichzeitiger Durchgabe des letzten Wetterberichts: Wolkenuntergrenze 2/8 auf 250 m, Horizontalsicht 7 km. 0609 wurde es auf 5000 Fuss zum Anflug der Pistel6 ermächtigt. Da das ILS-Gerät ausser Betrieb stand, musste der Radiokompass verwendet werden. 0614 meldete es Standort für den eigentlichen Anflugbeginn: 3300 Fuss über dem Funkfeuer RN. Der Kontrollturm nahm mit VHF/DF das QDM 175 auf, übermittelte es und erhielt Bestätigung. 0615 wurde ein neues QDM 190 aufgenommen, übermittelt und quittiert. Unmittelbar darauf wurde vom Flugzeug ein weiteres QDM verlangt, was aber auf dem Turm nicht gehört wurde, da von hier aus gleichzeitig die Meldung über den Ueberflug des Aussensignals (OM) erbeten wurde; diese Anfrage wurde vom Flugzeug noch bestätigt, worauf der Verkehr abbrach. Zwischen 06:15:30 und 06:15:50 prallte das Flugzeug gegen 20-25 m hohe Bäume auf einem Hügel, der 562 m ü.M. in lokalem Nebel lag, 2.5 km von der Piste (Höhe 421 m) und etwa gleichviel (östlich) von den Anflugachse entfernt. Es wurde vollständig zerstört; von der siebenköpfigen Besatzung kamen sechs Mann ums Leben; einer erlitt schwere Verletzungen.

Der Kommandant hatte den Flughafen Zürich erst einmal in dieser Eigenschaft angefliegen. Die nachträgliche Rekonstruktion des Flugwegs zeigte, dass das Flugzeug sich nie auf der Anflugachse befunden, sondern den Platz in einer weiten Linkskurve angefliegen hatte, um dann kurz vor dem Unfall nach rechts einzudrehen. Störungen am Flugzeug oder an Verbindungs- und Navigationsmitteln konnten nicht nachgewiesen werden. Wetterverhältnisse: Wind auf 1500 m WSW 30-35 km, Sicht 7 km, veränderliche Wolkenhöhe, 4/8 auf 400, 6/8 auf 550, 8/8 auf 1100 m; tiefere Schichten vom Platz aus nicht sichtbar. Sonnenaufgang 0639.

Unfallursachen: Uebergang vom Instrumenten- in den Sichtflug im Anflug zur Landung während der Morgendämmerung ohne vollständige Gewissheit über Standort und Wetterlage, Geländeberührung in aufliegender lokaler Nebelbank.