

Pilot

AEROPERS

R U N D S C H A U

Zürich, August 1955

Nr.10

I N H A L T

Liebe Mitglieder!	2
Sitzungsberichte	6
Flugsicherheitskommission	7
IFALPA-Unterstützung von Mitgliedorganisationen	8
IFR- und VFR-Flüge	8
Strafrecht im Cockpit	9
Zum Unfall der B.O.A.C. bei Prestwick	12
Empfehlungen der B.A.L.P.A. zur Einsatzbegrenzung	12

BEILAGEN: Unfallberichte: Belfast 5.1.1953
 Lod. 15.2.1953
 Mangalore 5.1.1954
 St.Petersburg 10.1.1955

LIEBE MITGLIEDER !

Eine schriftliche und mehrere mündliche Aeusserungen von Mitgliedern veranlassen mich, hier einige Angelegenheiten näher zu erläutern. Erstens muss ich in Erinnerung rufen, dass der Vorstand eine aktivere Mitarbeit von Ihnen erwartet. Schriftliche Meldungen treffen nur spärlich ein, und es wird immer noch zu viel herumdiskutiert, was keine Früchte trägt. Ich bitte Sie, Ihre Ansichten und Reklamationen schriftlich dem Vorstand einreichen zu wollen und die Diskussionen auf ein nützliches Minimum zu beschränken. Bei diesen Diskussionen wird vielfach nicht mit der nötigen Vorsicht vorgegangen, so dass sie noch aussenstehende Personen mitanhören müssen, was einen schlechten Eindruck hinterlassen kann. Der Vorstand ist für die Verhandlungen mit der Firma auf Ihre Meldungen angewiesen. Und nun zu den einzelnen Problemen:

1. Uniform: An der Konferenz vom 4. Juli 1955 wurde das Problem besprochen. Es wurde ein Verbindungsmann bestimmt, der alle Uniformfragen der Aeropers mit der massgebenden Stelle der Firma bespricht. An der Konferenz wurde folgendes besprochen:
 - a) Hemden: Ca. 10% der gelieferten Hemden passen nicht, da sie entweder falsch geliefert wurden oder das Mass nicht richtig genommen wurde. Nach Ansicht der Firma ist dies ein Betriebsunfall, der nicht ins Gewicht fällt. Die Weisung Nr.19 kann nicht eingehalten werden. Die USA-Hemden sind ein Versuch für das fliegende Personal; das Bodenpersonal wird mit neuen Schweizerhemden ausgerüstet. Der Firma wurde mitgeteilt, dass wir auf ein Abzeichen am Hemd verzichten. Wir hoffen, diese Einsparung könne verwirklicht werden.
 - b) Wintermantel: Wir sind der Ansicht, dass die Uniformknöpfe durch neutrale zu ersetzen sind, da wir diesen Mantel auf Aussenplätzen mit Zivilkleidern tragen müssen. Platz für die Mitnahme eines zivilen Mantels haben wir auf unseren Flugzeugen bis heute noch nicht.
 - c) Bordjacke: Das Tragen der Bordjacke auf dem Flugzeug wird heute wieder aktuell. Der neue Uniformrock kann zur Arbeit nicht getragen werden. Das Tragen der Bordjacke am Boden wird neu umschrieben werden. Der Schnitt muss aber geändert werden, da er nicht befriedigt.
 - d) Regenmantel: Zum Regenmantel werden die neuen Taschen (als Kapuze ausgebildet) abgegeben.

Der Verbindungsmann wird in Zusammenarbeit mit dem Vorstand alle weiteren Fragen und Mängel bereinigen.

2. Alkohol: Die Aeropers wird der Firma eine neue Formulierung einreichen, die etwa folgendermassen aussehen wird:

"Die Piloten und Bordfunker sollen eine Lebensweise führen, die sie befähigt, den hohen Anforderungen voll gerecht zu werden, die der Beruf an sie stellt.

Im Genuss von Alkohol und anderen berauschenden, ermüdenden oder aufpeitschenden Stoffen sollen sie mässig sein. Von 12 bis zu 6 Stunden vor einem Flug ist der Genuss von Alkohol in einem zu bestimmenden Quantum zu den Malzeiten gestattet. 6 Stunden vor Antritt eines Fluges ist der Genuss von Alkohol untersagt."

Ich möchte hier nochmals auf ein Thema zurückkommen, das ich schon früher einmal angeschnitten habe. Wenn auf Aussenstationen ein Fest gebaut wird, so müssen wir früher abrechen als bisher. Aus-senstehende, es braucht kein Sherlock Holmes dabei zu sein, rea-lisieren noch sehr schnell, dass es sich um eine Flugzeugbesatzung handelt. Diese Leute wissen aber nicht, wann wir wieder eingesetzt sind und urteilen dann so, dass es uns, der Firma und der gesamten Fliegerei schadet. Wir können hier nichts ändern, die Tendenz ist heute so, und wir müssen um den Flugpassagier werben. Also reisst Eure Wellen zu Hause (leicht zu sagen, wenn man nur mehr zu Hause wäre!).

3. Co-Piloten: Bei der Behandlung unserer Eingabe vom 16.März 1955 wurden der Firma unsere Ansichten und Bedenken zu den bestehenden Sitzvorschriften unterbreitet. Sie besteht auf den heutigen Vorschriften. Durch diese Sitzvorschriften und die per-sönlichen Ansichten der Kommandanten ist teilweise die rein flie-gerische Tätigkeit der Co-Piloten auf ein Minimum gesunken, das direkt alarmierend wirkt. Der Firma wurde dieser Punkt unterbrei-tet, um eventuell eine Kontrolle einführen zu lassen. Die Fluglei-stungen werden wohl im Flugrapport festgehalten, aber eine Kontrol-le wird ausser im Upgrading selten durchgeführt. In Zukunft wird man hier wohl eine vermehrte Kontrolle einführen müssen. Den Kom-mandanten möchte ich in kameradschaftlicher Art gegenüber den Co-Piloten die Vorschriften gemäss FOM 3.2.6 in Erinnerung rufen. Die Co-Piloten bitte ich, sich so zu befeissen und ihre Arbeit so zu beherrschen, dass sie der Kommandant für diese weitere fliegeri-sche Tätigkeit heranziehen kann.

4. Englische Vorschriften: In unserer Eingabe vom 16.März 1955 ver-liehen wir auch unsern Bedenken zur heutigen Regelung Ausdruck, dass unsere Vorschriften in englischer Sprache herausgegeben werden. Den Text kennen Sie aus der letzten Nummer der Rundschau, die Ansicht der Firma aus der Weisung Nr.20. Anlässlich der Konferenz vom 4.Juli 1955 wurde uns mitgeteilt, dass es Mitgliedern, die nach diesen Vorschriften nicht arbeiten können, freigestellt ist, ihre Kündigung einzureichen. Es steht der Firma natürlich frei, diese Policy einzuhalten; jedenfalls

10. Ehrenmitglieder: Ich kann Ihnen mitteilen, dass die beiden Ehrenurkunden, die Ihnen anlässlich der GV vorgelesen wurden, nach einigen kleinen drucktechnischen Schwierigkeiten von Mitgliedern des Vorstandes persönlich den Herren Nyffenegger und Zimmermann überreicht wurden. Die beiden Ehrenmitglieder danken Ihnen von Herzen.

11. Seniority-Reglement: An der Konferenz vom 4. Juli 1955 wurde den Vertretern der Firma mitgeteilt, dass wir vorerst einen Entwurf von der Firma erwarten, bevor wir diese Angelegenheit besprechen. Dies wird vielleicht Anfangs September möglich sein.

12. Diplomatenpost und Wertsachen: In letzter Zeit nimmt die Diplomatenpost einen solchen Umfang an, dass von den Besatzungen bis zu 10 kg schwere Säcke vom Flugzeug geschleppt werden müssen. Die Uebergabe von mitgeführten Wertsachen ist vielfach ebenfalls erschwert, da der verantwortliche Mann am Boden zuerst gesucht werden muss. Wir werden bei der Firma folgendes beantragen:

1. Die Diplomatenpost muss auf dem Flugzeug übergeben und übernommen werden.
2. Die Uebergabe von Diplomatenpost und Wertsendungen hat so zu geschehen, dass diese nach der Landung sofort einem verantwortlichen Mann übergeben werden können.

Wir werden Sie über das Resultat der Verhandlungen orientieren. Wenn unserem Antrag nicht entsprochen werden könnte, würden wir Sie anweisen, keine Unterschriften mehr für diese mitgeführten Wertgegenstände abzugeben.

13. Effektiv-Flugzeiten: Der Vorstand hat am 15. November 1954 eine bereinigte Traktandenliste aufgestellt für die Besprechungen mit Herrn Fretz. Ein Punkt dieser Liste war die Einführung der effektiven Flugzeiten für alle Flüge. An den beiden Orientierungsabenden vom 14. und 21. Dezember 1954 sowie in der Rundschau Nr. 8 wurden Sie darüber orientiert. Seit 1. März 1953 werden die Kurzstreckenbesatzungen nach effektiven Zeiten entschädigt. Der Vorstand hat diese Vertragsänderung verlangt, da er der Ansicht ist, dass alle Besatzungen nach der gleichen Art entschädigt werden sollen. Zudem entspricht die Entschädigung nach effektiver Flugzeit auch der effektiv geleisteten Arbeit (Leistungsprinzip). Von einem Lohnabbau kann hier nicht die Rede sein, denn wenn Sie die Jahresleistung von 900 Stunden geflogen haben, entspricht das immer noch dem maximalen Salär und der Basis des Arbeitsvertrages.

An der Besprechung vom 4. Juli 1955 mit Herrn Fretz wurde dieser Antrag wieder angeführt. Unserem Verlangen wurde dann rasch entsprochen, und die entsprechende Vertragsänderung haben Sie erhalten.


Zu Ihrer Orientierung gebe ich Ihnen hier eine Aufstellung der Statistik bekannt (Durchschnittszeiten für den Zeitraum vom 1. Juli 1954 bis 30. November 1954):

	<u>Effektiv:</u>	<u>Standard:</u>
<u>SR 410</u> 20 Kurse	18h07	16h17
<u>SR 411</u> 17 Kurse	13h43	16h17
<u>SR 848</u> 18 Kurse	18h12	16h11
<u>SR 849</u> 18 Kurse	13h56	16h11

Je drei Flüge wurden nicht berücksichtigt, da nicht die normale Route geflogen wurde.

Mit freundlichen Grüßen:

Der Präsident:


A. Sooder.

SITZUNGSBERICHTE

Der Vorstand hielt am 4. Juli 1955 eine Sitzung ab. Ueber die wichtigsten Traktanden orientiert der vorstehende Leitbrief des Präsidenten. Neuaufgenommen wurden die Herren R. Leuenberger und E. Ehrat (Convair-Copiloten).

Hear about the Bristol Freighter being followed out by an American Stratocruiser at Idlewild? The American skipper, with eyes as large as flying saucers, said over R/T: "Where you from, Bud?" - "England", said the B.F. - Deep pause. - "Make it yourself?"

(THE AUSTRALIAN AIR PILOT, May 1955)

FLUGSICHERHEITSKOMMISSION

Zu Beginn der Sommersaison haben wir an alle Aeropers-Mitglieder ein Schreiben gerichtet mit der Aufforderung um Meldungen betr. flugsicherungstechnische Unzulänglichkeiten im Basler Luftraum. Ich möchte allen Mitgliedern danken, die dazu beigetragen haben, um im Luftraum über der Dreiländerecke bessere Verhältnisse schaffen zu können.

Die mit diesen Aufgaben betrauten Stellen der Swissair haben nach Bekanntwerden der "Aktion Basel" der Aeropers mit uns Fühlung aufgenommen und dabei das weitere Vorgehen besprochen. Es wurde mir auch Einsicht gewährt in früher getroffene Massnahmen auf Vorfälle, die in PVR gemeldet wurden, sowie in Protokolle aus Verhandlungen zwischen Vertretern der Swissair sowie dem schweizerischen und französischen Direktor des Flughafens Basel. Montag, den 18. Juli 1955 fand wiederum eine Besprechung in Basel statt, bei welcher alle interessierten Stellen, d.h. Vertreter des französischen und schweizerischen Luftamtes, der Radio-Schweiz, der Air France, der Swissair, je ein Vertreter der Luftbasen von Lahr und Bremgarten sowie der französische Direktor des Flughafens Basel anwesend waren.

Aus dem Protokoll dieser Verhandlungen ist ersichtlich, dass bei allen beteiligten Stellen der Wunsch vorhanden ist, möglichst bald eine TMA Basel zu schaffen, die den heutigen Anforderungen des Luftverkehrs gewachsen ist. Von Seiten der französischen Vertreter wurde bestätigt, dass gegenwärtig in Paris die nötigen Studien gemacht werden (aber bis zur Verwirklichung in Basel sind es halt doch noch 221 NM!). Der Zweck dieser kurzen Orientierung ist der, Ihnen den heutigen Stand der Verhandlungen etwas näher zu bringen und einen kleinen Einblick zu geben in das mühsame Fortschreiten solcher Begehren, - auch dann, wenn der jenseits der Landesgrenze befindliche Flughafen mit Schweizergeld bezahlt wird.

Die Flusiko hat vorläufig in dieser Angelegenheit das "Gewehr bei Fuss" gestellt, da die Swissair ihrerseits dem Problem energisch nachgeht. Es ist nur zu hoffen, dass das in Aussicht gestellte Bulletin des Chefpiloten der Gesellschaft bald gute Nachrichten bringen kann und eine mustergültige Verkehrskontrolle in Basel das Resultat der allseitigen Bemühungen sein wird. Die Flusiko wird allerdings an der Ordensverleihung bescheiden ausgehen und für sich nur "das Aufwirbeln des Staubes" beanspruchen können!

Als weitere Aufgaben sind das Studium einer besseren Markierung des Alpenwalls mit Funkhilfen und das Ausarbeiten eines VOR-Planes für die Schweiz aufgenommen. Hier sind jedoch die technischen und topographischen Möglichkeiten noch nicht so weit abgeklärt, dass eine eingehendere Orientierung schon von grosser Bedeutung wäre.

Für die Flugsicherheitskommission:

sig. E.Hürzeler.

IFALPA-UNTERSTUETZUNG VON MITGLIEDORGANISATIONEN

DIESER VERBAND BESCHLIESST, dass es Mitgliedorganisationen bei irgendwelchen Notlagen frei steht, den Verband um Unterstützung anzugehen.

Der Verband ist ermächtigt, solche Unterstützung aus seinen allgemeinen Mitteln und zu von ihm zu bestimmenden Bedingungen zu gewähren; solche Unterstützung soll jedoch von einer Mehrheit des Vorstandes genehmigt werden; dessen Entscheid ist ohne jeden Verzug anzusuchen und zu fällen.

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

IFR- UND VFR-FLUEGE

MIT RUECKSICHT DARAUF, dass diese Konferenz der ausgesprochenen Meinung ist, dass von dem allgemein angenommenen ICAO-Regionalverfahren nicht abgegangen werden sollte, gemäss welchem alle Nachtflüge selbst bei Nicht-IFR-Wetter nach IFR geflogen werden sollten, und

MIT RUECKSICHT DARAUF, dass die Verkehrsleitung nicht auf allen Flughäfen den zu stellenden Anforderungen entspricht,

WIRD HIEMIT BESCHLOSSEN:

- a) Im Interesse der Sicherheit sollten die in PANS-RAC, Teil 4, Abs.6-7, festgelegten Anflugverfahren nicht gelockert werden.
- b) Die Bestimmungen von Absatz 5 des vorerwähnten ICAO Doc. 4444 RAC/501/5 sollten nur bei Tage angewandt werden.
- c) In der Anwendung der IFR-Mindest-Trennung für Betrieb unter VFR-Wetterbedingungen sollten die Piloten, zufolge der Anwendung der Absätze III.19, IV.3 und IV.5 von PANS-RAC, zur Nachtzeit keine Lockerungen annehmen, sofern nicht
 - i. einem Flugzeug unterwegs vor der Ermächtigung zum VFR-Steig- oder -Sinkflug die notwendigen Angaben über den Verkehr gegeben werden können,
 - ii. vor der Ermächtigung zum Einflug in den Flugplatzverkehr für die Landung dem Piloten klare Anweisungen gegeben werden, mit genügender Information zur Identifikation des in der Landefolge vorangehenden Flugzeugs,

- iii. einem abfliegenden Flugzeug ein Flugweg zugewiesen wird, der es von in den Flugplatzverkehr einfliegenden Flugzeugen entfernt hält.

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

STRAFRECHT IM COCKPIT

Indem in den beiden letzten Nummern der Rundschau die Begriffe der Verantwortung und der Fahrlässigkeit näher umschrieben wurden, gewannen wir die Grundlage, auf welcher wir nun daran gehen können, darzustellen, wie sich die Verantwortung tatsächlich auswirkt. Mit andern Worten: Wir wollen uns nun jene Damoklesschwerter über dem Haupte des Verkehrspiloten ansehen, von denen bereits einmal die Rede war.

Dies zunächst im Bereiche des Strafrechts, d.h. dort, wo ein unrichtiges Verhalten vom Gesetzgeber als Delikt qualifiziert wird und den Delinquenten vor den Strafrichter führt. Dabei wollen wir uns aus leicht verständlichen Gründen auf die Fälle der Fahrlässigkeit beschränken, die ja für jedermann gewissermassen eine spezifische Berufsgefahr bildet.

Da ist zunächst die ordentlich lange Reihe der hier in Betracht fallenden gemeinrechtlichen Delikte, die sich im schweizerischen Strafgesetzbuch finden:

Art.117 - Fahrlässige Tötung: Wer fahrlässig den Tod eines Menschen verursacht, wird mit Gefängnis oder mit Busse bestraft.

Art.125 - Fahrlässige Körperverletzung: Wer fahrlässig einen Menschen am Körper oder an der Gesundheit schädigt, wird, auf Antrag, mit Gefängnis oder mit Busse bestraft. Ist die Schädigung schwer, so wird der Täter von Amtes wegen verfolgt.

Art.127 - Aussetzung: Wer einen Hilflosen, der unter seiner Obhut steht oder für den er zu sorgen hat, einer Gefahr für das Leben oder einer schweren unmittelbaren Gefahr für die Gesundheit aussetzt; wer einen Hilflosen, der unter seiner Obhut steht oder für den er zu sorgen hat, in einer Gefahr für das Leben oder in einer schweren unmittelbaren Gefahr für die Gesundheit im Stiche lässt, wird mit Zuchthaus bis zu fünf Jahren oder mit Gefängnis nicht unter einem Monate bestraft. Hat die Aussetzung den Tod des Ausgesetzten zur Folge gehabt, und konnte der Täter dies voraussehen, so wird er mit Zuchthaus bestraft.

Art.237 - Störung des öffentlichen Verkehrs: Wer vorsätzlich den öffentlichen Verkehr ... hindert, stört oder gefährdet und dadurch wissentlich Leib und Leben von Menschen in Gefahr bringt, wird mit Gefängnis bestraft. Bringt der Täter dadurch wissentlich Leib und Leben vieler Menschen in Gefahr, so kann auf Zuchthaus bis zu zehn Jahren erkannt werden. Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Gefängnis oder Busse.

Art.239 - Störung von Betrieben, die der Allgemeinheit dienen: Wer vorsätzlich den Betrieb einer öffentlichen Verkehrsanstalt,, hindert, stört oder gefährdet, wird mit Gefängnis bestraft. Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Gefängnis oder Busse.

Lange Kommentare zu diesen Tatbeständen dürften sich erübrigen; für den hier verfolgten Zweck ist der Wortlaut wohl "self-explanatory". Nur eine Bemerkung ist vielleicht notwendig: Wo nicht anders bestimmt, ist die kürzeste Dauer der Zuchthausstrafe ein Jahr, die längste Dauer zwanzig Jahre, die kürzeste Dauer der Gefängnisstrafe drei Tage, die längste Dauer drei Jahre, und der Höchstbetrag einer Busse zwanzigtausend Franken.

Neben diesen gemeinrechtlichen Deliktstatbeständen finden sich im Luftfahrtgesetz drei besondere Vergehenstatbestände, d.h. mit Gefängnis bedrohte Tatbestände: die Verletzung von Verkehrssperren (Art.88), die Führung von Luftfahrzeugen mit falschen Kennzeichen (Art.89) und die Gefährdung durch die Luftfahrt (Art.90). Während die ersten beiden hier ausser Betracht bleiben dürfen, ist die praktische Bedeutung des dritten - der eine Ergänzung zu StGB 237 bildet - grösser, und er mag daher im Wortlaut wiedergegeben werden:

Wer während eines Fluges als Kommandant des Luftfahrzeuges, als Mitglied der Besatzung oder als Passagier die gesetzlichen Vorschriften oder anerkannte Regeln des Verkehrs vorsätzlich missachtet und dadurch wissentlich Leib oder Gut Dritter auf der Erdoberfläche in Gefahr bringt, wird mit Gefängnis bis zu drei Jahren bestraft. Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Gefängnis bis zu sechs Monaten oder Busse bis zu zehntausend Franken.

Praktisch am allerwichtigsten, weil in gewisser Beziehung nahezu schrankenlos, ist aber der Uebertretungsartikel 91, der ebenfalls "self-explanatory" ist:

Wer den Bestimmungen dieses Gesetzes, seinen Vollziehungsvorschriften oder den Bestimmungen einer zwischenstaatlichen Vereinbarung über die Luftfahrt, insbesondere den Vorschriften über den Luftverkehr, die Luftpolizei, die Bodenorganisation, die Luftfahrzeuge oder das Luftfahrtpersonal zuwiderhandelt, wird mit Haft bis zu drei Monaten oder mit Busse bis zu zweitausend Franken bestraft.

Nicht nur in der internationalen Luftfahrt, sondern auch in der Juristerei gibt es noch einige unerschlossene Gebiete. Von den meisten werden sie allerdings- wie in der Luftfahrt - auf kürzestem Wege schnellstens überflogen, für wenige handelt es sich gewissermassen um Naturreservate, um Dschungel, in denen ein wilder Kampf Aller gegen Alle bis aufs geschärfte und gespitzte Messer der Logik tobt. Eines dieser Gebiete ist das internationale Luftstrafrecht, für das die Fragestellung ungefähr wie folgt lautet: Wer muss was wo und in welchem Flugzustand tun, damit er wo wie bestraft werden kann? Für den schweizerischen gewerbsmässigen Luftverkehr, der ja hier allein interessiert, hat allerdings der schweizerische Gesetzgeber die Dinge brutal vereinfacht durch den Absatz 3 von Artikel 97 des Luftfahrtgesetzes:

Mitglieder der Besatzung eines in gewerbsmässigem Verkehr verwendeten schweizerischen Luftfahrzeuges sind dem schweizerischen Strafrecht stets unterworfen, wenn sie die Tat an Bord des Luftfahrzeuges oder im Zusammenhang mit ihren dienstlichen Verrichtungen verübt haben.

Zitieren wir der Vollständigkeit halber gleich noch die beiden ersten Absätze des folgenden Artikels 98, so wissen wir das Notwendigste über die Gerichtsbarkeit:

Die an Bord eines Luftfahrzeuges begangenen Verbrechen und Vergehen unterstehen der Bundesstrafgerichtsbarkeit.

Uebertretungen nach Artikel 91 werden durch das Eidgenössische Luftamt gemäss dem fünften Teil des Bundesgesetzes vom 15. Juni 1934 über die Bundesstrafrechtspflege verfolgt und beurteilt.

Der erste Absatz besagt, dass die Strafverfolgung der schweren Delikte nicht Sache der kantonalen, sondern der Bundesbehörden (eidg. Untersuchungsrichter, Bundesanwaltschaft, Bundesassisen bzw. Bundesstrafgericht) ist, wobei allerdings aus Zweckmässigkeitsgründen - wie im Fall der HB-IRW - die Delegation an einen Kanton vorgenommen werden kann. Der zweite Absatz deutet für die Uebertretung auf ein Verfahren, das dem aus Autobussen (= Autobussen!) wohlbekannten polizeirichterlichen Verfahren in Zürich gleicht: Das Eidgenössische Luftamt erlässt eine Strafverfügung, und wenn der Betroffene damit zufrieden ist, so kann er innert vierzehn Tagen die gerichtliche Entscheidung anrufen, worauf der Fall an den Richter geht.

Das alles ist für den Nicht-Juristen nicht sehr interessant, wenn er nicht zufälligerweise selbst in die Räder der Justizmühle gerät - und dann ist es wiederum weniger interessant als höchst unerfreulich. Nach dem Fall der HB-IRW wird aber jedem klar geworden sein, dass es sich nicht nur um graue Theorie handelt, sondern um etwas, das plötzlich unangenehm lebendig werden kann. Und darum bietet es vielleicht doch ein gewisses Interesse.

gu.

ZUM UNFALL DER B.O.A.C. BEI PRESTWICK

Der Unfall des Stratocruisers G-ALSA vom 25. Dezember 1954 bei Prestwick war nach dem nunmehr veröffentlichten (aber hier noch nicht eingetroffenen) Untersuchungsbericht darauf zurückzuführen, dass der Kommandant während des GCA stark über dem Gleitweg blieb, dann überkorrigierte und - bei stark behinderter Sicht - zu spät und zu schnell durchzog. Also ähnlich wie der Unfall des BEA-Viking vom 5. Januar 1953 bei Belfast (grünes Blatt in der Beilage).

EMPFEHLUNGEN DER B.A.L.P.A. ZUR EINSATZBEGRENZUNG

Im folgenden geben wir in Tabellenform zusammengefasst die Empfehlungen der British Air Line Pilots Association wieder, wie sie in der Januar-Nummer des "LOG" und in einer gleichzeitigen Nummer des AEROPLANE veröffentlicht wurden. Die Empfehlungen bilden den 3. Teil eines Memorandums, dessen 1. Teil das allgemeine Problem umreißt und dessen 2. Teil die verwendeten Begriffe umschreibt. In der Einleitung wird speziell darauf aufmerksam gemacht, dass die Zeitschranken nur unter dem Gesichtspunkt der Flugsicherheit bestimmt wurden - unter Ausserachtlassung z.B. sozialer Momente - und dass sie auf den gegenwärtig herrschenden Flugzeug- und Streckenverhältnissen beruhen. Die verwendeten Begriffe haben folgenden Inhalt:

<u>Einsatzarten:</u>	Ø Teilstreckenlänge:
- Kurzstrecken:	unter 3 h
- Mittelstrecken: (2 Pil., 1 Fk.)	3-4 h
- Langstrecken:	über 4 h
A: 2 Pil., 1 Nav., 1 Mech., 1 Fk.	
B: 3 Pil., 1 Nav., 2 Mech., 1 Fk.	
(2 Pil.Kdt., genügende Schlafgelegenheiten)	

Einsatzzeiten:

- Einsatztag: von der ersten Meldung auf dem Flugplatz (bezw. auf einem fremden Platz vom Abgang vom Hotel) bis zum Verlassen des Flugplatzes nach der letzten Landung.
- Einsatzwoche: sieben aufeinanderfolgende Tage
- Einsatzmonat/-quartal/-jahr: nach Kalendereinheiten

Tag- und Nachteinsatz:

Von Tageinsatz wird gesprochen, wenn die Einsatzzeit vollständig ausserhalb 0030-0730 Lokalzeit liegt bzw. auf Langstrecken B, wenn der Einsatzbeginn zwischen 0600 und 1600 Lokalzeit liegt. Alles übrige wird als Nachteinsatz bezeichnet.

	Kurzstrecken:	Mittelstrecken:	Langstrecken:	
			A:	B:
Tagesmaxima:				
Tageinsatz:	10 h	12 h	16 h	22 h
Nachteinsatz:	9 h (1)	10 h (1)	13 h	19 h
Wochenmaxima:	50 h		-	-
Flugzeitmaxima:				
Monat:	100 h		120 h	
Quartal:	255 h		300 h	
Jahr:	935 h		1000 h	
Tagesminima				
Ruhezeit (2)	8 h	8 h	8 h	48 h

Anmerkungen:

- (1) Im Kurz- und Mittelstreckeneinsatz dürfen nicht zwei Nachteinsätze aufeinanderfolgen.
- (2) Die Ruhezeitminima sind wie folgt näher bestimmt:
 - Kurzstrecken: Zwischen aufeinanderfolgenden Tagen. Ausnahmsweise kann eine Herabsetzung auf 6 h vorgenommen werden, aber nicht aufeinanderfolgend, und nicht, wenn der Einsatztag länger als 8 h ist oder wenn die Flugbesatzung weniger als 3 Personen umfasst.
 - Mittelstrecken: Nach einem Einsatztag, muss zwischen 2200 und 0800 Lokalzeit liegen.
 - Langstrecken A: Nach einem Einsatztag, muss zwischen 2200 und 0800 Lokalzeit liegen.
 - B: Zwischen zwei aufeinanderfolgenden Einsatztagen (sind aber diese kürzer als die Höchstwerte für Langstrecken A, so sind die entsprechenden Ruhezeitvorschriften anzuwenden).

(THE LOG, Januar 1955
THE AEROPLANE, 7. Januar 1955, S.25)

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 20. August 1955.

1953 5.1.	Belfast/Nutt's Corner Northern Ireland	B.E.A.	Viking G-AJDL
MTCA CAP-113, 14.7.1953		ICAO AR/275, AAD-4/41	

Unfall: Das Flugzeug, das um 1929 GMT mit 31 Fluggästen und vier Mann Besatzung in Northolt zum Dienst auf der Linie London-Belfast gestartet war, meldete sich um 2053 auf 5500 Fuss bei der Verkehrsleitung des Flughafens Nutt's Corner. Die Wolkenhöhe lag mit 4/8 auf 8000 Fuss, mit 3/8 auf 1800 Fuss, mit einzelnen Fetzen darunter; die Sicht betrug 3 Meilen, mit dauerndem leichten Regen. Für die Landung wurde die Piste 28 zugewiesen. Deren Beleuchtung bestand aus einer Doppelreihe weisser Lichter und einer grünen Querreihe an der Schwelle; die Anflugbeleuchtung aus 10 je 300 Fuss voneinander entfernten Natrium-Lichtern auf Stangen. In der Anflugachse, 990 Fuss von der Piste entfernt, stand ein 11 Fuss hoher SBA-Wagen, und 760 Fuss vor der Piste ein 9 Fuss hoher Backsteinbau für die ILS-Geräte. In Anflugrichtung fällt das Gelände gegen die Piste zu etwa 1:50 ab. Auf Wunsch des Kommandanten wurde der Anflug mit GCA-Radar geführt. Die Radarführung spielte bis etwa 3 Meilen vor dem Aufsetzpunkt und wurde dann wegen starken Regenechos unmöglich. In diesem Zeitpunkt lag das Flugzeug 90 Fuss über dem Gleitweg. Der Verkehrsleiter brach die GCA-Führung mit der Weisung ab, ausziehen, falls die Lichter nicht sichtbar würden. 20 Sekunden später meldete der Kommandant Sicht. Jetzt liess er aber das Flugzeug zu stark absinken, so dass es zunächst - 1790 Fuss vor und etwa 150 Fuss über der Piste - mit den Stangen der Anfluglichter Nr.8 und 7 kollidierte. Nach kurzer Bodenberührung stiess es mit der Rumpfunterseite gegen das Dach des SBA-Wagens und kollidierte dann mit dem ILS-Gebäude, wobei sowohl das Flugzeug wie das Gebäude zerstört wurden. 24 Fluggäste und 3 Besatzungsmitglieder wurden getötet. Die Prüfung der Vorgeschichte des Kommandanten zeigte eine gewisse Neigung, Korrekturen zu spät einzuleiten und dann überzukorrigieren.

Ursachen: Ueberkorrektur einer Ueberhöhe im Endanflug, Fehlbeurteilung des tatsächlichen Anflugwegs.

1953	Lod, Israel	S.A.S.	DC-6
15.2.			LN-
			ICAO AR/323, AAD-5/11

Unfall: Das auf der Ostasien-Linie eingesetzte Flugzeug startete um 2303 GMT auf dem Flughafen Lod zum Ueberflug nach Rom, mit 30 Fluggästen und 11 Besatzungsmitgliedern (wovon 5 ausser Dienst). Zum Start wurde die 2360 Meter lange Hauptpiste verwendet; der Startlauf war nach Flughandbuch auf 1400 Meter berechnet. Der Kommandant befand sich auf dem rechten, der 1.Offizier auf dem linken Sitz. Zu Beginn des Startlaufs verspürte der 1.Offizier am Steuer eine gewisse Linkstendenz. Nach ungefähr 600 Metern traten auf dem Motor Nr.4 vorübergehende Fehlzündungen auf. Die Besatzung mass dem keine besondere Bedeutung zu, da dies im vorausgegangenen Jahr sehr viel und auch auf dem gegenwärtigen Flug schon verschiedentlich vorgekommen war. Bei 800 Metern hätte das Flugzeug die kritische Geschwindigkeit von 96 KN erreichen sollen, was aber nicht der Fall war. Der 1.Offizier setzte den Startlauf fort, bis bei rund 1200 Meter und bei einer Geschwindigkeit von 85-88 KN am Motor Nr.1 Fehlzündungen (backfiring) auftraten. Jetzt waren auch beide Piloten durch eine starke Tendenz des Flugzeugs, nach links auszubrechen, in Anspruch genommen. Bei 1500 Meter waren mindestens drei Motoren schweren Fehlzündungen ausgesetzt. Jetzt befahl der Kommandant, den Start abzubrechen und betätigte mit dem Bordmechaniker zusammen die Luftschraubenverstellung, mit dem 1.Offizier die Bremsen. Knapp vor dem Pistenende befahl der Kommandant Notbremsung. Das Flugzeug überrollte trotzdem das Pistenende, wobei die Bugradsäule brach, und kam mit schweren Schäden an Bug und Propellern 39 Meter davon entfernt zum Stillstand. Personen wurden nicht verletzt.

Ursachen: Leistungsabfall im Startlauf*; Verspätung des Startabbruchs, verursacht durch unzuweckmässige Instruktion, nachbedingte Schwierigkeit der Entfernungsschätzung und Ablenkung der Besatzung durch Ausbrechtendenz des Flugzeugs; Verspätung der Notbremsung.

* Ueber die primären technischen Ursachen enthält der Bericht in der ICAO-Fassung nichts.

1954	Mangalore, Victoria	Trans-Australia Airlines	V-720
5.1.			VH-TVA

Unfall: Das Flugzeug wurde im Rahmen eines Umschulungsprogramms auf die neuen Viscount-Flugzeuge gestartet mit nur drei Motoren. Im Cockpit befanden sich zwei Schüler und auf dem rechten Sitz ein Instruktor; in der Kabine fünf weitere Personen. Motor Nr.4 stand ausser Betrieb, die Schraube auf Segelstellung. Im Startlauf begann das Flugzeug nach etwa 1800 Fuss nach rechts auszubrechen und kam etwa 200 Fuss weiter von der Piste ab. Das gleichzeitig versuchte Abheben gelang nicht, und nach einer Drehung um über 90 Grad prallte das Flugzeug mit ausgefahrenem Fahrwerk auf den Boden und geriet in Brand. Die drei im Cockpit befindlichen Piloten kamen ums Leben, während sich die Kabineninsassen retten konnten. - Die Untersuchung ergab, dass das Flugzeug nach etwa 1100 Fuss Startlauf Neigung zum Ausbrechen nach rechts gezeigt hatte, aber mit dem Bugrad hatte gerade gehalten werden können. Wahrscheinlich übernahm der Instruktor in diesem Augenblick das Steuer, wodurch das Bugrad entlastet wurde und dessen Steuerung ausfiel; ohne diese konnte aber das Flugzeug im gegebenen Betriebszustand unter einer Geschwindigkeitsgrenze von 96 Knoten nicht gerade gehalten werden, und als es dann ausbrach, entschloss er sich mit einer Geschwindigkeit von 85-90 Knoten zum Abheben, während die sichere Abhebegeschwindigkeit erst bei 106 Knoten erreicht gewesen wäre. Hätten die Piloten auch die zur Verfügung stehenden Schultergurten benützt, statt nur die Bauchgurten, so wären sie möglicherweise auch mit dem Leben davongekommen. Der Instruktor hatte ein Flugstudenttotal von über 11000, war aber auf Viscount erst 21:30 Stunden geflogen.

Ursachen: Mangel an spezieller Flugerfahrung, Entfall der Bugradführung in dafür ungeeignetem Betriebszustand, Abheben bei zu geringer Geschwindigkeit.

1955 10.1.	St.Petersburg, Flo., U.S.A.	National Airlines, Inc.	L-18-50 N-33369
CAB AIR No.1-0001, SA-300, 14.6.1955			

Unfall: Das Flugzeug stand mit einer dreiköpfigen Besatzung auf der Linie Orlando-Miami (Florida) im Dienst und wurde nach planmässiger Zwischenlandung auf dem Pinellas County International Airport vom Kommandanten bei gutem Wetter und mit zehn Fluggästen zum Start gerollt. Vor dem Abbremsen wies der Kommandant den Copiloten an, die nächste Teilstrecke zu übernehmen. Der Copilot führte die Vorbereitungen zum Start normal durch und leitete um 0938 (EST) den Start ein. Verbunden mit einem Abfall des Ladedrucks von $45\frac{1}{2}$ auf etwa 41" im linken Motor zeigte das Flugzeug kurz nach Beginn des Startlaufs eine Tendenz zum Ausbrechen nach links, die vom Copiloten überkorrigiert wurde und in eine Pendelbewegung aus- schlug. Als eine Geschwindigkeit von rund 80 Knoten erreicht war, bemerkte der Kommandant auf dem selben Motor einen Abfall des Ladedrucks um 20-25", wiederum verbunden mit einem Ausbrechen nach links, worauf er die Führung übernahm, das Triebwerk stilllegte und zu bremsen versuchte, jedoch ohne Erfolg. Das Flugzeug drehte und rutschte nach links über die Piste hinaus, wobei das Fahrwerk zusammenbrach. Es blieb neben der Piste in Gegenrichtung zum Start und in etwa 1800 Fuss Entfernung vom Pistenanfang liegen und wurde durch Feuer, das zufolge Flügeltankbruch bei der rechten Motoren- gondel ausgebrochen war, weitgehend zerstört, konnte aber von den Insassen rechtzeitig noch geräumt werden, und nur der Kommandant und die Stewardess erlitten leichte Verletzungen. - Der Copilot hatte sehr wenig Flugerfahrung auf diesem Flugzeugmuster (Lockheed Lodestar), das im Start zum Ausbrechen neigt. Die Prüfung des unbeschädigt gebliebenen Motors zeigte normalen Lauf; jedoch wies das Laderrad Spuren des Durchgangs eines kleinen Gegenstandes auf. Die Fusshebelgruppe weist eine konstruktive Schwäche insofern auf, als die Einstellung auf die Grösse des Piloten unvermerkt über die vorderste Raste hinausführen kann, was bei starker Belastung Bruch und Ausfall zur Folge haben kann; ob dies auch hier der Fall war, konnte wegen der eingetretenen Zerstörungen nicht mehr festgestellt werden.

Ursachen: Ueberkorrektur einer im Start aufgetretenen Ausbrechenden- denz durch den Copiloten, bedingt durch mangelnde Flugerfahrung; Unwirksamkeit der nachfolgenden Bremsung durch den Kommandanten, entweder zufolge Verspätung oder zufolge Bruch in der Fusshebelgruppe.