

Aeropers Rundschau

Liebe Mitglieder!	2
Wahlen und Abstimmungen	3
Einige Angaben über die DC-8	4
Düsenflugzeuge für den Luftverkehr	5
Abschluss der Steuerverhandlungen	6
Offene Stelle!	8
Andere Länder ...	9

1954 → 2014

BEILAGEN: Adressliste 1.1.1956

Vorstands- und Kommissionsliste 1.1.1956

Verfügung der Finanzdirektion des Kantons Zürich
betr. Steuerpauschalierung vom 6.12.1955

Unfallberichte: MacArthur Field, 4.4.1955

Albuquerque, 19.2.1955

Pazif.Ozean, Küste vor Oregon, 26.3.1955

Chicago, 17.7.1955

LIEBE MITGLIEDER!

Vorstand und Präsident wünschen Ihnen ein gutes neues Jahr und Happy Landings! Nachfolgend einiges zur Orientierung:

1. Orientierungsabende. Bis heute konnten drei Orientierungsabende durchgeführt werden. Um möglichst allen die Gelegenheit zur Aussprache geben zu können, sollen noch zwei weitere Abende abgehalten werden. In der Angelegenheit HB-IRW kann das eindeutige Ergebnis der bisherigen Aussprachen dahin zusammengefasst werden, dass alle Mitglieder die Verwirklichung einer Gerechtigkeit verlangen, welche diesen Namen verdient! Die vorgesehene Besprechung mit der Swissair bzw. deren Vertreter konnte bis heute wegen Einsatzschwierigkeiten nicht durchgeführt werden.
2. Vorstandsmitglieder. Die von uns erbetene schriftliche Bestätigung der Swissair, dass kein Funktionär der Aeropers persönliche Nachteile befürchten muss, wenn er sich für die Aeropers exponiert, ist leider noch nicht eingegangen.
3. Nachwuchsproblem. Bis heute wurden von der Swissair fünf Funker zu Copiloten umgeschult. Die Erfahrungen waren gut. Zudem konnten diese Piloten zum Teil in einer Doppelfunktion eingesetzt werden, wodurch auf einzelnen Strecken ein Besatzungsmitglied eingespart werden konnte. Der Vorstand ist der Ansicht, dass man in der heutigen Mangellage alle Möglichkeiten ausschöpfen und auch noch die vorhandenen R/O und Navros bei gegebener Eignung zu Piloten ausbilden sollte. Selbstverständlich sind diese Herren um einiges älter als unsere jüngsten Piloten; je länger man aber zuwartet, desto schwieriger wird das Problem. Man sollte nicht vergessen, dass diese Leute eine grosse Flugenerfahrung besitzen und in ihrer Doppelfunktion bei richtiger Ausnützung soviel einbringen können, dass sich eine Umschulung auch heute noch gut lohnen dürfte. Soviel mir bekannt ist, wurden darüber schon verschiedene Aussprachen geführt; dabei wurde auch die Ansicht geäußert, man hätte sich eben melden sollen (etwa auf die erste Ausschreibung?). Mag sein, aber viel wichtiger scheint mir der Umstand zu sein, dass die Lücke, die beim Nachrücken dieser Leute als Piloten entsteht, leichter zu füllen sein wird, als es die Pilotenlücke heute ist. Hoffen wir jedenfalls, dass die gestartete Aktion erfolgreich verläuft!

Mit freundlichen Grüßen:

Der Präsident:

sig. A.Sooder.

WAHLEN UND ABSTIMMUNGEN

Unsere im Kanton Zürich stimmberechtigten Mitglieder werden mit Genugtuung zur Kenntnis nehmen, dass das am 4. Dezember 1955 in der Volksabstimmung angenommene Gesetz über die Wahlen und Abstimmungen verschiedene für sie wesentliche Erleichterungen verwirklicht. Die massgebenden Bestimmungen des neuen Gesetzes lauten wie folgt:

Vorzeitige Stimmabgabe:

29. Den Stimmberechtigten ist auch am Samstag vor dem Wahl- oder Abstimmungstage Gelegenheit zur Stimmabgabe durch die Urne einzuräumen.

Ueberdies sind die Gemeinden berechtigt, bei kantonalen, Bezirks-, Kreis- und Gemeindewahlen und -abstimmungen die Stimmabgabe durch die Urne allgemein oder in einzelnen Fällen schon am Freitagabend vor dem Wahl- oder Abstimmungstage zuzulassen.

30. Stimmberechtigte, die wegen Ortsabwesenheit am Gang zur Urne verhindert sind, können vom Donnerstag vor dem Wahl- oder Abstimmungstage an während der Bürozeit in der Gemeinderatskanzlei oder dem Kreisbüro ihre Stimme abgeben. Stellvertretung ist in diesem Falle ausgeschlossen.

Stimmabgabe auf dem Korrespondenzwege:

40. Bei kantonalen, Bezirks-, Kreis- und Gemeindewahlen und -abstimmungen können Stimmberechtigte, die wegen Ortsabwesenheit, Krankheit, Invalidität oder vorgerückten Alters oder infolge gesundheitspolizeilicher Massnahmen am Gang zur Urne und an der vorzeitigen Stimmabgabe verhindert sind, ihre Stimme auf dem Korrespondenzwege abgeben.

Vom Ausland aus kann auf dem Korrespondenzwege nicht gestimmt werden.

41. Der Stimmberechtigte, der seine Stimme für eine einzelne Abstimmung oder für Abstimmungen während einer längeren Zeitdauer auf dem Korrespondenzwege abgeben will, hat bei der Gemeinderatskanzlei oder dem zuständigen Kreisbüro der Gemeinde, in welcher er stimmberechtigt ist, spätestens 10 Tage vor dem Abstimmungstage schriftlich und begründet das Abstimmungsmaterial für eine einzelne Abstimmung oder für die Dauer seiner Verhinderung zu verlangen.
42. Der Stimmregisterführer prüft das Gesuch und die Stimmberechtigung des Gesuchstellers und stellt ihm hierauf das Material unverzüglich und gebührenfrei zu.

43. Der Stimmberechtigte schliesst die benützten Stimmzettel in das Stimmzettelkuvert und sendet dieses im Rücksendekuvert frankiert so rechtzeitig der Gemeinderatskanzlei oder dem Kreisbüro zu, dass es spätestens am Samstag bis 12 Uhr vor dem Wahl- oder Abstimmungstage dort eintrifft.

Wie der beleuchtende Bericht des Regierungsrates ausführt, ist die Revision im eidgenössischen Bereich, die in diesen Punkten ebenfalls hätte Verbesserungen bringen sollen, ins Stocken geraten. Das Gesetz bestimmt aber vorsorglich, dass die Bestimmungen über die Stimmabgabe auf dem Korrespondenzweg auch auf eidgenössische Wahlen und Abstimmungen anzuwenden sein werden, sobald durch Bundesrecht eine entsprechende Ermächtigung der Kantone ausgesprochen wird. Vorläufig muss man sich allerdings mit den Verbesserungen auf kantonalem Boden zufrieden geben.

EINIGE ANGABEN UEBER DIE DC-8

Start-Pistenlänge	3.350 ft
Startgewicht	252.000 lbs
Steigzeit auf 30500 ft	16 min
Erste Höhenstufe	30.500 ft
Zweite Höhenstufe:	40.500 ft
Durchschn.Reisegeschw.	556 m.p.h.
Zeit zum Absinken aus 40500 ft	23 min
Kabinensinkgeschwindigkeit	288 ft/min
Landegewicht	170.900 lbs
Lande-Pistenlänge	6.330 ft
Nutzlast	34.110 lbs

Eine kürzlich erlassene offizielle Weisung sieht vor, dass ein Düsentriebwerk erst drei Jahre nach erfolgreicher Absolvierung des 150 Stunden-Testes für den Einsatz im zivilen Luftverkehr freigegeben wird. Das Triebwerk J-57-31 könnte somit erst ab Mitte 1959 eingesetzt werden, und deshalb auch die Boeing 707, die damit ausgerüstet werden soll. Die DC-8 war auf jeden Fall erst auf Dezember 1959 vorgesehen.

(THE AEROPLANE, 4. November 1955.)

DÜSENFLUGZEUGE FUER DEN LUFTVERKEHR

In der nachstehenden Auswahl von Kurzmeldungen, die der englischen Zeitschrift THE AEROPLANE entnommen wurden, sind einige Ungereimtheiten bezüglich Lieferterminen usw. speziell für die DC-8 enthalten. Dies dürfte u.a. darauf zurückzuführen sein, dass dieses Flugzeug vorerst in einer Version für den amerikanischen Binnenverkehr (z.B. für die UAL) und erst etwas später auch für den Transatlantikverkehr abgeliefert werden soll.

Mehr Bestellungen für Düsenverkehrsflugzeuge: Laut Meldungen aus U.S.A. sind die EASTERN AIR LINES daran, eine Bestellung von nicht weniger als 30 DC-8 zu plazieren. Auch von den AMERICAN AIRLINES und BRANIFF INTERNATIONAL AIRWAYS werden Bestellungen entweder für DC-8 oder Boeing 707 erwartet. Diesseits des Atlantik bringen diese grossen Bestellungen die "Langstreckengesellschaften" in eine schwierige Lage. Die Liefermöglichkeiten werden natürlich schlechter, und es sieht fast so aus, als ob die PAA für ca. ein Jahr ein Düsenflugzeugmonopol für Transatlantik- und Transpazifikflüge haben wird. "American Aviation Daily" vermutet, dass die BOAC wahrscheinlich eine der ersten ausländischen Gesellschaften sein wird, die amerikanische Düsenverkehrsflugzeuge bestellen. Die damit verbundenen finanzpolitischen Probleme sind allerdings bedeutend. Auf jeden Fall wird ein Mitkonkurrieren auf dem Nordatlantik in den ersten Sechzigerjahren sehr schwierig sein, sofern diese neuen Typen die in sie gesetzten Erwartungen erfüllen und die verschiedenen betriebstechnischen Probleme bis dahin gelöst werden können.

(11.11.1955)

Triebwerke für die Boeing 707: Nach einer Meldung der Aviation Week planen Boeing den versuchsweisen Einbau von Rolls Royce Conway- und Bristol Olympus-Düsentriebwerken in ihren Prototyp 707.

(11.11.1955)

Eine neue DC-8-Bestellung: Wie bereits angezeigt, haben die UNITED AIRLINES beschlossen, DC-8 zu bestellen. Der Auftrag umfasst 30 Einheiten, was ca. \$ 175 Millionen kostet. Die Bestellung der PAA umfasst 25 DC-8 und 20 Boeing 707. Der Beginn der Ablieferung an die UAL wird auf Mai 1959 erwartet, die Indienstellung auf November desselben Jahres. Die UAL-Ausführung ist für 112 bis 140 Passagiere geplant. Die UAL haben vorgängig detaillierte Studien über den Einsatz von Düsenverkehrsflugzeugen durchgeführt und, nach Douglas, wichtige Beiträge an die Entwicklung der DC-8 geliefert. Der Lieferbeginn an die PAA ist auf Dezember 1959 vorgesehen.

(4.11.1955)

ABSCHLUSS DER STEUERVERHANDLUNGEN

I.

Wie bereits kurz mitgeteilt, konnten die Verhandlungen mit den Vertretern der Kant.Finanzdirektion zu Ende geführt werden. Die Gründe, welche zu diesen Diskussionen Anlass gaben, haben wir Ihnen seinerzeit dargelegt. In der Zwischenzeit ist der ganze Problemkreis noch aktueller geworden. Ein neuerlicher Entscheid der Oberrekurskommission des Kantons Zürich hielt nämlich fest, dass unsere bisherige Regelung ungültig war. Sie hatte lediglich in einem vorbesprochenen Antrag unseres früheren Steuerberaters an den Chef des Steueramts der Stadt Zürich bestanden. Dieser Antrag wurde nie genehmigt und war zudem der falschen Instanz vorgelegt worden (alleinige Zuständigkeit der Kant.Finanzdirektion). Die tolerante Praxis einiger städtischer und ländlicher Steuerkommissäre wurde durch diesen Entscheid desavouiert und verunmöglicht, sodass unsere Schritte unbewusst sehr dringlich geworden waren.

Die Ausgangslage für unsere Begehren war somit schlechter als erwartet, weil wir nun nicht mehr auf einem bestehenden Abkommen aufbauen konnten. In hartnäckig und langwierig geführten schriftlichen und mündlichen Verhandlungen konnte die beiliegende Abmachung erreicht werden. Sie ist als Verfügung der Kant. Finanzdirektion abgefasst und im Kant.Amtsblatt publiziert worden.

II.

Generell ist zum Abkommen zu bemerken:

1. Die zugestandenen Zahlen gelten bereits für die Steuereinschätzung 1955/56. Ihre Berücksichtigung erfolgt automatisch durch die Steuerkommissäre. Nur die 3-5 Mitglieder, deren Steuereinschätzung durch spezielle Mitteilung der Behörden ausdrücklich als definitiv bezeichnet worden ist, sollen das Gemeindesteueramt auf die Verfügung aufmerksam machen.
2. Die Regelung gilt - ohne unser Zutun - für das gesamte fliegende Personal. Wir verhandelten lediglich im Namen der Aeropers sowie der beteiligten Bordmechaniker, verteidigten jedoch auch die Anliegen der übrigen Berufsgruppen, soweit es sich um Gesamtinteressen handelte.
3. Die bewilligten Beträge stellen Pauschalen dar, die von unsern Mitgliedern ohne speziellen Nachweis geltend gemacht werden können. Die Individualrechte des Einzelnen bleiben dadurch unangetastet. Wer also bei dieser Regelung nicht auf seine Rechnung kommt, kann ohne weiteres seine eigenen

Abzüge geltend machen. Nur muss er dann seine Auslagen auf den Rappen genau nachweisen.

III.

Den einzelnen Abzugsposten ist folgender Kommentar beizufügen:

1. Auto: Die von uns propagierte allgemeine Pauschale wurde von — den Behörden strikte abgelehnt, weil sie den Grundsätzen der gesamten schweizerischen Steuergesetzgebung und -praxis widerspreche.

Durch die Zugestehung des Abzugs wurde die beruflich bedingte Notwendigkeit der Haltung eines Motorfahrzeuges anerkannt, was während der jetzigen Verhandlungen anfänglich bestritten wurde und daher für künftige Neuregelungen von Bedeutung sein dürfte.

Der Tarif von 25.Rp. pro km beruht auf einer Entscheidung der Eidg.Wehrsteuerverwaltung aus dem Jahre 1954, welcher von den Kant.Behörden übernommen worden ist.

Nach langem Hin- und Her wurden 250 Retourfahrten zugestanden, ein Punkt, der wenigstens einzelne Mitglieder für die Nichterfüllung anderer berechtigter Begehren entschädigen dürfte.

Das Minimum von Fr.500.- soll in 1.Linie den Besatzungen von Kloten und Glatthbrugg zu Gute kommen, die bisher nichts oder nur wenig abziehen konnten.

Wer kein Motorfahrzeug besitzt, kann etwaige Transportkosten geltend machen, da ihm ja Taxi-, Bus-, Zugs- und Velospesen - meist sogar kumuliert - anfallen.

2. Verköstigung: Der Prozentsatz von 20% hat zur Folge, dass — Besatzungen mit kleinerem Einkommen leider weniger abziehen können, obwohl sie oft gleiche Auslagen haben. Hier setzte sich der fiskalisch bedingte, nicht sehr demokratische Standpunkt durch, dass von höhern Einkommen höhere Abzüge tragbar seien als von einem niedrigen. Kleine Einkommen bringen prozentual weniger Steuergelder ein, da sich bei ihnen die niedrige Progression in Verbindung mit den Sozialabzügen voll auswirkt.

Hoffentlich kann in einem späteren Zeitpunkt durch einen neuen Anlauf dieser Schönheitsfehler ausgemerzt werden.

3. Berufskleider: Die SWR errechnete zu Hd. der Steuerbehörden — Uniformerneuerungskosten im jährlichen Betrag von Fr.180.-. Zusätzlich wurden Fr.170.- für Reinigungsspesen zugestanden. Unsere höheren Ansprüche wurden mit dem

Hinweis darauf abgewimmelt, dass einerseits unsere privaten Bekleidungsauslagen geringer seien und andererseits nicht uniformierte Berufskategorien gar keine solchen Abzüge machen könnten.

4. Weiterbildung: Dieser Abzug wird wohl nicht alle Mitglieder befriedigen können. Der Staat verweigert aber höhere generelle Beträge, da die durchschnittlichen Ausgaben im Laufe der Dienstjahre sinken, und da Leute mit grösserem Aufwand diesen wohl leicht belegen könnten.
5. Versicherung: Wir vertraten hier die Ansicht, dass wir wie jeder Militärpilot unsere effektiven Versicherungsaufwendungen (pauschal: +Fr.400.-) über die gesetzl. Beträge hinaus abziehen können sollten. Dem wurde jedoch entgegengehalten, dass
 - a) die Militärpiloten einer speziellen Verordnungsvorschrift unterstehen,
 - b) andere Berufskategorien ebenfalls höhere Versicherungsprämien bezahlen. Ihr Mehranspruch ist aber seinerzeit bei der Beratung des neuen Gesetzes im Parlament eindeutig abgelehnt worden.

IV.

Wenn auch nicht alle unsere minimal angesetzten Forderungen erfüllt worden sind, dürfte das Erreichte doch für viele Mitglieder eine Erleichterung der Steuerlasten bringen.

Auf alle Fälle steht fest, dass durch die neue, gesetzlich fundierte Regelung eine günstige Ausgangsbasis für eigene, spätere Interventionen sowie für die Steuervorstösse unserer Genfer Besatzungen geschaffen worden ist.

Abschliessend möchte der Vorstand den Herren A.Stutz, G.Stemmer, R.Hofer und H.Jenny für ihre wertvolle und tatkräftige Mitarbeit in der Steuerkommission danken.

OT

OFFENE STELLE!

Gesucht wird ein weiterer IFALPA RELATIONS OFFICER! Bedingungen: Freude an englischer Korrespondenz, Interesse an den IFALPA-Problemen und Kommandantenposition (sonst würden wir die am Hirschengraben entwickelte Ausschreibungsformel übernehmen: eine Frau wäre angenehm!). Interessenten belieben sich bei Herrn Stierli zu orientieren und beim Präsidenten zu melden.

ANDERE LAENDER

Der Verband hat sich veranlasst gesehen, im Namen der Verkehrspiloten in ihrer Gesamtheit dem Direktor eines Hotels seine Entschuldigung auszusprechen für das Verhalten einiger Berufsangehöriger, die sich dort als Gäste aufhielten.

Der Vorfall - oder die Vorfälle - bezeugten den Mangel der allgemein vorauszusetzenden Höflichkeit gegenüber andern Hotelgästen und eine anscheinend vollständige Missachtung der Verpflichtung des Piloten, für die Arbeit des nächsten Tages die bestmögliche Einsatzbereitschaft sicherzustellen.

Wir zweifeln nicht daran, dass die direkt Beteiligten die Angelegenheit bedauern, aber der Schatten, der dadurch auf alle Piloten gefallen ist, wird erst nach einiger Zeit verblassen.

Die meisten der ethischen Grundsätze, an welche der Verkehrspilot gebunden ist, werden durch diesen Fall berührt. Diese Grundsätze in Form einer Standesordnung schriftlich niederlegen zu wollen, würde unseres Erachtens ans Lächerliche grenzen. Schliesslich sollte man meinen, dass die Angehörigen eines der verantwortungsvollsten Berufe, die es gibt, sich instinktiv richtig verhalten, ohne dafür in einer Standesordnung nachsehen zu müssen.

Immerhin, es ist die Pflicht aller Mitglieder, dafür zu sorgen, dass kein anderes den Beruf als solchen in Misskredit bringt, und ein rechtes Wort zur rechten Zeit mag gelegentlich einen Fehltritt verhüten.

Ganz abgesehen von der vielleicht unwägbaren, aber unendlich wichtigen Berufswürde hat ein derartiges Verhalten auch nur weniger Berufsangehöriger die unglückliche Folge, dass die Interessen aller geschädigt werden, wenn es um die Frage der "1st class accomodation" geht.

Ein jedes Ding hat seine Zeit und seinen Ort, und ein Verhalten, das während der Kriegsjahre in Mess oder Kantine lustig gewesen sein mag, ist 1955 an der Oeffentlichkeit nur mehr abstossend.

(THE AUSTRALIAN AIR PILOT, November 1955)

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 31. Januar 1956.

A E R O P E R S
Sekretariat

Adressenverzeichnis der AEROPERS-Mitglieder

(Stand 1. Januar 1956)

PILOTEN

1 Aerni, Rudolf	Spitalstr.27	Rüti/ZH	055/2 41 10 rl
2 Allmen von, Georges	c/o d'Aujourd'hui Züricherstr.362	Kloten	93 76 62 rl
3 Bart, Armin	Neubrunnenstr.767	Kloten	93 78 02
4 Baumann, Karl	Bramen	Kloten	93 74 43
5 Baumann, Peter	Rebbergstr.87	Ober- Engstringen	98 88 84
6 Bayer, Manfred	Zeppelinstr.49	Zürich 6/57	28 70 77
7 Beck, Roger		Zumikon	91 34 38
8 Berlinger, Karl	Zürcherstr.153	Ober- Engstringen	98 87 68
9 Bertschi, Adolf	Walchestr.23	Zürich 6	28 93 47
10 Bezzola, Andrea	Blumenstr.15	Glattbrugg	93 64 43
11 Biasi, Hermann	Im Schatzacker	Bassersdorf	93 56 62
12 Bietenholz, Peter	Schaffhauserstr.126	Glattbrugg	93 65 75
13 Bill, Ernst	Rechweg 8	Dübendorf	96 68 36
14 Bizozzero, Eduard	Bettlistr.14	Dübendorf	96 66 90
15 Blaser, Willi	Bodenackerstr.8	Wallisellen	93 35 07
16 Blum, Victor	Bramen	Kloten	93 74 07
17 Bockhorn, Rudolf	Berghaldenstr.38	Zürich 53	34 55 96
18 Bohli, Eugen	Schaffhauserstr.149	Bachenbülach	96 15 59
19 Borner, Armin	Holbergstr.2	Kloten	93 74 37
20 Borner, E.W.	Villa Saint-Loup	Versoix	022/8 52 39
21 Bötschi, Max	Holberg 748 oder Scheffelstr.48	Kloten	93 16 12
22 Brägger, Julius	Seestr.139 b	Thalwil	92 28 14
23 Büchi, Heinrich	Lerchenbergstr.56	Erlenbach/ZH	91 19 98

24 Burkhardt, Rodolphe	Schauenbergstr.30	Zürich 11/46	48 56 34
25 Bürki, Andres	Sonnenbergstr.	Niederglatt	94 02 42
26 Cevey, François	Chemin du Vallon	Nyon	022/9 63 74
27 Christen, Hansruedi	Unt.Haslibachstr.6	Küsnacht	98 45 47
28 Dietschi, Hugo	Sägereistr.1	Glattbrugg	93 68 70
29 Dübendorfer, Max	Ueberlandstr.228	Dübendorf	96 72 28
30 Ehrat, Emil	Sägereistr.1	Glattbrugg	
31 Erb, Fritz	Höhestr.46	Zollikon	24 83 96 oder 33 07 26
32 Erni, Hellmut	Griesernweg 33	Zürich 10/37	42 83 23
33 Ernst, Hans		Lindau ZH	052/3 31 89
34 Etienne, Armand	Rue Louis Favre 11	Genève	022/33 75 07
35 Fischli, Ernst	Steinmüristr.	Pfäffikon ZH	97 58 43
36 Fretz, Robert	Kapfhalde	Zumikon	91 33 59
37 Friclet, Daniel	Bruggackerstr.16	Glattbrugg	93 64 61
38 Gaiser, Ernst	Hammerstr.42	Zürich 8	24 34 81
39 Geerig, Heinrich	Frohdörflistr.8	Glattbrugg	93 69 30
40 Geiger, Reinhard	Falkenstr.14	Dübendorf	93 40 10
41 Ghirardello, Josef	Dammstr.59	Zollikon	24 94 86
42 Glutz, Rudolf	Furttalstr.1	Zürich 11/46	46 23 15
43 Goumaz, Charles	Route de Chêne 43d	Genève	022/35 10 54
44 Habegger, Paul	Hardpüntstr.7	Kloten	93 76 71
45 Hauert, Freddy	Bruggwiesenstr.7	Glattbrugg	93 64 68
46 Hauser, Konrad	Hermikonstr.28	Dübendorf	96 62 16
47 Heiniger, Robert	Hardstr.7	Wallisellen	93 28 54
48 Heitmanek, Otto	Drusbergstr.91	Zürich 7/53	34 16 83
49 Heiz, Eugène	Hotel Bahnhof	Glattbrugg	93 68 77 od.0242 33 14
50 Herzog, Kurt	Villa Margherita	Bosco-Luganese	091/2 48 58 oder Zürich 35 26 87 r
51 Hess, Marc	Schwarzackerstr.12	Wallisellen	93 23 40
52 Hofer, Rudolf	Bombachstr.24	Zürich 10/49	96 76 35
53 Hüttenmoser, Frederik	141 Willard Ave. Hotel Leoneck	Totowa-Boro N.J. Zürich 1	AR-44702 26 47 33
54 Hürzeler, Ernst	Bruchstr.	Meilen	92 76 88

55 Iff, Walter	Hugostr.10	Zürich 11/50	48 39 31
56 Iselin, Werner	Freiestr.96	Zürich 7/32	24 53 41
57 Jäckle, Hans	Falkenstr.8	Dübendorf	96 56 87
58 Jacob, Marcel	Frohdörflistr.10 Brehenstr.79	Glattbrugg Düsseldorf	93 64 50
59 Jeanmaire, Louis	Falkenstr.10	Dübendorf	96 66 85
60 Jenny, Hans	Claridenstr.2749	Effretikon	052/3 24 08
61 Jenny, Rudolf	Glatthofstr.15	Glattbrugg	93 68 82
62 Kaufmann, Hans	Oerlikonerstr.74	Zürich 11/57	48 78 69
63 Keller, Werner	Bruggackerstr.18	Glattbrugg	93 65 77
64 Knecht, Hans	Kusenstr.21	Küsnacht	90 43 61
65 Knecht, Wilfried	Holberg 753	Kloten	93 74 05
66 Kuhn, Hans	Schüracherstr.	Brüttisellen	93 23 48
67 Künzler, Felix	Steinackerweg 4	Wallisellen	93 37 83
68 Länzlinger, Ferdinand	Seestr.97	Zöllikon	
69 Leuenberger, Robert	Bruggwiesenstr.11	Glattbrugg	
70 Liechti, Hans-Ulrich	Fliederstr.6	Glattbrugg	93 60 25
71 Liljequist, Kurt	Imfeldstr.	Zürich 10/37	28 54 72
72 Maier, Otto	Hochstr.13	Zürich 7/44	26 24 11
73 Meier, Ruedy	Schärenmosstr.9	Zürich 11/52	48 57 64
74 Meier, Willy	Lerchenweg 14	Kloten	93 76 42
75 Meierhofer, Walter	Schützenhausweg 2	Bassersdorf	93 54 73
76 Meyer, Walter	Schärenmosstr.49	Zürich 11/52	48 49 82
77 Meyner, Horst	Fliederweg 1	Kloten	93 74 02
78 Mirault, Georges	Avenue Bertrand 5	Genève	022/25 07 72
79 Moreillon, David	Avenue du Simplon 45	Lausanne	021/26 07 57
80 Moret, Gilles	Röslistr.45	Zürich	28 61 73
81 Moser, Ernst	Hauptstr.12	Brugg	056/4 20 17
82 Müggler, Josef	Hub 813	Bassersdorf	93 56 24
83 Müller, Paul	Bockhornstr.21	Zürich 9/47	54 83 12
84 Muser, Alfred	Holberg 725	Kloten oder Wädenswil	93 72 80 95 63 31
85 Muser, Hugo	Schaffhauserstr.64	Kloten oder Basel	93 71 78 061/23 51 83
86 Oberson, Pierre	Ave.de la Gare 34	Châtel St.Denis	

87	Ott, Charles	Bodenacker 7	Wallisellen	93 22 57
88	Pagnamenta, Giuseppe	Sägereistr.1	Glattbrugg	
89	Pellaud René	La Boverie	Satigny	022/8 91 83
90	Pelzer, Manfred	Im Backofen 4	Wallisellen	93 35 22
91	Peyer, Fredy	Schaffhauserstr.89	Glattbrugg	
92	Rageth, Eugen	Schatzhalde	Kloten	93 74 91
93	Rätz, Charles	Frohdörflistr.4	Glattbrugg	93 65 54
94	Rellstah, Pierre	Erlenwiesenstr.15	Glattbrugg	93 67 57
95	Rentsch, Otto	Nötzlistr.14	Zürich 10/49	56 82 98
96	Ris, Kurt	Seestr.120	Küsnacht	91 02 01
97	Ris, Walter	Seestr.63	Küsnacht	98 41 83
98	Robert, Pierre	Margarethenstr.5	Glattbrugg	93 65 96
99	Roffler, Christian	Im Grund 8	Dübendorf	96 69 43
100	Rutishauser, Kurt	Langgasse 9	Winterthur	052/2 59 06
101	Rychener, Reinhart	Im Walder 15	Zürich 8	34 05 38
102	Sauge, Pierre	Balsbergweg 1	Kloten	93 79 26
103	Schaaf, Kurt	Sägereistr.1	Glattbrugg	93 62 12
104	Schärer, Hans-Jakob	Holberg 724	Kloten	93 76 08
105	Schärer, Karl	Hofwiesenstr.114	Zürich 6/57	28 45 32
106	Schärer, Rudolf	Glärnischstr.6	Glattbrugg	93 66 24
107	Schärli, Kurt	Seminarstr.104	Zürich 6/57	26 37 02
108	Schefer, Emil	Regensbergerstr.3	Kloten	93 75 62
109	Scheitlin, Robert	Beethovenstr.1	Zürich 2	23 20 08
110	Schilliger, Richard	Thomas Scherrstr.	Küsnacht	98 41 58
111	Schmid, Peter	Regensdorferstr.171	Zürich 10/49	56 53 84
112	Schmid, Ferdinand	Artherstrasse	Walohwil ZG	042/7 82 54
113	Schmitt, Bruno	Im Bergli	Bülach	96 17 39
114	Schneeberger, Beat	Bubentalstr.8	Wallisellen	93 31 56
115	Schneider, Arthur	Feldblumenstr.611	Regensdorf	94 44 61
116	Schnetzer, Roland	Langägertenstr.22	Zollikerberg	24 03 38
117	Schreiber, Fritz	Im Zipfel	Kloten	93 75 77
118	Schüpbach, Otto	Eigenheimstr.20	Wallisellen	93 28 85
119	Schwarzenbach, Theo	"Seehof"	Meilen	92 79 28
120	Schwärzler, Robert	Blumenstr.14	Glattbrugg	93 64 03

121 Siegfried, Horst	Riedhofstr.56	Zürich 10/49	56 80 77
122 Sigrist, Walter	Frohdörflistr.8	Glatthbrugg	93 60 02
123 Sooder, Alfred	Klotenerstr.4	Wallisellen	93 32 84
124 Spycher, Walter	Glärnischstr.20	Dübendorf	96 72 78
125 Stadelmann, Felix	Plattenstr.7	Glatthbrugg	93 68 22
126 Staubli, Robert	Kusenstr.15	Küsnacht	98 45 77
127 Steiner, Guy	Hegibachstr.2	Zürich 7/32	32 94 54
128 Sterchi, Peter	Lerchenweg 16	Kloten	96 72 31
129 Stierli, Willy	Falkenstr.6	Dübendorf	96 68 34
130 Strickler, Kurt	Lachenacker 14	Zürich 10/49	56 71 49
131 Stutz, Alfred	Böndlerstr.8	Kilchberg ZH	91 47 77
132 Stutz, Hans	Rosenstr.4	Glatthbrugg	93 67 76
133 Sater, Roger	Rotackerstr.19	Wallisellen	93 30 23
134 Traber, Max	Furttalstr.3	Zürich 11/46	48 76 07
135 Trösch, Werner	Plattenstr.9	Glatthbrugg	93 65 47
136 Tscharner, Anton von	Höhenstr.31	Wallisellen	93 25 06
137 Vogler, Heinrich	Eggstr.32	Oberengstringen	98 77 17
138 Vuille, Edouard			021/5 29 30
139 Wagner, Perry	Witellikerstr.21	Zollikon	24 84 55
140 Weiss, Willy	Parkstr.23	Baden	2 41 08
141 Widmer, Rudolf	Klotenstr.66	Bassersdorf	93 55 47
142 Wiedmer, Niklaus	Lindenstr.10	Glatthbrugg	93 67 86
143 Zimmermann, Franz		Bülach	96 14 17
144 Zuberbühler, Alfred	Frohdörflistr.3	Glatthbrugg	93 67 55

BORDFUNKER/NAVROS

1 Aebersold, Hans	Schulhausstr.16	Dübendorf	96 69 72
2 Auberson, Paul	Bruggackerstr.12	Glatthbrugg	93 64 02
3 Borner, Hans	Ludretikerstr.4	Thalwil	92 13 20
4 Breitenstein, Othmar	Schulhausstr.12	Dübendorf	96 68 20
5 Cescatti, Max	Knechtackerstr.7	Rüti ZH	055/2 44 19
6 Damon, Charles	Ave.Gallatin 7	Genève	022/33 11 92.4

B O R D F U N K E R - 6 -

7	Flückiger, Andres	Obsthaldenstr.181	Zürich 11/46	46 20 92
8	Furrer, Eduard	Guggacherstr.25	Zürich 6/57	26 56 86
9	Gass, Paul	Frohdörflistr.11	Glattbrugg	93 64 71
10	Gloor, Jules	Scharacherstr.	Brüttisellen	93 25 01
11	Guyer, Jost	Neuhrunnenstr.	Kloten	93 77 92
12	Hess, Armin	Bramen	Kloten	93 75 79
13	Heusser, Eugen	Bruggackerstr.18	Glattbrugg	93 65 06
14	Jörg, Hans	Gockhausen	Zürich 44	96 74 24
15	Kammer, Heinrich	Linden 1353	Rümlang	93 83 48
16	Krähenbühl, Hans	Zürcherstr.	Nänikon	97 05 43
17	Leibundgut, Louis	Linde	Rümlang	93 91 86
18	Magnin, Jean-Louis	Chemin Taddeoli	Cointrin	022/8 97 62
19	Neuschwander, Willy	Plattenstr.9	Glattbrugg	93 64 57
20	Oess, Alfred	Flura 426	Brüttisellen	93 28 84
21	Rudin, Paul	Lindenstr.10	Glattbrugg	93 64 19
22	Rüdlinger, Max	Im Egger	Fällanden	95 32 66 oder 95 31 37
23	Ruesch, Kurt	Chemin Bonvent 252	Genève	022/33 12 77
24	Schadegg, Erwin	Chaletstr.9	Dübendorf	96 64 66
25	Scheller, Emil	"Kleine Chaseren"	Kloten	93 77 85
26	Stahel, Fritz	Im Nauen	Rorbas ZH	96 25 16
27	Tschannen, Werner	Buchhaldenstr.19	Kloten	93 75 52
28	Vuadens, Henri	Bucheggstr.23	Zürich 10/37	42 23 10 oder 26 20 58
29	Vuille, Pierre	Rue du Vidollet 11	Genève	022/33 31 18
30	Wegmann, Werner	Hönggerstr.41	Zürich 10/37	42 81 88
31	Weidmann, Hans	Jägerhaus	Glattbrugg	93 63 61
32	Wismer, Jakob	Petergasse 10	Kloten	93 75 78

PASSIVMITGLIEDER

1	Gabathuler, Hans	Tödistr.34	Wallisellen	93 74 77
2	Müller, Heinrich	Fliederstr.3	Glattbrugg	93 62 23

PASSIV- UND EHRENMITGLIEDER - 7 -

3 Reber, Alfred	Rebweg 18	Kloten	93 75 63
4 Unhelz Werner	SWR-Vertretung	London Airport	

EHRENMITGLIEDER

1 Nyffenegger, Ernst	Alpenstr.22	Rüschlikon	92 01 62
2 Zimmermann, Franz	Im Bergli 1832	Bülach	96 14 17

NACHTRAEGE

P 145 Landolt, Bruno	Hardpüntstr.7	Kloten	93 76 08
----------------------	---------------	--------	----------



VERFUEGUNG DER FINANZDIREKTION DES KANTONS ZUERICH

über die besondere Pauschalierung der Berufsauslagen des
fliegenden Personals der Swissair (vom 6. Dezember 1955)

I. Das fliegende Personal der Swissair (Piloten, Navigatoren, Navros, Bordfunker, Bordmechaniker, Stewards, Hostessen) kann im Sinne von § 26 StG ohne besonderen Nachweis geltend machen:

1. Fahrtkosten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte:

Gemäss Wegleitung zur Steuererklärung. Sofern der Steuerpflichtige zur Fahrt zwischen Wohn- und Arbeitsstätte ein eigenes Motorfahrzeug benützt:

- 10 Rp. pro Fahrtkilometer für Motorräder und Motorroller,
- 25 Rp. pro Fahrtkilometer für Personenautos.

Dabei ist massgebend die Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsstätte und die Anzahl der dienstlich notwendigen Fahrten. Im Normalfalle und bei ganzjährigem, dauerndem Einsatz im Flugdienst kann der Abzug für 250 Hin- und Rückfahrten pro Jahr ohne Nachweis der tatsächlich gefahrenen Kilometer geltend gemacht werden, für Personenautos mindestens Fr.500.- und für Motorroller sowie Motorräder mindestens Fr.200.-.

2. Mehrkosten der Verköstigung:

- a) 20% der auf dem Lohnausweis ausgewiesenen Flugentschädigung, höchstens jedoch Fr.1000.-.

In diesem Betrag sind die übrigen, in dieser Verfügung nicht besonders aufgeführten Berufsauslagen inbegriffen.

- b) Für Mehrkosten der Verköstigung der Piloten, Navigatoren, Navros, Bordfunker und Bordmechaniker während des Dienstes im Flughafen Kloten Fr.200.-.

3. Berufskleider:

Für dem fliegenden Personal auferlegte Kosten für die Uniform usw. sowie für deren Reinigung Fr.350.-.

4. Weiterbildung, Fachliteratur, Berufswerkzeuge u.dgl.:

- a) Piloten, Navigatoren, Navros, Bordfunker Fr.300.-

b) Uebrigcs fliegendes Personal Fr.200.-

II. Die Bestimmungen der Ziffern II-VI der Verfügung der Finanzdirektion vom 16. Januar 1952 über die allgemeine Pauschalierung von Berufsauslagen unselbständig Erwerbender werden entsprechend angewendet.

Die in Absatz II zitierten Ziffern der Verfügung vom 16. Januar 1952 lauten wie folgt:

- II. Sind beide Ehegatten erwerbstätig, so werden die Abzüge für Berufsauslagen für jeden Ehegatten nach Massgabe seiner Beschäftigung berechnet.
 - III. Werden Berufsauslagen vom Arbeitgeber vergütet, so ist dies bei der Festsetzung der Abzüge für Berufsauslagen zu berücksichtigen.
 - IV. Macht ein Steuerpflichtiger geltend, dass die festgesetzten Pauschalabzüge nicht ausreichen, so hat er seine Berufsauslagen in vollem Umfange nachzuweisen.
 - V. Die in dieser Verfügung genannten Pauschalabzüge gelten für die Einschätzungen für das Steuerjahr 1952 und die folgenden Steuerjahre.
 - VI. Die bisherigen Verfügungen über die Festsetzung von Abzügen für einzelne Berufsgruppen werden aufgehoben.
-

1955 4.4.	Mac Arthur Field, Islip, N.Y.	United Air Lines, Inc.	DC-6 N-37502
CAB AIR Nr.1-0071, SA-306, 30.9.1955			

Unfall: Das Flugzeug (Triebwerk P+W R2800-CB16/H+S 43 E 60-317) ——— war um 1428 (EST) auf dem Flughafen New York International gestartet, mit dem Chefpiloten New York und zwei Flugkapitänen der UAL an Bord, zur Vornahme einer der periodischen Instrumentenflug-Prüfungen. Etwa eine Stunde später wurde eine Zwischenlandung auf dem Mac Arthur Field vorgenommen und 1550 vom Kontrollturm wiederum Starterlaubnis erteilt. Der Start wurde (höchst wahrscheinlich) zur normalen Übung mit simuliertem Motorausfall benützt. Das Flugzeug wurde nach einem Startlauf von 1500-1800 Fuss normal abgehoben. Etwa 50 Fuss hoch neigte es sich nach rechts und ging in eine Rechtskurve, wobei gleichzeitig das Fahrwerk einfuhr. Die Querneigung erhöhte sich bis in die Vertikale, während das Flugzeug bis 90° von der Startrichtung abkam. Auf einer Höhe von 150 Fuss ging es vornüber und stürzte zuletzt auf Bug und rechten Flügel ab. Die Besatzung kam ums Leben. - Die Luftschrauben Nr.1-3 wurden normal auf positiv 34° vorgefunden, während Nr.4 auf voller Bremsstellung -8° stand; Spuren für irgendwelche Fehlfunktionen des Verstellsystems konnten nicht gefunden werden. Nachträglich angestellte Versuche bewiesen, dass eine solche Einstellung das Flugzeug im Startzustand bei METO- oder höherer Leistung und bei Fluggeschwindigkeiten unter 100 Knoten rasch unsteuerbar macht. Das bei der UAL entwickelte elektrische Verstellsystem wies - neben der üblichen Bremsstellung durch Rückwärtsschieben des Leistungshebels über die Leerlaufstellung hinaus - die Sicherung auf, dass durch das Abheben des Flugzeugs der Strom für die Umstellung positiv/negativ ausgeschaltet wurde; eine irrtümliche Bremsstellung während des Startlaufs konnte nach dem Abheben trotzdem noch behoben werden, entweder durch Verschieben des Leistungshebels mit gleichzeitigem Hochheben der die Bremsstellung anzeigenden Warnklappe, oder durch Segelstellung.

Ursache: Ungewollte Bremsstellung der Luftschraube Nr.4 anlässlich der Leistungsverminderung zur Motorausfallsimulation während des Startlaufs; Fehlreaktion nach dem Abheben durch Vorwärtsschieben des Leistungshebels ohne gleichzeitiges Hochheben der Warnklappe.

1955 19.2.	Albuquerque, N.Mex., U.S.A.	Trans World Airlines, Inc.	M-404 N-40416
CAB AIR Nr.1-0063, 7.10.1955			

Unfall: Das Flugzeug startete um 0705 (MST) mit einer dreiköpfigen Besatzung und 13 Fluggästen auf der Linie Albuquerque-Baltimore zum Ueberflug nach Santa Fé. Der eingereichte IFR-Flugplan war mit folgenden Elementen genehmigt und bestätigt: Steigflug nach Nord auf ILS-Gegenkurs bis Schnittpunkt Aden (ca.20 NM), dann Eindrehen auf Luftstrasse V-19 (60° MWK); Reiseflug auf 9000 Fuss; nächste Meldung über Schnittpunkt Weiler (13 NM nördlich Flugplatz). Das Flugplatzwetter zur Startzeit war gekennzeichnet durch 40 Meilen Sicht, einzelne Wolken auf 4000 Fuss, eine dünne Wolkenschicht auf 7000 Fuss und einen schwachen Wind aus SSE; die Spitze des nordöstlich liegenden Sandia Peak (10682 Fuss) lag in den Wolken. - Das Flugzeug drehte nach dem Start auf den 30°-Direktkurs nach Santa Fé ein, flog in die Wolken und prallte um 0713 - in einer steigenden Linkskurve - auf einer Höhe von 9243 Fuss/M und in einer Entfernung von 13 Meilen vom Platz gegen den Berghang. - Das Flugzeug wurde vollständig zerstört; Besatzung und Fluggäste kamen ums Leben. - Am Flugzeug und an den Navigationshilfen konnten keine Spuren festgestellt werden, die auf Funktionsmängel oder falsche Einstellung hätten schliessen lassen; der Kommandant hatte die Strecke im gleichen Monat schon elfmal geflogen und eine Streckenprüfung bestanden, während der Copilot erheblich weniger Streckenerfahrung besass. Das Flugzeug war mit einem Hughes-Hindernisswarner ausgerüstet. - Der geflogene Direktkurs war weder behördlich noch gesellschaftsintern zugelassen; die Steigfähigkeit des Flugzeugs hätte aber ohne weiteres genügt ihn mit sicherer Ueberhöhung des Gebirges zu befliegen (mit einer Zeitersparnis von weniger als einer Minute).

Ursache: Abweichung von der vorgeschriebenen Streckenführung. (Der Bericht schliesst aus den Sichtverhältnissen auf bewusstes Handeln der Besatzung und bezeichnet die Möglichkeit einer irrtümlichen Einstellung auf den 026-Strahl des Omnirange von Santa Fé als sehr unwahrscheinlich; "Mountain Effects" werden durch die Windverhältnisse ausgeschlossen.).

1955 26.3.	Pazifischer Ozean, Küste vor Oregon	Pan American World Air- ways, Inc.	B-377 N-1032v
CAB AIR Nr.1-0039, SA-304, 9.11.1955.			

Unfall: Das Flugzeug stand mit einer achtköpfigen Besatzung im Einsatz auf der Linie Seattle-Sydney und startete nach der ersten Zwischenlandung in Portland, Oregon, um 0815 (PST) mit 15 Fluggästen zum Ueberflug nach Honolulu. Um 1039 war die Reiseflughöhe von 10.000 Fuss erreicht. 1103 traten schwere Erschütterungen auf, und 5-8 Sekunden später riss der Motor Nr.3 vom Flugzeug. Dieses ging vornüber und drehte scharf nach rechts. Der Kommandant liess das Notsignal aussenden, schaltete den Autopiloten aus und versuchte, das Flugzeug wieder unter Kontrolle zu bringen. Dies gelang nach einem Höhenverlust von rund 5000 Fuss insofern, als es schliesslich in geradem Sinkflug gehalten werden konnte; eine für das Halten der Höhe genügende Erhöhung der Triebwerksleistung konnte jedoch nicht erzielt werden. Um 1112 kam es etwa 35 Meilen von der Küste entfernt unter besten Wetterbedingungen zur Notwasserung. Das Flugzeug konnte ordnungsgemäss geräumt werden, jedoch rissen sich die drei Schlauchboote aus verschiedenen Gründen vorzeitig los, trieben im leichten Wind ab und konnten von den Insassen nur schwimmend erreicht werden. Ein Fluggast erlitt schwere Verletzungen, ein anderer starb nach der Bergung; Copilot, 1. Bordmechaniker und ein dritter Fluggast ertranken.

Ursache: Motorverlust durch Bruch eines Propellerblattes; vor-
 übergehender vollständiger Verlust der Steuerbarkeit aus nicht mehr näher nachzuweisenden Gründen; Zwang zur Notwasserung aus der Unmöglichkeit, die Drehzahl der gebliebenen Motoren zu erhöhen, bedingt durch Eigenheiten des elektrischen Systems einerseits, durch mangelnde Detailinstruktion der Besatzung andererseits. - Im Bericht wird festgestellt, dass es sich um den siebenten ähnlichen Fall eines Motorausbaus handelt. Das Triebwerk bestand aus vier Motoren P&W R-4360-B6 mit Propellern HS-24260 mit nickelplattierten hohlen Stahlblättern E2J17Z3-8W. Nachträgliche gründliche Kontrollen erwiesen unter anderem Korrosion bei 13.5% der bei der Pacific Alaska Division der PAWA vorhandenen Schraubenblätter. In Auswertung der Ergebnisse wurden schärfere Kontrollen der Schraubenblätter und der Einbau von Ungleichgewichts-Warngeräten vorgeschrieben; ferner wurde die Entwicklung eines Voll-Aluminiumpropellers für die B-377 als dringend erklärt.

1955 17.7	Chicago Midway Airport, Ill., U.S.A.	Braniff Airways, Inc.	CV-340 N-3422
CAB AIR Nr.1-0081, SA-308, 15.11.1955			

Unfall: Das Flugzeug stand mit einer dreiköpfigen Besatzung im ——— Dienst auf der Nachtlinie Dallas-Chicago und startete mit 40 Fluggästen um 0435 (CST) in Kansas City zur letzten Teilstrecke unter einem VFR-Flugplan. Dieser wurde um 0519 durch einen IFR-Flugplan für den Rest der Strecke ersetzt. Der Flug gegen Chicago ging normal vor sich. 0556 wurde durch eine besondere Wettermeldung auf Dunstbildung und Sichtverminderung auf $\frac{1}{2}$ Meile aufmerksam gemacht. 0611 wurde das Flugzeug durch die Anflugleitstelle übernommen, nachdem es die Anfrage, ob es mit $\frac{1}{2}$ Meile Sicht und einer Dunstschicht von 1000 Fuss Höhe landen könne, bejaht hatte. Dann wurde es mit Radarhilfe über das Aussensignal für einen ILS-Anflug der Piste 13R geführt. Der ILS-Anflug wurde bis $\frac{1}{2}$ Meile vor dem Aufsetzpunkt mit Rader kontrolliert und war normal. Um 0624 stiess das Flugzeug in dichtem Nebel mit dem rechten Flügel an einen Reklameturm, der eine Höhe von rund 20 Fuss hatte und dessen Spitze sich 84 Fuss unterhalb und 122 Fuss links des ILS-Gleitwegs befand (12 Fuss tiefer als die hindernisfreie Ebene). Der Flügel wurde aussen an der Motorgondel weggerissen; das Flugzeug stürzte in einer langsamen Rechtsrolle durch die Umzäunung auf den Platz und wurde durch Aufschlag und Feuer zerstört. Der Kommandant, die Stewardess und 20 Fluggäste verloren das Leben, der Copilot und 11 Fluggäste wurden schwer verletzt.

Ursache: Kurzfristige Desorientierung zufolge Sichtverlust ——— in überraschend auftretendem lokalem Nebelfeld nach Uebergang zum Sichtflug am Ende eines ILS-Anflugs. (Im Untersuchungsbericht wurde die Dringlichkeit genauerer Wettermeldungen für den Kontaktbereich bezw. die Endphase eines Instrumentenanflugs sowie der Entwicklung und Installation der hierfür notwendigen elektronischen Geräte nachdrücklich betont).