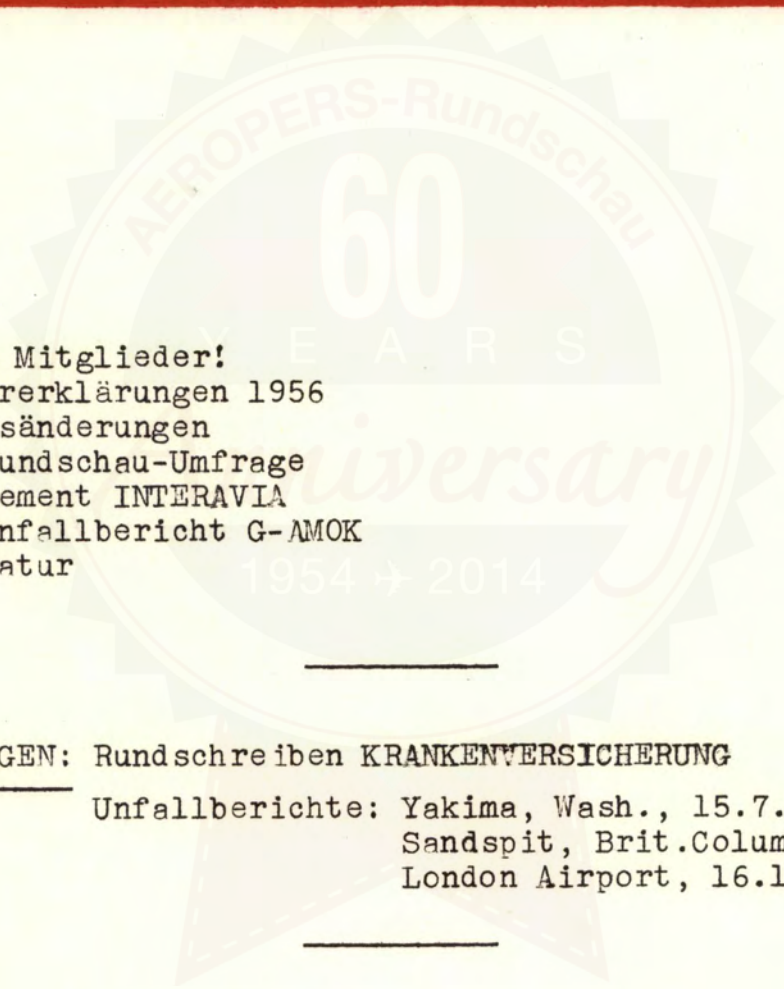


Aeropers Rundschau



Liebe Mitglieder!	2
Steuererklärungen 1956	3
Adressänderungen	3
Zur Rundschau-Umfrage	4
Abonnement INTERAVIA	6
Zum Unfallbericht G-AMOK	7
Literatur	10

BEILAGEN: Rundschreiben KRANKENVERSICHERUNG

Unfallberichte: Yakima, Wash., 15.7.1955
Sandspit, Brit.Columbia, 19.1.1952
London Airport, 16.1.1955

LIEBE MITGLIEDER!

1. Orientierungsabende: Der Vorstand hat die Reihe der Orientierungsabende abgeschlossen. Im ganzen wurden fünf Abende abgehalten, an denen zusammen rund 100 Mitglieder teilgenommen haben. In den nächsten Tagen werden Sie zur Angelegenheit HB-IRV ein Orientierungsschreiben und einen Fragebogen erhalten, womit dann diese Phase als abgeschlossen angesehen werden kann. Nach Eingang der Fragebogen wird der Vorstand die Interessen der Mitglieder weiter verfolgen, denn zu diesem Zweck wurde er ja von den Mitgliedern gewählt. Trotzdem es uns fast gelungen ist, alle Vorstandsmitglieder einen Tag in der Einsatzliste freizuspielen, konnte die längst vorgesehene Besprechung mit dem Rechtsberater der Swissair, Herrn Dr. Gubler, wegen Abwesenheit wiederum nicht durchgeführt werden.

2. R/T: Ich möchte hier eine Frage anschneiden, die in Zukunft für die Piloten von Bedeutung sein wird. Wir wissen alle, dass in nächster Zeit der ATC-Verkehr nur noch in R/T gemacht werden soll. Einerseits sind wir stolz darauf, dass man uns auch für diese Aufgabe verwenden kann, andererseits aber müssen wir uns frühzeitig genug fragen, ob wir durch diese Mehrbelastung nicht die Flugsicherheit beeinträchtigen oder im Ergebnis einen Schaden an unserer Gesundheit nehmen, der uns schliesslich zu vorzeitigem Ausscheiden zwingt. Solange die Verbindungen nicht dem heutigen Stand des VHF-Verkehrs entsprechen, müssen sich die Pilotenorganisationen für eine Crew-Zusammensetzung einsetzen, welche für den Piloten keine Beeinträchtigung bedeutet. Ich glaube, wir werden uns früher oder später näher mit dieser Angelegenheit befassen müssen. Zu vorläufiger Ueberlegung möchte ich Ihnen noch einen in diesem Zusammenhang interessanten Abschnitt aus der von Herrn Fretz im November 1950 verfassten "Berufscharakteristik der Verkehrsflieger der Swissair" in Erinnerung rufen:

"Der Fortschritt der Flugtechnik führte naturgemäss zu höheren Leistungsansprüchen. Man ist seit Kriegsende dazu übergegangen, die Jahresleistungen der Piloten an Flugstunden auf mehr als das Doppelte der Vorkriegsleistung zu erhöhen. Viele junge Piloten im Sturm und Drang ihrer Flugbegeisterung und verleitet durch die Verlockung höheren Verdienstes zeigten wenig Verständnis zum Haushalten mit ihren Kräften. Man neigt aber auf Grund fliegerärztlicher Erhebungen der letzten Jahre immer mehr dazu, dem ökonomischen Einsatz pro Tag, Monat und Jahr grössere Beachtung zu schenken, namentlich im Hinblick darauf, den Fliegerberuf über eine Dauer von 20-25 Jahren in voller Kraft und Frische zu gewährleisten. Wer die Reduktion der Leistungsfähigkeit infolge von Uebermüdung nach langen Flügen mit anschliessender höchster Anforderung an die Konzentrationsfähigkeit nicht am ei-

genen Leib erfahren hat, kann sich kaum eine Vorstellung von der schweren Belastung machen, welche dann einzutreten pflegt. Nur der jugendliche oder jung erhaltene Organismus kann solchen Strapazen Widerstand leisten, ohne Schaden zu nehmen oder zu versagen. Sauerstoffmangel, Klimawechsel, Zeitverschiebungen und lange Flüge stellen hohe Anforderungen an die Widerstandsfähigkeit, d.h. an die Konstitution der Piloten."

Mit freundlichen Grüßen:

Der Präsident;

sig.A.Sooder.

STEUERERKLÄRUNGEN 1956

Für das laufende Jahr besteht im Kanton Zürich die Verpflichtung zur Abgabe einer Steuererklärung nur dann,

1. wenn das Einkommen 1955 um mehr als Fr.2000.- höher war als im Vorjahr,
2. wenn das Vermögen auf Jahresende um mehr als Fr.20.000.- höher war als im Vorjahr,
3. bei Neueintritt in die Steuerpflicht, d.h. praktisch beim Neueinzug in den Kanton.

Andererseits kann eine Steuererklärung abgegeben werden, wenn Einkommen oder Vermögen zurückgegangen sind. Die Frist zur Abgabe der Erklärungen läuft bis Ende Februar, kann aber auf Begehren erstreckt werden.

ADRESSÄNDERUNGEN

Unsere Mitglieder sind gebeten, Adressänderungen dem Sekretariat zu melden, damit die Mitgliederliste ständig auf dem letzten Stand gehalten werden kann. Die Mitteilung einer Adressänderung an die Swissair genügt nicht.- Andererseits werden unsere Mitglieder darauf aufmerksam gemacht, dass die Verteilung der Rundschau durch die Spedition der Swissair erfolgt, wo auch allfällige Meldungen über fehlende Zustellung der Rundschau in erster Linie angebracht werden sollten.

ZUR RUNDSCHAU-UMFRAGE

Wenn man die in den Fragebogen eingetragenen Antworten in die drei Klassen positiv/neutral/negativ klassiert, so sieht das Ergebnis der Umfrage wie folgt aus:

1. Findet die äussere Aufmachung Ihre Zustimmung?

Positiv: 51 Neutral: 01 Negativ: 00

(Von zwei Mitgliedern wurde das Uebermass an roter Farbe auf dem Titelblatt attackiert.)

2. Findet der Umfang von 15-20 Seiten Ihre Zustimmung?

Positiv: 49 Neutral: 03 Negativ: 00

(Mehrheitlich wurde das Schwergewicht auf die 15 und nicht auf die 20 Seiten gelegt.)

3. Halten Sie die allmonatliche Erscheinungsweise für zweckmässig?

Positiv: 49 Neutral: 02 Negativ: 00

4. Halten Sie die gelegentliche Einfügung von Sondernummern in der Art der Radar-Sondernummer für wünschbar?

Positiv: 44 Neutral: 03 Negativ: 03

(Thematische Wünsche für die Zukunft wurden nicht sehr viele geäussert, immerhin einige wertvolle Anregungen gemacht.)

5. Was halten Sie von den Leitbriefen zu Beginn der einzelnen Nummern?

Positiv: 48 Neutral: 02 Negativ: 01

(Das Mitglied mit der negativen Stimme hat leider keinen Grund angegeben.)

6. Was halten Sie von den Unfallberichten?

Positiv: 48 Neutral: 03 Negativ: 01

(Verschiedene Bemerkungen und Wünsche lassen darauf schliessen, dass die betreffenden Mitglieder den Charakter dieser Kurzberichte etwas verkennen. Vor allem scheint es uns nicht Sache der Redaktion zu sein, Anweisungen für die Auswertung zu geben. Die von einem Mitglied gewünschte Bekanntgabe allfälliger Massnahmen gegen Besatzungsmitglieder ist leider deshalb unmöglich, weil die offiziellen Unfallberichte, auf die wir uns stützen, darüber gar nichts enthalten.)

7. Was halten Sie von den in den letzten Nummern erschienenen Artikeln über Verantwortlichkeitsfragen?

Positiv: 29 Neutral: 19 Negativ: 04

(Die Stimmen gehen vom Wunsch nach einem Separatdruck bis zur Ablehnung in Bausch und Bogen, und während die einen eine ausführlichere Darstellung gewünscht hätten, beanstanden die andern die Weitschweifigkeit. Ebenso schön wie verständlich ist die Stellungnahme: "Der Antwortbrief von Prof. Nef hat mir alles Interesse an Rechtsfragen genommen." Aber so tragisch ist das Leben ja auch wieder nicht!)

8. Was halten Sie von der Veröffentlichung von IFALPA-Resolutionen?

Positiv: 37 Neutral: 12 Negativ: 02

(Beanstandet wurde unter anderem, dass bloss Uebersetzungen gebracht wurden, die mit englisch-amerikanischen Juristen- und Konferenzperücken versehen sind. Die Redaktion wird sich bemühen, in Zukunft diese Resolutionen mit Erläuterungen zu versehen.)

9. Haben Sie besondere thematische Wünsche für die nächsten Nummern?

(Die geäusserten Wünsche werden wie diejenigen zu Frage 4 zwecks gelegentlicher Erfüllung auf einen Rodel und dann unter geeigneten Mitarbeitern in Umlauf gesetzt.)

10. Bewahren Sie die Rundschau auf?

Positiv: 34 Neutral: 16 Negativ: 02

(Die neutralen Stimmen beziehen sich auf solche Mitglieder, die nur einzelne Artikel aufheben.)

Die überwiegende Mehrzahl der Mitglieder ist mit der gegenwärtigen Form und Erscheinungsweise der Rundschau einverstanden und wünscht offensichtlich Fortführung im gleichen Rahmen.

Interessant sind natürlich vor allem die verschiedenen kritischen Bemerkungen, wobei einige aber doch nicht ganz unwidersprochen entgegengenommen werden können. So wird zum Beispiel die Uebersetzung der Unfallberichte mehrmals beanstandet und von einem Mitglied gar als "äusserst schlecht (Fachausdrücke)" bezeichnet. Es darf hier vielleicht nochmals auf den in Rundschau Nr. 8 (Juni 1955) erschienenen Artikel "Zur Beilage Unfallberichte" hingewiesen werden. Es gehört zum Programm der Rundschau, dass sie in deutscher - ganz vielleicht später einmal auch noch in französischer Sprache erscheint. Das Uebersetzen dieser Unfallberichte ist nun einmal schwierig,

besonders da deutsche Fachausdrücke z.T. direkt neu geboren werden müssen. Einen ungewohnten Ausdruck aber einfach als sehr schlecht oder gar lächerlich zu bezeichnen, ist sicher übertrieben. So irrsinnig hoch ist nun meiner bescheidenen Meinung nach das Niveau unseres Piloten-Englisch auch wieder nicht, dass Deutsch bereits als lächerlich empfunden werden dürfte. Das verenglischte Deutsch oder verdeutschte Englisch unserer Alltags-Pilotensprache wirkt geschrieben noch viel unmöglicher. Dass der eine oder andere Ausdruck besser übersetzt werden könnte, sei gewiss nicht abgestritten, und für diesbezügliche Vorschläge ist niemand dankbarer als die Redaktion.

Ein anderes Mitglied schreibt, dass "die leicht schnoddrigen Uebersetzungen, z.B. aus "THE AUSTRALIAN AIR PILOT", z.T. mit Humor nichts mehr zu tun haben". Ich hoffe, annehmen zu dürfen, dass der Kritiker eigentlich überhaupt nur jenen Artikel meint ("Nur für Piloten" - Rundschau Nr.14, Dez.1955). Dieser Artikel ist eben nicht nur in der Uebersetzung "schnoddrig", sondern auch im Original, und wurde sicher von keinem Piloten als humorvoll empfunden. Er stammt aus der Zeit des Pilotenstreiks in den USA und gehörte zur damaligen Zeitungspolemik, die gegen die streikenden Piloten geführt wurde. Was ein verärgertes und neidisches Redaktorenhirn aus der Feder zu saugen im Stande ist, haben wir im Falle IRW ja bestens selbst erlebt. Die Redaktion hatte zunächst aus ähnlichen Bedenken heraus nicht die Absicht, die Uebersetzung zu veröffentlichen; dann aber kam die Anregung von einem nicht als unseriös bekannten Mitglied, und da "THE AUSTRALIAN AIR PILOT" die Veröffentlichung gewagt hatte, glaubten wir sie ebenfalls wagen zu dürfen.

Betreffend IFALPA-Resolutionen schreibt ein Mitglied: "IFALPA interessiert mich nicht. Die Resolutionen sind nichts als Worte". Woran wir höchst persönlich selbst schuld sind: Wenn wir uns nämlich nicht die Mühe nehmen, diese Worte für uns in der Aeropers zum Programm zu machen. Im Rahmen der IFALPA wird - von anderen - sehr, sehr viel positive Arbeit geleistet. Es ist eine einmalige Institution zu weltweitem, internationalem Erfahrungsaustausch, die von uns unbedingt mehr beachtet und gepflegt werden sollte.

mu.

ABONNEMENT INTERAVIA

Mit dem Verlag der INTERAVIA konnte eine Vereinbarung getroffen werden, gemäss welcher der INTERAVIA QUERSCHNITT unsern Mitgliedern zum Jahresabonnementspreis von Fr.23.- geliefert wird. Dies bezieht sich allerdings nicht auf bereits laufende, sondern nur auf Erneuerungen und Neuabonnements. Es genügt ein Einzahlungsschein, der den Vermerk AEROPERS trägt.

ZUM UNFALLBERICHT G-AMOK

Dieser Nummer liegt der Kurzbericht über den Startunfall des BEA-Viscount bei, der sich am 16. Januar 1955 in London ereignet hat. Der Originalbericht hat wie der Unfall selbst grossen Diskussionen gerufen. Im folgenden bringen wir in Ergänzung des Kurzberichtes zunächst den bemerkenswerten Kommentar des Herausgebers von AERONAUTICS (Oktober 1955, S.27):

Der Pilot als Sündenbock. "Kein verwunderlicherer Unfallbericht ist je veröffentlicht worden als jener über den Zusammenstoss zwischen einem Viscount und der Sperre einer Baufirma auf einer ausser Betrieb gesetzten Piste auf dem Flughafen London im Januar. Der Bericht zählt die Fehler und Mängel des Flughafens London auf. Er beschreibt, wie die Pistenmarkierung den internationalen Mindestempfehlungen nicht entsprach. Er geht im einzelnen auf die zufolge Abnutzung durch die Fahrzeuge der Baufirma entstandenen Mängel einer Art von Markern ein. Er erwähnt das Fehlen der durch die ICAO empfohlenen weissen Linie. Er verweist auf den Umstand, dass zwei Angehörige der Verkehrsleitung nicht voll über die je in Besitz des andern befindlichen Informationen orientiert waren. Er hält die Unsicherheit eines weiteren Angehörigen der Verkehrsleitung fest. Er diskutiert den Mangel an Einrichtungen, durch welche der Unfall hätte vermieden werden können. Das Wesentliche der ganzen Situation ist unbestritten: dass der Kommandant des Viscount unter der Aufsicht gewisser Verkehrsleiter stand und dass er unter dieser Aufsicht die Startbewilligung erhielt. Im Gegensatz zu dieser ganzen Beweislage, aus welcher sich ergibt, dass die ganze Verantwortung für diesen Unfall zwischen Angehörigen des Zivilluftfahrtministeriums und dem Ministerium selbst geteilt werden muss, kommt der Untersuchungshof zum Schluss, dass die Schuld bei Kommandant und Copilot des Flugzeugs liegt. Wir sind nicht nur erstaunt über diese Schlussfolgerung, sondern wir finden sie widerwärtig. Verkehrsleitung schliesst Verantwortung in sich. Hier gab es eine Verkehrsleitung für den Boden und für die Piste. Wenn sie nicht überwachte, was auf dem Rollfeld und auf der Piste geschah, so verletzte sie ihre Pflichten. Der Kommandant des Flugzeugs hatte nicht nur das Recht, sondern die Pflicht zur Annahme, dass diese Beamten alle angemessenen Vorsichtsmassnahmen ergriffen hatten, bevor sie seinem Flugzeug den Start frei gaben."

Soweit Oliver Stewart, dessen Autorität in fliegerischen Dingen gewiss nicht bestritten werden kann. Auf der andern Seite steht der Bericht des Untersuchungshofes, für dessen drei Angehörige die juristischen und technisch-fliegerischen Qualifikationen ebenfalls ausser Zweifel stehen, und es mag für unsere Mitglie-

der von ebenso grossem Interesse sein, zu lesen, was der Bericht über das Verschulden der Besatzung ausführt:

31. Captain Waits war damals Kommandant und war in Uebereinstimmung mit dem Betriebshandbuch der B.E.A. verantwortlich für die Führung seines Flugzeugs. Er anerkannte während der Untersuchung ganz offen, dass er durch den Start auf der alten Piste einen Fehler begangen hatte. Im Verhältnis zwischen ihm und Copilot Barratt übernahm er die volle Verantwortung für das Geschehene, und in seinen Aussagen, die klar und rückhaltlos waren, suchte er auf eine Art und Weise, die bewundert werden muss, seinen Copiloten von jeder Verantwortung freizusprechen.

32. Es liegt auf der Hand, dass sich der Unfall ohne Nebel nicht ereignet hätte. Es liegt ferner auf der Hand, dass sowohl Kommandant als Copilot keinen Zweifel über ihren Standort hatten; hätten sie daran gezweifelt, so wären ihnen verschiedene Möglichkeiten offen gestanden, den Standort festzustellen, und sie hätten dies auch zweifellos getan. Die Frage geht aber dahin, ob sie unter den damaligen Umständen ihres Standortes tatsächlich so sicher sein durften, um auf jede Kontrolle darüber zu verzichten, dass ihre Sicherheit auch begründet war.

33. Zugunsten beider Piloten kann gesagt werden, dass sie kein positives Zeichen dafür sehen konnten, aus welchem sie hätten entnehmen können, dass sie sich nicht in der richtigen Ausgangslage für den Start befanden; dass die Piste vor ihnen bezüglich Breite und Oberfläche ein ganz normales Aussehen aufwies; dass sie genau in der richtigen Richtung lag und dass der Besatzung auf Anfrage vor dem Start noch die Hindernisfreiheit der Piste bestätigt worden war.

34. Andererseits aber war beiden Piloten bewusst, dass sie sich nach dem Abrollen von ihrem Standplatz in der Bewegung auf der Piste 28R zum Startpunkt in sehr schlechten, durch dunklen Nebel gekennzeichneten Sichtverhältnissen bewegt hatten. Nun ist allgemein bekannt, dass es in Nebellagen schwierig ist, Entfernungen richtig zu beurteilen, und dass man sich an der Sichtgrenze Dinge vorstellt, die nicht sind, was sie zu sein scheinen. Meines Erachtens hätte Captain Waits nicht ohne jede weitere Prüfung darauf abstellen dürfen, dass das, was er im dunkeln Nebel sah, das Ende des Hartbelags von Piste 28R war, sogar wenn es sich damit verband, dass die links abzweigende Piste die richtige Richtung aufwies. Die Startbedingungen, denen er sich beim Einrollen gegenübergestellt sah, waren so, wie er sie auf dem Flughafen London noch nie erlebt hatte: dunkler Nebel und Mangel an jeder Befeuerung zur Unterstützung des Startvorgangs. Ohne übergrosses Vertrauen konnte er doch

nicht wohl die 150 Yards Entfernung zwischen der korrekt erkannten und an den Kontrollturm gemeldeten Abzweigung der Piste 23 R mit der Entfernung von rund 850 Yards verwechseln, die er nach der Abzweigung bis zum gewollten Standort an der Schwelle von Piste 15R hätte zurücklegen müssen. Er nützte die Aerad-Landekarte nicht voll aus; hätte er sich mit der Kontrolle seines Standortes beschäftigt, so hätte er sich an die grünen Rollfeuer halten können, die in Abständen von 80 Yards von der Abzweigung mit der Piste 23R zum richtigen Standpunkt geführt hätten. Er hätte, als er vor sich keine Rollfeuer und keine Pistenfeuer sah, sich mit dem Verkehrsleiter in Verbindung setzen und deren Einschaltung verlangen können. Ferner hätte er, wenn irgendwelche Zweifel aufgetaucht wären, seinen Standort genau feststellen können, wenn er das Flugzeug näher an den Pistenrand geführt hätte, wo er die Blocknummer vom dort befindlichen Marker hätte ablesen können, den er in spitzem Winkel am Rande sah. In dieser Hinsicht könnte man ihm allerdings keinen Vorwurf machen, wenn er seinen Standort nur irgendwie anders kontrolliert hätte. Diese Blocknummern-Marker, wie sie auf dem Flughafen London gegeben sind, sind klein und für die Piloten nicht besonders zweckmässig, da man von ihnen nicht verlangen kann, dass sie die Zahlen im Kopf behalten, sondern da sie entweder beim Kontrollturm nachfragen oder auf ihrer Aerad-Karte nachsehen müssen.

35. Ich komme somit zum Schluss, dass Captain Waits einen in Ueberservertrauen begründeten Fehler beging. Er hätte seinen Standort überprüfen sollen, und dass er es nicht tat, war eine Ursache des Unfalls.

36. Copilot Barratt hatte natürlich nicht das Kommando des Flugzeugs. Er führte dieses aber und hatte dieselben Beobachtungsgelegenheiten wie sein Kommandant. Ich habe ernstlich erwogen, ob die Anwesenheit von Captain Waits im Kommando des Flugzeugs den Copiloten Barratt vollständig zu entlasten vermag, aber ich würde diesen Schluss nicht für richtig halten. Wenn man das Argument annehmen würde, dass unter Umständen, wie sie hier gegeben waren, der Copilot auf die Uebernahme der vollen Verantwortung durch seinen Captain abstellen dürfe, so wäre doch die Gefahr einer Senkung des hohen Masses an Sorgfalt gross, das die Copiloten heute pflegen und das man von ihnen erwartet. Da Copilot Barratt tatsächlich das Flugzeug führte, hätte er meines Erachtens sich vor dem Start selbst von der Richtigkeit seiner Ausgangslage überzeugen sollen. Diese Situation könnte anders sein, wenn er seinem Captain gegenüber Zweifel über den Standort ausgedrückt und diese vom Captain zurückgewiesen worden wären. Meines Erachtens war Copilot Barratts ebenso vertrauensselig wie Captain Waits und hätte wie der letztere den Standort vor dem

Start kontrollieren sollen. Sein Uebervetruen war auch eine Ursache des Unfalls, wenn auch seine Verantwortung kleiner ist als diejenige von Captain Waits.

LITERATUR

LAGE UND PLANUNG VON HELIKOPTER-FLUGPLAETZEN

Heliport Location and Design. - Aviation Department, The Port of New York Authority, New York, 1955. - 33 S., 111. -

Die vorliegende Studie behandelt einen Ausschnitt aus demselben Problemkreis, der in der 1952 von der New Yorker Hafenbehörde veröffentlichten Broschüre über "Helikopterverkehr 1955-1975" bearbeitet worden war. In einem ersten Teil werden allgemeine Erwägungen angestellt über Platzwahl, Verkehrsleitungs- und Betriebsfragen, Aufnahmefähigkeit und Anflugverhältnisse; der zweite Teil behandelt die speziellen Anforderungen, die an Helikopterflugplätze zu stellen sind bezüglich Grösse, Stärke, Anzahl der aufzunehmenden Bewegungen, Anflugverhältnissen, Auftankeinrichtungen, Unfalldiensten, Rotorwindschutz und Kontrollturmeinrichtungen.

CONSOL-NAVIGATIONSGERAETE

Information concerning the Long Distance Radio Navigation Aid CONSOL. - Circular 46-AN/41. - International Civil Aviation Organization, Montreal 1955. - 113 S., mit vielen Illustrationen. - Preis Brosch Can.\$ 1.25.

In der vorliegenden Broschüre sind technische und Betriebsangaben über das Langstrecken-Navigations-System CONSOL gesammelt, die der ICAO von verschiedenen Vertragsstaaten zur Verfügung gestellt wurden. Die kurzen Berichte aus Belgien, Canada, der Schweiz, den U.S.A. und den Niederlanden beschränken sich auf Betriebserfahrung, der Bericht aus Frankreich auf technische Angaben über die Station Ploneis. Am umfangreichsten ist der aus Grossbritannien stammende Teil: technische Beschreibung der Station Bushmills, ein Untersuchungsbericht über die Leistung des Zweiantennensystems, zwei Berichte über die Genauigkeit des CONSOL-Systems und ein Bericht über CONSOL-Leistungen bei hohem Geräuschpegel.

KRANKENVERSICHERUNG

Dem vor zwei Jahren abgeschlossenen Kollektivvertrag mit der HELVETIA-Krankenversicherung ist ein voller Erfolg beschieden. 95% des gesamten fliegenden Personals der Swissair sind ihm angeschlossen. Die bisherigen Erfahrungen haben zudem ergeben, dass die versicherten Leistungen unsern Ansprüchen durchwegs genügen, und dass die HELVETIA bezüglich Aufnahme oder Beurteilung kritischer Fälle tolerant und grosszügig ist. Das Geschäft mit unserer Gruppe hat sich bis jetzt günstig gestaltet. Deshalb konnten an den jährlichen Sitzungen des Vorstandes mit der Versicherungsgesellschaft laufend noch bessere Versicherungsleistungen erreicht werden. So ist uns für die typischen Berufskrankheiten unserer Berufskategorie eine speziell grosszügige Abrechnung zugesagt worden. Ferner sollen die Genussberechtigung sowie die Spitalpensionen kostenlos erhöht werden. Näheres wird die HELVETIA-Unfall direkt mitteilen.

In unseren Kollektivversicherungen besteht noch eine wesentliche Lücke; die Unfallheilungskosten. Die von der SUVA ausbezahlten Beträge sind nämlich ungenügend, falls man spezialärztliche Konsultationen benötigt oder bessere Spitalbehandlung (Kantonsspital halbprivat oder Privatspital) wünscht. Der Einschluss dieser Heilungskosten scheiterte vor zwei Jahren, weil die Versicherungsgesellschaft das Risiko sowie die Versichertenzahl nicht abschätzen konnte und weil uns die verschiedenen Offerten einfach zu teuer waren.

Nachdem nunmehr das Flugrisiko allgemein und die Unfallanfälligkeit unserer Gruppe speziell besser, aber auch tiefer einkalkuliert werden, können wir Ihnen eine preiswerte Offerte unterbreiten. Unfälle sind zwar relativ seltener als Krankheiten, aber eine Unfallheilungskostenversicherung ist dennoch sehr ratsam, sind doch Unfälle normalerweise mit recht hohen Kosten verbunden. Die detaillierten Bedingungen werden auch diesbezüglich von der Helvetia direkt zugestellt.

Auf allgemeinen Wunsch (vor allem auch der neuen Mitglieder) lassen wir im folgenden nochmals einen Auszug aus dem Rundschreiben vom 23. Januar 1954 folgen, das über die Vor- und Nachteile der verschiedenen Versicherungsarten orientierte.

1. Krankenkasse

- a) Da die Aerzte mit den Kassen in einem Vertragsverhältnis stehen, sind sie in der Behandlung und Rechnungsstellung beschränkt. Sie können teure, noch nicht erprobte Heilmittel, und die

noch nicht in der Rezepturliste stehen, nur nach telephonischer Rückfrage bei der Kasse anwenden. Eine Ueberforderung für Behandlungskosten wird wegen der Kontrolle der Abrechnung durch die Krankenkasse ausgeschlossen. (Allerdings ist zu erwähnen, dass Spezialisten Leute in unserer Stellung oft als Kassen-Patienten ablehnen, sodass wir den genannten Schutz durch die Krankenkasse doch nicht geniessen und erst noch alles selbst bezahlen müssen).

- b) Im Gegensatz zur Kranken-Versicherung wird der Aufenthalt in Nerven-Erholungs- und -Heilanstalten mit zwar relativ bescheidenen Entschädigungen in die Kassen-Leistungen eingeschlossen. Auch werden Beiträge an physikalisch-therapeutische Behandlung gewährt, was bei der privaten Versicherung nur ausnahmsweise der Fall ist.
- c) Wohl als grösster Vorteil der Kasse ist die Unkündbarkeit des Vertrages zu betrachten: Auch wenn die Kasse bei einem einzelnen Patienten viel mehr aufwenden muss, als den im Laufe der Jahre einbezahlten Prämien entspricht, hat sie kein Kündigungsrecht. Andererseits können bei der Versicherung der Versicherte wie der Versicherer bei Teilschaden jederzeit kündigen. Die Gefahr einer Kündigung ist jedoch nicht sehr gross: Jede Kündigung wird nämlich vom ktl. Versicherungsamt auf Stichhaltigkeit überprüft, eine rauhe Kündigungspraxis würde den Ruf der privaten, d.h. nicht sozialen Krankenversicherung schwer tangieren, und mit Rücksicht auf den bestehenden Gruppenvertrag ist bis heute noch nie ein Vertrag im Rahmen eines Kollektiv-Abkommens gekündigt worden; dies nach Angaben der Versicherung.
- d) Nicht minder gross ist der Vorteil der Kranken-Kasse punkto Genussberechtigung. Sie beträgt 1 Jahr im Zeitraum von $1\frac{1}{2}$ Jahren. Die Leistungen würden so nur ein halbes Jahr ruhen und dann wieder voll einsetzen für weitere 360 Tage. Im Gegensatz dazu beträgt die Genussberechtigung der Kranken-Versicherung zwar $1\frac{1}{2}$ Jahre, aber im Zeitraum von 5 Jahren. Dazu kommt noch, dass bei Erschöpfung der Genussberechtigung die Leistungen nicht einfach ruhen, sondern der Vertrag mit der Versicherung aufgelöst wird.
- e) Auf Grund der in Aussicht gestellten Leistungen kommt die Kranken-Kasse vor allem bei kleineren Krankheitsfällen in Frage (wegen des Fehlens eines Kostenminimums), sowie bei Aufenthalt im Kantonsspital (Abtlg. Allgemein).
- f) Bei Jahreseinkommen unter Fr.14.000.- (Fr.16.000.- in Zürich und Winterthur) ist die Kranken-Kasse, verbunden mit Spitalzusatzversicherung, unbestreitbar die beste Krankenversorge, da in dieser Kategorie Arzt und Spital nach eidg. und ktl.

Vorschriften zu grosser Mässigung in der Rechnungsstellung verpflichtet sind und auch eine Ablehnung als Kassenpatient nicht vorkommt.

2. Kranken-Versicherung (HELVETIA-UNFALL)

- a) Die Leistungen der Versicherung für Medikamente (bei ambulanter Behandlung, im Spital und im Sanatorium) ist unbeschränkt. Alle verschriebenen Arzneien (nicht nur nach Liste und Bewilligung) werden bezahlt, und dies bis zu unbegrenzter Höhe (im Gegensatz zu den Kassen).
- b) Die Entschädigungen für ärztliche Konsultationen sind höher als bei den Kassen und können zudem den speziellen Situationen angepasst werden (Notfall, Sonntag, berühmte Spezialisten, etc).
- c) Operationskosten werden von der Versicherung in grossem Umfang gedeckt. Die Höhe der Entschädigung beträgt je nach Schwere der Operation und Höhe der Rechnung bis zu Fr.800.- pro Operation. (Bei den Kassen hingegen sind die Leistungen nicht in der Höhe (max.Fr.600.- bis 700.-) sondern auch pro Fall und pro Jahr beschränkt).
- d) Die Nebenkosten von Operationen (z.B. Narkose, Operationsaalbenützung, Assistenz etc.), die in vielen Fällen höhere Werte erreichen als die Operation als solche, werden von der Kranken-Versicherung in weitgehendem Masse entschädigt. Die Kranken-Kassen dagegen leisten nur geringe Beiträge, z.B.max. Fr.150.- pro Fall und Jahr .
- e) Die Entschädigungen können im einzelnen Fall bei Kasse und Versicherung gleich hoch sein. Bei der Versicherung ist der Versicherte aber weniger auf das Wohlwollen der Gesellschaft angewiesen, denn der Arzt bestimmt die Entschädigungshöhe zur Hauptsache durch seine Rechnungsstellung, d.h. durch die Qualifizierung einer Operation als "schwer", durch gesonderte Verrechnung der Arzneien im Spital oder bei Operationen etc.
Die Kasse hingegen bestimmt ihre Leistungen freier, d.h.sie kann den Entschädigungs-Ansatz nach ihrem freien Ermessen variieren von 100-250% des Tarifs .
- f) Nicht zu unterschätzen ist die Tatsache, dass von den meisten Aerzten aller Kreise die Kranken-Versicherung der Kasse vorgezogen wird (natürlich nicht aus altruistischen Gründen). Ist für den Arzt die Behandlung finanziell interessant (sodass er nicht eine längere Untersuchung in mehreren Sitzungen durchführen muss, um auf seine Rechnung zu kommen), so ist sicher auch das ärztliche Interesse für den "Fall" grösser, d.h. die

Behandlung ist gründlicher. Dies trifft naturgemäss vor allem für Spezialisten zu, mit denen wir es - angesichts der Bedeutung der Gesundheit in unserem Beruf - sehr oft zu tun haben.

- g) Die Prämien der Versicherung sind zwar zur Hauptsache höher als diejenigen der Kasse (für uns rund Fr.20.- bis 30.-). Dafür sind sie unveränderlich nach Versicherungsvertragsgesetz, während andererseits die Prämien der Kasse bei Defiziten nach KUV-Gesetz angepasst werden müssen.
- h) Für jüngere Mitglieder vor allem dürften die Rabatte der HELVETIA-Versicherung (nach Art der Auto-Haftpflicht-Versicherung) interessant sein, da sie bis zu 1/4 der Jahresprämie betragen können.

Wenn abschliessend die Empfehlung zugunsten der HELVETIA-Versicherung erfolgt, so geschieht dies vor allem deshalb, weil ihre Leistungen unseren Anforderungen viel eher entsprechen. Es fällt uns dies umso leichter, als der Hauptnachteil der Versicherung, die Kündbarkeit, nicht so stark ins Gewicht fällt: Einerseits ist nach Ansicht der befragten Aerzte die Genussberechtigung von $1\frac{1}{2}$ Jahren (540 Tage) in 9999 von 10 000 Fällen genügend, andererseits hat uns die Versicherungsgesellschaft wiederholt eine wohlwollende Behandlung eines unglücklichen Einzelfalles - im Hinblick auf den Vertrag der ganzen Gruppe - zugesichert.

Obwohl die Versicherung in erster Linie auf unsere Bedürfnisse zugeschnitten ist, kann sie auch für Frauen abgeschlossen werden (anstelle der Mittelstandsversicherung bei einer Kasse, sofern man ihnen im Krankheitsfall die gleiche Spezialbehandlung angedeihen lassen will). Im allgemeinen jedoch dürfte für Frauen und vor allem für Kinder die Kranken-Kasse mit Spitalzusatzversicherung ausreichenden Schutz gewähren.

OT.

1955 15.7.	Yakima, Wash., U.S.A.	Northwest Airlines, Inc.	DC-3 N-45333
CAB AIR Nr.1-0077, 15.11.1955.			

Unfall: Das Flugzeug war mit einer dreiköpfigen Besatzung und 12 Fluggästen um 1730 (PST) zum Dienst auf der Linie Seattle-Yakima-Spokane gestartet. Um 1819 flog es unter VFR-Bedingungen die Piste 16 des Flughafens Yakima an, über welchen wenige Minuten vorher ein Sturm gezogen war. Die Piste war 4090 Fuss lang, in gutem Zustand, aber ganz nass. Der Pilot flog bei Südwind von 13 Knoten mit 70 Knoten (angezeigt) an und landete 1040 Fuss nach der Pistenschwelle. Sofort nach der Landung fuhr er die Landeklappen ein und versuchte zu bremsen, jedoch wegen der Nässe ohne Erfolg. Nachdem das Flugzeug etwa 2000 Fuss gerollt war, entschloss er sich, wieder zu starten, gab Vollgas und hob bei einer Geschwindigkeit von 70 Knoten wieder ab. Auf einer Höhe von 25 Fuss und bei einer Geschwindigkeit von 78 Knoten befahl er dem Copiloten: GEAR UP! Dieser hatte jedoch eine Notlandung und die entsprechenden Befehle erwartet und zog auf den genannten Befehl hin die beiden Leistungshebel zurück. Der Pilot verminderte den Anstellwinkel und gab sofort wieder Vollgas, konnte jedoch nicht verhindern, dass das Flugzeug 110 Fuss nach dem Pistenende den Boden wieder berührte und 219 Fuss rollte, bevor es wieder abgehoben werden konnte. 59 Fuss weiter vorn stiess es mit dem rechten Flügel auf einer Höhe von 15 Fuss gegen den Mast einer elektrischen Leitung. Ein Flügelstück wurde abgerissen, jedoch flog der Pilot noch eine halbe Meile weiter über eine weidende Viehherde hinweg. Am Ende der Wiese durchflog er eine 10 Fuss hohe Trauerweide. 55 Fuss weiter vorn kam das Flugzeug wieder auf den Boden und blieb nach gebremstem Rollweg von 575 Fuss schwer beschädigt stehen. Die Insassen konnten es unverletzt verlassen.

Ursache: Fehlbeurteilung der Lage durch den Copiloten und Unaufmerksamkeit desselben anlässlich einer Fehllandung.

1952 19.1.	Sandspit, Brit.Columbia	Northwest Airlines, Inc.	DC-4 N-45342
CAB AIR Nr.1-0077, SA-255, 9.11.1955			

Unfall: Das Flugzeug war mit einer dreiköpfigen Besatzung und 40 ~~_____~~ Militärpersonen an Bord in Tokio zum Ueberflug über Shemya und Anchorage, Alaska, nach Tacoma, Wash., gestartet. In Shemya wurde ein Magnet von Motor Nr.1 ausgewechselt, in Shemya und Anchorage fand ein Besatzungswechsel statt. Das Flugzeug startete um 2111 (PST) in Anchorage unter einem IFR-Flugplan. Knapp nach Mitternacht, auf der Höhe von Sitka, Alaska, stellte der Pilot Oeldruck und Oelverlust auf Motor Nr.1 fest und brachte den Propeller auf Segelstellung. 0029 meldete er die Absicht, eine Zwischenlandung in Sandspit (Queen Charlotte Islands) vorzunehmen und erhielt die notwendigen Bewilligungen. Der Anflug verlief normal. Das Flugzeug berührte die Piste ungefähr nach dem ersten Drittel, worauf sich der Pilot zum Ausziehen entschloss. Nach dem Abheben war ein leichtes Schütteln wie vor einem Geschwindigkeitsverlust zu verspüren. Das Flugzeug drehte leicht nach links und sank gegen die unmittelbar hinter der Piste liegende Meeresfläche (Hecate Strait), berührte diese (etwa 0138), drehte in einem Sprung weiter nach links und blieb 4500 Fuss vom Pistenende entfernt im Wasser liegen (bei Halbflutzeit). Da die Möglichkeit einer Wasserung überhaupt nicht in Betracht gezogen worden war, waren auch keine entsprechenden Vorbereitungen getroffen worden, so dass die drei Rettungsboote und die in genügender Anzahl vorhandenen Schwimmwesten praktisch unbenutzt blieben und die gesamte Besatzung und 33 Fluggäste im eiskalten Wasser ums Leben kamen; 7 Fluggäste konnten sich anderthalb Stunden bis zum Eintreffen eines Rettungsbootes an die über das Wasser ragende rechte Flügelspitze klammern. - In der Untersuchung stellte sich heraus, dass gewisse Teile des Motors Nr.1 wegen eines Versehens bei der Uebernahme von einer andern Unternehmung die zulässige Höchstzahl von 1500 Betriebsstunden ohne Ueberholung erheblich überschritten hatten.

Ursachen: Geschwindigkeitsverlust im Ausziehen nach einer Fehllandung ~~_____~~ mit drei Motoren, bedingt durch Störung beim Einfahren des Bugfahrwerks in Verbindung mit Vereisung oder zusätzlichem Leistungsabfall.

(Der Bericht ersetzt denjenigen vom 10.September 1952, der als Unfallursache Ueberhöhe im Anflug und Abheben mit ungenügender Geschwindigkeit bezeichnet hatte; der Revision lagen neue Feststellungen über das später geborgene Bugfahrwerk, über Betriebsstörungen des Bugfahrwerks der DC-4 bei kalten Temperaturen und Querwindverhältnissen sowie über das Verhalten der DC-4 im Start mit 3 Motoren zugrunde.)

1955 16.1.	London Airport, England	B.E.A	V-700 (?) G-AMOK
MTCA CAP 130, 24.8.1955			

Unfall: Das Flugzeug (Viscount) hätte um 1000 (GMT) auf der Linie London-Rom-Athen-Istanbul starten sollen. Vor dem Start wies der Kommandant dem Copiloten die Führung auf der ersten Teilstrecke zu. Die Sichtverhältnisse waren so schlecht, dass die Bewilligung zum Anlassen des Triebwerks erst 1133 erteilt wurde. Das Flugzeug stand am östlichen Ende der Piste 28R. Der Kommandant nahm für den Start die Piste 15R in Aussicht, da dies die nächste offene Piste war. 1138 gab der Verkehrsleiter (Ground Controller) die Piste 28R, an deren westlichem Ende die Schwelle von 15R lag, zum Rollen frei. Vor dem Abrollen sahen Kommandant und Copilot noch die Flughafenkarte nach und stellten fest, dass sie einfach bis zum Ende der Piste 28R zu rollen hätten. Während des Rollens kontrollierten sie die Karte nicht mehr, und ebensowenig zählten sie die Abzweigungen und Kreuzungen der Piste 28R nach. Nach etwa 300 Yards rollte das Flugzeug am Kontrollturm vorbei, nach weiteren 500 Yards über die Piste 23R, was der Kommandant der Verkehrsleitung wie vorher angewiesen meldete. 150 Yards weiter bog das Flugzeug nach links auf eine Piste mit Richtung 150° ein; sowohl der Kommandant wie der Copilot waren der Meinung, dies sei die Startpiste. Keiner von beiden kontrollierte dies näher, wozu ein - allerdings in spitzem Winkel rechts von ihnen stehender und daher nicht ohne weiteres zu lesender - Blockmarker die Möglichkeit geboten hätte. Das Flugzeug stand nun in dichtem dunklem Nebel, und die vor ihm liegende Piste wies nicht die geringste Befeuerung auf. Tatsächlich handelte es sich um eine seit dem Sommer 1949 ausser Gebrauch gesetzte Piste, während 15R in einer Entfernung von gegen 1000 Yards parallel dazu verlief. Um 1145 sah der Kommandant eine Constellation die Kreuzung überrollen und meldete dies der Verkehrsleitung; inzwischen war aber das Flugzeug von einem andern Verkehrsleiter (Air Controller) übernommen worden, dem der falsch gemeldete Standort der Constellation nicht auffiel. 1148 wurde die Sicht auf 15R mit 200 Yards gemeldet und daraufhin der Start freigegeben. Im Abheben stiess das Flugzeug gegen eine auf der Piste befindliche Sperre. Der Start wurde abgebrochen und das Flugzeug blieb schwer beschädigt liegen, während von den Insassen nur der Kommandant und ein Fluggast leichte Verletzungen erlitten.

Ursache: Irrtümliche Wahl einer falschen Startbahn, bedingt durch Unterlassung der Kontrollen, die unter den gegebenen Umständen angebracht gewesen wären.

