

# Aeropers Rundschau

Liebe Mitglieder!	2
Der Vizepräsident	4
Les aides radio à la navigation à courte distance (ICAO)	6
Aus der Einsatzkommission: Das Kontrollbuch 1959	7
Pilotenfehler	8
Angst vor Kollision	10
Rechte und Pflichten des Luftfahrzeugkommandanten	12

---

BEILAGEN: Unfallberichte Narsarssuaq, USOAL, 13.5.1957  
Edmonton, Eldorado, 31.5.1957  
Port Hardy, PWAL, 23.6.57  
Montseny, Transair, 19.8.59

---

Liebe Mitglieder!

Vertrag: An den drei Orientierungsabenden haben etwa 60 Mitglieder teilgenommen. Abänderungsanträge wurden keine gestellt, so dass wir den Ihnen zugestellten Entwurf zur Abstimmung bringen können. Da statutengemäss mindestens zwei Drittel aller stimmberechtigten Mitglieder stimmen müssen, möchte ich alle bitten, das Stimmcouvert möglichst bald abzugeben. Die Resultate für Piloten und Navigatoren werden mit Hilfe der verschiedenfarbigen Couverts ausgezählt. Als allerletzter Termin für die Stimmabgabe gilt der 5.Mai.

Loss of Licence: Der mit der Helvetia-Unfall in Aussicht gestellte Vertragsabschluss ist leider in letzter Minute gescheitert, da plötzlich ungefähr doppelt so hohe Prämien gefordert wurden. Unser Versicherungsfachmann versucht jetzt, den ausgearbeiteten Vertragstext auf dem englischen Versicherungsmarkt zu einem Prämiensatz von maximal 250 Franken zu plazieren. Sollte auch das misslingen, müsste eine Abstimmung durchgeführt werden, ob die Loss-of-Licence-Versicherung zu den erhöhten Bedingungen noch gewünscht wird. Anlässlich der Vertragsverhandlungen wurde als Voraussetzung für die Uebernahme eines Teils der Prämie durch die Swissair eine Versicherung, die für alle obligatorisch zu erklären sei, vorgesehen. An diesem Grundsatz soll nicht geändert werden. Bis zur GV werde ich in der Lage sein, zu berichten, wie es weitergehen soll.

Mutationen: Es wurden neu in die Aeropers aufgenommen:

Piloten: A.Crivelli	P.Barth
O.Grunder	R.Diener
E.Hofer	N.Grob
K.Linder	H.Haas
E.Weiss	W.Schatzmann

Navigator: J.Himmelsbach

Unter allen Piloten, deren Probezeit abgelaufen ist und die somit nach zukünftiger Idee Mitglieder werden können, wurde eine Werbeaktion durchgeführt.

Zwei verdiente Pioniere haben von der Aktiv- zur Passivmitgliedschaft gewechselt; es sind dies die Flugkapitäne O.Heitmanek und O.Schüpbach. Ich hoffe aber gerne, dass sie auch weiterhin den Kontakt mit uns aufrecht erhalten mögen, umsomehr, als sie die Entstehung und Entwicklung der Verkehrsfliegerei von ihren ersten Anfängen bis zu dem, was sie heute geworden ist, miterlebt und mitgeformt haben. Vielleicht dürfen wir sogar einen Beitrag für unsere Rundschau erwarten, in dem noch von den romantischen Anfängen ohne Vorschriften und Handbücher berichtet wird, Sachen, ohne die wir uns heute die Fliegerei ja

gar nicht mehr vorstellen können. Nur allzuleicht vergessen wir ob den Aufgaben der Zukunft, wie jung eigentlich die Aviatik noch ist und wie schnell sie sich wandelt; Flugzeuge oder Ansichten, die erst noch als neueste Errungenschaft angepriesen wurden, werden kurz nachher wieder als altmodisch belächelt.

Pilot R.Rein hat seinen Austritt erklärt, da er nicht mehr bei der Swissair angestellt ist.

Generalversammlung: Leider sind mir keine Vorschläge für die Neubesetzung des Vorstandes zugegangen. Der Vorstand erwartet jedoch an der Generalversammlung noch Vorschläge, speziell aus Copilotenkreisen. Um uns dem Verdacht zu entziehen, der einzelne könne sowieso nur ja und amen sagen, verzichten wir, für die Vakanz einen Kandidaten vorzuschlagen. Da die GV eine der wenigen Gelegenheiten ist, um den persönlichen Kontakt zwischen dem Vorstand und den Mitgliedern etwas zu pflegen, hoffen wir, jeden, der nicht wegen Streckeneinsatz abwesend ist, am 10.Mai im Glatthof begrüßen zu können.

Jahresbeitrag: Um unser Budget trotz Anstellung des Sekretärs im Gleichgewicht halten zu können, schlägt Ihnen der Vorstand die folgende Neuregelung des Mitgliederbeitrages vor. An der GV wird über die Beitragserhöhung abgestimmt werden.

1. Für Piloten mit weniger als vier vollen Salärdienstjahren Erhöhung des Beitrages um Fr.10.- auf Fr.150.-.
2. Für alle dienstälteren Piloten Erhöhung des Beitrages auf Fr.200.-.
3. Für Navigatoren Erhöhung des Beitrages um Fr.10.- auf Fr.150.-.
4. Die Eintrittsgebühr soll abgestuft werden, und zwar bezahlt man für jedes Jahr, das man zugewartet hat mit dem Beitritt, Fr.50.-. Tritt jedoch einer im Verlaufe des ersten Jahres nach Ablauf der Probezeit der Aeropers bei, wird ihm die Eintrittsgebühr erlassen.
5. Der IFALPA-Beitrag wird davon nicht berührt; darüber wird ein separates Konto geführt.

Wie Sie bemerkt haben, ist der Vorachlag auf den neuen Vertrag abgestimmt, indem sich ein Pilot salärmässig spätestens nach vier Jahren auf der First-Officer-Kurve befindet, und im übrigen sind verschiedene Postulate der letztjährigen Diskussion berücksichtigt (Erlass der Eintrittsgebühr, Stufung des Beitrages). Mit dieser Lösung glauben wir einen annehmbaren und nicht allzu komplizierten Kompromissvorschlag vorzulegen und empfehlen ihn Ihrem wohlwollenden Studium.

Gegenwärtig sind folgende weitere Geschäfte in Bearbeitung: Statutenrevision, Dienstjahreinreihung der zuletzt zu Piloten umgeschulten Navigatoren, IT-Regelung, Versetzungsreglement.

Mit freundlichen Grüßen:

sig. R.Hofer

## DER VIZEPRAESIDENT

(Nachfolgender Artikel ist eine leicht gekürzte Uebersetzung aus "Combat Crew" Okt.1959. Er wurde für die Besatzungen des Strategic Air Command von Major A.C.Richason geschrieben, enthält aber auch viele Gedanken, die sich im zivilen Luftverkehr anwenden lassen. Wir dürfen nur nicht vergessen, dass beim SAC die gleich Besatzung für längere Zeit beieinander bleibt. So - read it and weep ... or cheer! Schi.)

Pilotenfehler! Die Untersuchungskommission stellt bei einem bestimmten Flugunfall als Hauptursache fest, dass der Kommandant das Flugzeug in eine unkontrollierbare Situation brachte. Was aber hat der Copilot während dieser Zeit getan?

Allzuoft finden wir junge Copiloten, die zu zögernd sind, um den PiC aufmerksam zu machen, wenn seine Geschwindigkeit, Höhe, Lage oder andere Flugzustände abweichen. Warum soll das so sein? Ist es, weil der Kommandant dies als Herausforderung seiner Autorität betrachten könnte? Ich hoffe bestimmt nicht, der Copilot zeigt ja nur ein sehr natürliches Interesse für die Langlebigkeit aller Beteiligten. Wenn der PiC ein Typ ist, der es übelnimmt, wenn seine "Procedures" bezweifelt werden, so ist er nicht der Mann für diesen Job. Ist der Copilot imstande, einen gefährlichen Flugzustand zu erkennen? Bestimmt ist er es. Wenn nicht, befindet er sich am falschen Platz.

Ich glaube, es gibt zwei Gründe für dieses Zögern:

1. Der Copilot hat das Gefühl, nur Ballast, aber nicht wichtig für den Flug zu sein, und
2. das "Checkout-programm" hat nicht genügend Nachdruck auf die Copilotenarbeit als "Safety observer" während allen Flugphasen gelegt.

Es gibt genügend Beweise, um die Theorie Nr.1 zu beschreiben. Der junge Pilot wird von der Fliegerschule weg, mit voller Begeisterung, einer Frontstaffel zugeteilt. Er freut sich auf seine Arbeit als Copilot. In nicht zu ferner Zukunft wird er die Flugzeit und Erfahrung erwerben, um selbst als Bordkommandant qualifizieren zu können. Er hat allen Grund, gross zu denken, und ist bereit, zu handeln. Aber diese Kanten nutzen sich rasch ab. Eine heimtückische Haltung beginnt sein Denken zu durchdringen. Er bekommt das Gefühl, der Kommandant sei der einzig wichtige Mann in der Crew. Ist es nicht der PiC, der mit allem Nachdruck geprüft wird? Trifft nicht der Kommandant alle Entscheidungen und empfängt alle Ehre? Der Copilot ist blosser Ballast, gut genug, um die "Flight Lunches" zu holen und Fahrwerk sowie Landeklappen zu bedienen. Der PiC ist fähig und erfahren; er kümmert sich um Besatzung und Flugzeug - und sogar um Fahrwerk und Klappen, wenn nötig. Gut, er, der Copilot, kümmert sich wenigstens um die "Flight Lunches".

Diese Denkart ist t ö d l i c h .

Wenn ein Copilot seine Berufsaufgaben nicht genau kennt, so kommt er gefährlich nahe zu dem, was er sich vorstellt, zu sein, nämlich überflüssig. Resultat: C r a s h !

Nun der Grund Nr.2. Die Ausbildungsvorschriften des Strategic Air Command sind genügend, um den Copiloten auf einen Minimum-Standard für "crew duties" zu bringen. Diejenigen von uns, welche die Verantwortung für die Ausbildung dieser Leute tragen, sind moralisch verpflichtet, weiter als bis zu diesem Minimum zu gehen, mit einer guten und gründlichen Instruktion der Besatzungszusammenarbeit, speziell in "safety coordination". Das Training sollte, auch beim PiC, besonderen Nachdruck auf die Copiloten-Arbeit legen, damit beide über die beste Zusammenarbeit restlos im Bilde sind. Wenn der Copilot, in irgendeiner Flugphase, den PiC auf Abweichungen von Vorschriften oder Verfahren aufmerksam macht, soll das nicht heissen, dass an der Fähigkeit des Kommandanten gezweifelt wird.

Es genügt nicht, wenn der Copilot die "Emergency Equipments" und Procedures kennt. Auch die Erfahrung der älteren Piloten in kritischen Situationen soll ihm zugute kommen. Die Verantwortung, auf der Hut zu sein für Situationen, die möglicherweise zu einem Unfall führen könnten, muss dem Copiloten immer wieder eingeprägt werden.

Wenn sich der junge Mann nur ein wenig Zeit nimmt, um seine Stellung zu untersuchen, wird er entdecken, wie lebenswichtig er innerhalb einer Crew ist. Er wird wieder einmal feststellen, dass er nicht einfach vom Zivilleben weg in eine Uniform gesteckt wurde, sondern zu einer Auslese gehört. Für seine sorgfältige Ausbildung wurden Riesensummen ausgegeben. Sein Training wurde streng überwacht, und wären auch nur die geringsten Zweifel für seine Tauglichkeit als Pilot aufgetreten, würde er nicht dort sein, wo er heute ist.

Jetzt findet er sich als zweiter im Kommando eines B-47 oder B-52. Wie wichtig ist dieser Job? - Gut, wieviele junge Vizepräsidenten eines  $2\frac{1}{2}$ -8-Millionen-Dollar-Geschäftsunternehmens kennen Sie? Dieser Ausdruck in Dollars ist ein Masstab für seine Wichtigkeit - die Verantwortung für mehrere Menschenleben ist dabei noch gar nicht eingeschlossen. Einige Ueberlegungen in diesem Sinne können mithelfen, dass der Copilot seinen Beruf besser einschätzt.

Der Job hat viele Verantwortungen, die nicht in Büchern zu finden sind. Das Wichtigste ist wahrscheinlich die Unfallverhütung. Wie kann der Copilot in dieser Richtung mithelfen? Gewiss muss er jede Anstrengung unternehmen, um Flugzeug und "Operating Procedures" genau zu kennen. Noch mehr als dies, sollte er aber objektiv seinen Kommandanten studieren. Der Copilot sollte sich selbst fragen: "Welches sind die schwachen

und starken Seiten des PiC? Wie kann ich ihm am besten helfen? Sind seine Geschwindigkeit, Fluglage oder Höheneinhaltung zeitweise unregelmässig? Ich will diese Sachen überwachen und ihn aufmerksam machen beim Beginn von Abweichungen oder ihn an Vorschriften erinnern."

Diese Gedanken sind typisch für einen guten Copiloten. Der Einfluss auf die ganze Crew ist bezeichnend. Die Instrumenten-Flugtechnik des PiC wird sich verbessern, wenn er weiss, dass sein Copilot jede Abweichung von Toleranzen genau überwacht. Ein gut qualifizierter, reifer Copilot ist eine der besten Versicherungspoliceen für die ganze Crew.

Nicht Ballast, sondern Vizepräsident im Sicherheitsamt einer Multimillionen-Dollar-Organisation, das ist der Copilot. Es ist ein schöner Beruf. Er verlangt intelligente, fähige und verantwortungsbewusste Leute.

---

#### LES AIDES RADIO A LA NAVIGATION A COURTE DISTANCE

---

Le conseil de l'OACI a adopté des normes mondiales sur les aides radio à la navigation à courte distance. En adoptant l'amendement No 35 à l'Annexe 10 à la Convention de Chicago, le Conseil a pris les décisions suivantes:

1. Le VOR sera l'aide normalisée, en route et à l'intérieur des régions terminales, aussi bien aux fins du contrôle de la circulation aérienne que pour assurer la sécurité et l'efficacité de la conduite des vols. Aucune modification des normes ne nécessitera le remplacement, avant le 1er janvier 1975, du matériel VOR installé.
2. Un nouveau type de dispositif de mesure de distance constituera l'équipement normalisé à installer pour compléter le VOR aux emplacements où, pour des raisons relevant de l'exploitation ou du contrôle de la circulation aérienne - densité de la circulation ou proximité de routes, par exemple - il est nécessaire de mettre en oeuvre une aide à la navigation plus précise que le VOR.
3. Si un dispositif de mesure de distance est installé et maintenu en service pour répondre à d'autres besoins en matière de radionavigation, ce matériel devrait être conforme aux spécifications adoptées par l'OACI pour le DME.

Les 77 Etats membres de l'OACI auront jusqu'au 1er septembre 1960 pour notifier éventuellement leur désapprobation au sujet de la totalité ou d'une partie de l'amendement No 35. Les parties de l'amendement qui n'auront pas été désapprouvées par la majorité des Etats entreront en vigueur le 1er janvier 1961.

(COMMUNIQUE OACI)

---

AUS DER EINSATZKOMMISSION: DAS KONTROLLBUCH 1959.

Um es wieder einmal in Erinnerung zu rufen: Es besteht beim Crew Control Counter ein Kontrollbuch, in das sämtliche Abweichungen von unseren Einsatzrichtlinien einzutragen sind. Ebenso sollen zu strenge Einsätze oder sonstige Schwierigkeiten einen Eintrag ins Kontrollbuch zur Folge haben. Dieses Buch wird von der Einsatzkommission periodisch durchgesehen, und dabei gelingt es manchmal besser, gewisse Unzulänglichkeiten zu beheben.

Im vergangenen Jahr wurden 77 Eintragungen gemacht, wobei das Kontrollbuch nur die Cockpit-Crew umfasst. Bei einem Bestand anfangs 1960 von total 324 Piloten, 58 Navigatoren und 123 Bordmechanikern entfällt für 1959 berechnet eine Meldung auf 6 Cockpit-Members. Mit andern Worten: Alle 5 Tage ein Eintrag ins Kontrollbuch stellt dem Crew Assignment ein gutes Zeugnis aus, wobei natürlich nicht vergessen werden darf, dass bei einem vorübergehenden Ueberbestand an Piloten sich Schwierigkeiten viel besser aus dem Weg schaffen lassen. Von den obigen 77 Eintragungen entfallen 52 auf Aeropersmitglieder; im folgenden soll nur von diesen die Rede sein.

In 19 Fällen mussten wegen verspäteter Rückkehr die Freitage durch entsprechende Stundenwerte gemäss FOM 2.1.3./331 ersetzt werden. In weiteren 8 Fällen, auch wegen Meteo-bedingter zu später Heimkehr, war der entsprechende Freitag vor dem Militärdienst oder vor einem Umschulungskurs nicht mehr vorhanden. 11 Eintragungen betreffen zu strengen Einsatz. Mehrmals wurde der seinerzeitige Turn-round Zürich-Rio-Zürich als zu streng betrachtet. Bei einem vorübergehenden Mangel an CV-Copiloten letzten Herbst hatten verschiedene Herren wegen zusätzlichem IT nach einem Hunter-Umschulungskurs strengste Arbeit zu leisten. Die übrigen 14 Eintragungen im Kontrollbuch umfassen die verschiedensten Dinge: Von der fehlenden Benachrichtigung der Liebsten zuhause bis zum fehlenden First Officer, der offenbar bei der Planung hinter der Pultkante verschwunden ist. Manchmal gilt es auch einfach, einen kleineren Aerger abzuleiten, und das geschieht besser mit einer vielleicht nicht so hieb- und stichfesten Bemerkung im Kontrollbuch statt mit einer erbitterten Diskussion am Crew-Control-Schalter.

Zum Abschluss möchte ich zwei Blüten aus dem Kontrollbuch 1959 nicht vorenthalten: Nach seinem Feierabend in Genf benötigt der Captain nicht weniger als zwei Stunden, bis die Zimmersuche für seine Crew von Erfolg gekrönt ist. Nach 6 Tagen Einsatz und nur einem Tag frei musste von einem Piloten ein kurzfristiger New Yorker übernommen werden. Der Kommentar im Kontrollbuch: "Frau Treichler z'lieb", sei hier lobend hervorgehoben.

Für die Einsatzkommission:

T.Schulthess

---

## PILOTENFEHLER

a) Flugzeugmuster: CV-440

b) Allgemeine Situation: T.O.Gewicht rund 46.000 lbs.  
Wetter: Mässige Niederschläge von nassem Schnee gemischt mit Regen bei einer Lufttemperatur von 0° C. Da der auf das Flugzeug fallende Schnee praktisch sofort schmilzt, wird von einer Abspritzung mit Alkohol abgesehen. Während des Wegrollens setzt ziemlich intensiver Niederschlag ein, der aber nach wie vor aus Nassschnee und Regen besteht (so war wenigstens unsere Beurteilung). Der Turm bewilligte Aufstellen des Flugzeuges auf der Piste. Sicht 500-800 m, vertikale Sicht 400-500 ft. Bei der Kontrolle der "Controls" stellen wir beide auf der ganzen Flügeloberseite einen nassen Schneebelag von 2-4 mm fest. Nach kurzer Diskussion gibt mir der Captain folgendes T.O.Briefing: "Die kritische Geschwindigkeit ist V2. Bis zu dieser Geschwindigkeit halten Sie die linke Hand am Gas und die rechte am Steuer. Sobald Sie spüren, dass ich die Gashebel zurückreisse, betätigen Sie sofort das Reverse-Lock und drücken mit der rechten Hand das Steuer nach vorn. Bei zunehmendem Fahrtwind wird sich die Schneedecke auf den Flügeln von selbst entfernen, Sie haben jedoch während des T.O.Rolls die zusätzliche Aufgabe, den Flügel zu beobachten und mir genau zu melden, wenn es die Schicht wegbläst. Ich selbst werde auf allfällige Wirbelströme - spürbar durch Schütteln der Steuer - besonders aufmerksam sein und nötigenfalls den Start abbrechen."

- "Ready for T.O."

- "Cleared for T.O.!"

Ich melde dem Captain: "T.O.Power is set, Instruments checked" und drehe den Kopf bei 50 kts erstmals nach rechts und melde: "Schneedecke noch vorhanden". Bei 70 kts: "Vorderkante bis ca. 30 cm schneefrei", bei 90 kts: "Vorderseite ca. 1 m schneefrei", "V1, ca. 1.50 m schneefrei", "V2, immer noch gleich", aber das Flugzeug ist schon abgehoben. Mit Configuration T.O.Power, Gear und Flaps up, Speed 125 kts zeigt der Variometer 0, und alle Bäume und Häuser sind unter uns sehr deutlich erkennbar. Nach 1 Min. 15 Sek. zeigt der Variometer 100 Steigen, jedoch ist noch nicht aller Schnee weg. Nach 1 Min. 45 Sek. (immer noch T.O.Power) zeigt Speed 145 kts, Variometer 300 ft Steigen und die ganze Flügeloberfläche ist sauber. Der Captain befiehlt: "Meto Power" und lässt seinen wahrscheinlich bis jetzt angehaltenen Atem in einem erleichterten Zuge los.

c) Fehler: Nicht zurückgekehrt auf den Tarmac bei einsetzendem stärkerem Schneefall für Abspritzung mit Alkohol.



- d) Ursache des Fehlers: Gutgläubige, jedoch falsche Ansicht, dass sich nasser Schnee mit Regen bei zunehmendem Fahrtwind von selbst "rechtzeitig" von der Flügeloberfläche löst.
- e) Feststellung des Fehlers: Zu spät!
- f) Auswirkung des Fehlers: Die Leistung des Flugzeuges wurde in der kritischen T.O.-Phase auf gefährliche Weise reduziert und hätte sich bei maximalem Startgewicht oder bei Ausfall eines Motors katastrophal auswirken können.
- g) Vorschläge und Bemerkungen: Im Zweifelsfalle nie! D.h. bei der kleinsten Unsicherheit die 15-20 Minuten Verspätung in Kauf nehmen und die Alkoholabspritzung beauftragen und allen Schnee wegwischen (FOM 3.7.1./212), möglicherweise sogar auf der Run-up-Position, indem auch Feuerlöschgeräte beordert werden und wechselweise ein Motor abgestellt wird.

Das T.O.Briefing war unvollständig (ist nach dem Ereignis leicht zu beurteilen!), indem ganz klar hätte abgemacht werden sollen, dass nach V1 unbedingt abgebrochen wird, wenn noch kleinste Resten auf dem Flügel bemerkbar sind. Es ist eine Erfahrungs- und Ermessensfrage, ob Alkohol den neu sich ansammelnden Schnee auch aufgelöst hätte oder ob sogar eine Wetterbesserung hätte abgewartet werden sollen. Jedenfalls war sowohl dem Captain wie mir der damalige Unfall in München gut bekannt, und wir wussten beide, dass unsaubere Flügelflächen die Strömung beeinflussen und das Flugzeug einfach nicht richtig fliegen kann. Das langsame Wegblasen des Schnees mit zunehmender Geschwindigkeit hätte nicht zur falschen Annahme verleiten dürfen, dass nun alles o.k. sei.

Zum Schluss eine allgemeine Bemerkung eines Copiloten: Die Wichtigkeit des T.O.Briefings wird von verschiedenen Captains unterschätzt. Sehr oft hört man kurz und bündig nur folgendes: "T.O.Procedure normal", was jedenfalls den frommen Wunsch in sich schliesst, dass sich Flugzeug und Copilot so normal wie möglich verhalten möchten.

"Schneefall"

---

DIE SICHERHEITSKURVE ist im Jahre 1959 wieder etwas gestiegen, aber liegt immer noch nicht ganz bei einem Toten auf 100 Millionen Fluggastmeilen. Im Binnenverkehr kamen 198 Personen ums Leben, im internationalen Verkehr 59 Personen (Unfallraten 0.78 bzw. 0.95). Die Gesamtrate, basierend auf einer vorsichtigen Schätzung von 31.5 Milliarden Fluggastmeilen, stellt sich auf 0.82 Tote je 100 Millionen Fluggastmeilen.

---

## ANGST VOR KOLLISION

Vorbemerkung: Der hier zusammengefasst wiedergegebene Artikel aus dem "AEROPLANE" vom 20.11.1959, verfasst vom bekannten Engländer Norman Jones, welcher auf eine mehr als dreissig-jährige Tätigkeit als Sportpilot zurückblicken kann, findet selbstverständlich gar nicht unserer Zustimmung. Er zeigt jedoch, wie ein uns Berufspiloten stark beschäftigendes Problem von der "anderen Seite", eben von einem Teil der Privat-Flieger gesehen wird.

Furcht ist ein schlechter Ratgeber! Dies stimmt auch für die Theoretiker am (zweidimensionalen) grünen Tisch, welche die Air Traffic Control Regulations aufgestellt haben. Sie vergessen ganz die dritte Dimension. Es kann statistisch nachgewiesen werden, dass Kollisionsgefahr das absolut kleinste Risiko ist, das einen Piloten in der Luft begleitet.

Jedermann, der schon an einem schönen Sonntagnachmittag die grosse Zahl Flugzeuge, die sich um einen Flugplatz wie beispielsweise Fair Oaks tummeln, gesehen hat, muss mir beipflichten, dass dank der bei Kleinflugzeugen vorhandenen leichten Manövrierbarkeit und guten Sicht nach vorne sowie eben dank der dem Piloten zur Verfügung stehenden dritten Dimension die Möglichkeit einer Kollision zwischen Flugzeugen verschwindend klein ist.

Es kann nicht geleugnet werden, dass auch bei einem relativ erfahrenen Piloten im Unterbewusstsein Angst mit im Spiele steht, wenn dieser ein unangenehmes Gefühl empfindet, wenn in der Luft ein anderes Flugzeug wenige Meter an ihm vorbeiflitzt; obwohl der gleiche Pilot mit seinem Wagen auf der Strasse andere im Hundertkilometertempo im Abstand von wenigen Zentimetern überholt. Formationsflug und Flugzeugrennen (! Red.) sind ein gutes Mittel gegen solche Form der Angst.

Ich würde es zu einem Programmpunkt der fliegerischen Pilotenprüfung erheben, dass ein Kandidat beweisen müsste, dass er die Regeln in bezug auf Ausweichen beim Kreuzen und Ueberholen in der Luft instinktiv beherrscht.

Als ich kürzlich, einer Eisenbahnlinie entlangfliegend, von meiner Karte aufschaute, sah ich plötzlich ein entgegenkommendes Flugzeug, in sehr kleinem Abstand direkt vor mir. Keinen Moment hatte ich irgendwie ein Gefühl der Angst. Der andere Pilot und ich hielten beide leicht nach rechts und damit Punktum.

Die vom Ministry of Aviation zusammengestellten Berichte über Nearmisses erweisen sich in den meisten Fällen als Unsinn; ebensogut könnte einer sagen, er hätte letzte Woche im Strassenverkehr zweihundert Nearmisses erlebt!

Ein Grundübel liegt bei einem grossen Teil der Verkehrspiloten, welche in Flughafennähe zu viel Zeit für das Beobachten von Instrumenten aufwenden, statt Luftraumbeobachtung zu treiben. (Hier hat Norman Jones ausnahmsweise nicht ganz unrecht. MB.)

In der Seefahrt gilt die Regel, dass bei schlechter Sicht kein Schiff sich schneller bewegen darf, als dass dies noch safe ist. Dasselbe sollte auch für Verkehrsflugzeuge gültig sein.

---

Norman Jones empfiehlt sich dann im weiteren mit einigen laienhaften Vorschlägen zur (noch grösseren) Hebung der Sicherheit im Luftverkehr und beschliesst seine Ausführungen mit dem Rat an die Luftverkehrskontrolleure, den Privatpiloten grösseres Vertrauen zu schenken und letzteren ihren Wirkungsbereich nicht immer mehr einzuschränken.

Warum wir Norman Jones in unserer Rundschau überhaupt zu Worte kommen lassen? Weil es nicht schaden kann, wenn wir, "die wir viel zu viel auf die Instrumente, statt aus dem Flugzeug schauen", schwarz auf weiss sehen, es Geistes Kind gewisse den Himmel bevölkernde Sportflieger sind.

MB

---

.....

Die Verantwortung der PIC ist gross. Sie wurden sorgfältig geschult, haben Tausende von Stunden Flugerfahrungen und müssen jederzeit bereit sein, schwierige und schnelle Entschlüsse zu fassen. Wir erinnern hier nur an den Zwischenfall vom 5. Januar 1960, als Captain Peter Wilson durch seine Kaltblütigkeit ein grosses Unglück vermied. Diese grosse Verantwortung muss voll anerkannt werden. Die Anordnungen des Kapitäns sind deshalb für Sie verbindlich und sind sofort auszuführen. Ihr Verhalten gegenüber Ihrem Captain soll auch die Respektierung seiner Position widerspiegeln. Es gereicht Ihnen nicht zur Unehre, wenn Sie sich tüchtigen Leuten unterordnen müssen!

("FRIENDS IN THE AIR",  
Mitteilungen an das Kabinenpersonal)

---

Aus einem Pilot's Voyage Report entnehmen wir:

"... Ich schlage vor, dass beim Verlassen des Hotels in NYC alle Besatzungsmitglieder einen quarter bezahlen, denn die Angestellten erwarten diesen Tip, obwohl der eine oder andere das Gepäck selber hinausträgt."

Wir schliessen uns diesem Vorschlag an.

---

## RECHTE UND PFLICHTEN DES LUFTFAHRZEUGKOMMANDANTEN

In Art.15.45 der bundesrätlichen Verordnung vom 22.Januar 1960 wird auf einige Artikel des Bundesgesetzes über die Bundesstrafrechtspflege verwiesen, die als sinngemäss anwendbar erklärt werden. Folgendes ist der Wortlaut dieser Artikel:

62. Die Beamten und Angestellten der gerichtlichen Polizei sind berechtigt, einen Verdächtigen vorläufig festzunehmen, wenn Gefahr im Verzug ist.

Der Festgenommene ist ohne Verzug einem zum Erlass eines Haftbefehls berechtigten Richter oder Beamten zuzuführen. Dieser verhört den Verdächtigen sofort und entscheidet, ob der Festgenommene zu verhaften oder freizulassen ist.

63. Zur Festnahme ist ebenfalls berechtigt,  
wer von Beamten oder Angestellten der gerichtlichen Polizei zum Beistand aufgefordert wird, wenn ein zu Verhaftender oder vorläufig Festzunehmender Widerstand leistet;  
wer Zeuge eines Verbrechens oder Vergehens ist,  
wer unmittelbar nach der Tat dazukommt.  
Wird der Täter ergriffen, so ist er sofort der Polizei zu übergeben.

64. Kann der Haftbefehl nicht vollzogen werden, so ist die Fahndung anzuordnen. Der Haftbefehl kann öffentlich bekanntgemacht werden. Der Beschuldigte ist so genau als möglich zu bezeichnen. Es ist anzugeben, wem der Verhaftete zuzuführen ist.

65. Gegenstände, die als Beweismittel von Bedeutung sein können, sind mit Beschlagnahme zu belegen und zu verwahren oder auf besondere Weise kenntlich zu machen. Der Inhaber einer solchen Sache ist verpflichtet, sie auf Verlangen der zuständigen Behörde herauszugeben.

.....

69. Die Durchsuchung von Papieren ist mit grösster Schonung der Privatgeheimnisse und unter Wahrung des Berufsgeheimnisses im Sinne von Art.77 durchgeführt.

Insbesondere sollen Papiere nur dann durchsucht werden, wenn anzunehmen ist, dass sich Schriften darunter befinden, die für die Untersuchung von Bedeutung sind.

Dem Inhaber der Papiere ist womöglich Gelegenheit zu geben, sich vor der Durchsuchung über ihren Inhalt auszusprechen.

Erhebt er gegen die Durchsuchung Einsprache, so werden die Papiere versiegelt und verwahrt. In diesem Falle entscheidet über die Zulässigkeit der Durchsuchung bis zur Hauptverhandlung die Anklagekammer, im Hauptverfahren das Gericht.

.....

74. In der Regel ist jedermann verpflichtet, Zeugnis abzulegen.
75. Zur Zeugnisverweigerung sind berechtigt:  
die Verwandten und Verschwägerten des Beschuldigten in gerader Linie;  
die Geschwister, der Schwager und die Schwägerin, der Ehegatte, auch wenn er geschieden ist, und der Verlobte des Beschuldigten;  
seine Adoptiveltern und Adoptivkinder.
76. Ist ein Zeuge zur Zeugnisverweigerung berechtigt, so hat ihn der Richter darauf aufmerksam zu machen. Hiervon ist im Protokoll Vormerk zu nehmen.  
Erklärt sich der Zeuge trotzdem zur Aussage bereit, so kann er diese Erklärung auch während der Vernehmung widerrufen. Die bereits gemachten Aussagen bleiben bestehen.
77. Geistliche, Rechtsanwälte, Notare, Aerzte, Apotheker, Hebammen und ihre beruflichen Gehilfen dürfen über Geheimnisse, die ihnen in ihrem Amte oder Berufe anvertraut worden sind, nicht zum Zeugnis angehalten werden.
78. Ein Beamter darf nur mit Zustimmung seiner vorgesetzten Behörde über ein Amtsgeheimnis als Zeuge einvernommen oder zur Herausgabe von Akten angehalten werden. Im übrigen sind hierfür die Bestimmungen des eidgenössischen und kantonalen Verwaltungsrechtes massgebend.
79. Der Zeuge darf die Beantwortung von Fragen, die ihn oder einen der in Art. 75 aufgezählten Angehörigen strafrechtlicher Verfolgung oder einer schweren Benachteiligung der Ehre aussetzen kann, verweigern. Der Richter soll wesentlich keine solchen Fragen stellen.
80. Die Zeugen werden in der Regel schriftlich vorgeladen. Sie sind auf die gesetzlichen Folgen des Ausbleibens hinzuweisen.

81. Jeder Zeuge ist in Abwesenheit der andern Zeugen einzunehmen. Er kann andern Zeugen oder dem Beschuldigten gegenübergestellt werden.
82. Der Richter erinnert den Zeugen an seine Pflicht, nach bestem Wissen die Wahrheit zu sagen und nichts zu verschweigen. Er verweist ihn auf die Folgen der Zeugnisverweigerung und auf die Strafe des falschen Zeugnisses und macht ihn darauf aufmerksam, dass er zum Eid oder zum Handgelübde angehalten werden kann.
83. Stellt der Richter eine Verletzung der Vorschriften von Art. 76 oder 82 fest, so hat er das Versäumte nachzuholen und dem Zeugen Gelegenheit zur Verweigerung oder Änderung der Aussage zu geben. Ist die Nachholung nicht möglich, oder verweigert oder ändert der Zeuge die Aussage, so ist das ursprüngliche Zeugnis als ungültig zu behandeln.  
Als ungültig ist jede Aussage zu behandeln, zu welcher der Zeuge in Verletzung des Art. 77 angehalten worden ist.
84. Der Richter stellt die persönlichen Verhältnisse des Zeugen fest, soweit sie für seine Glaubwürdigkeit von Bedeutung sein können, insbesondere auch seine Beziehungen zum Beschuldigten oder zum Geschädigten.  
Der Richter hat festzustellen, ob Umstände vorliegen, die den Zeugen zur Verweigerung des Zeugnisses berechtigen.  
Nach Vorstrafen darf nicht gefragt werden. Wird eine bestimmte, ungelöschte Vorstrafe behauptet, so kann der Richter den Zeugen darüber befragen, wenn er es zur Beurteilung seiner Glaubwürdigkeit für unerlässlich hält.
85. Der Zeuge soll mündlich im Zusammenhang berichten und genau unterscheiden, was er von der Sache aus eigener Wahrnehmung weiss und was er von anderen darüber erfahren hat.  
Ist die Aussage des Zeugen unvollständig, undeutlich oder widersprechend, so stellt der Richter besondere Fragen.  
Die Fragen des Richters sollen die Antwort des Zeugen nicht beeinflussen. Verfängliche Fragen sind untersagt.  
Die Zeugenaussagen werden nach ihrem wesentlichen Inhalte protokolliert.

.....

---

HABEN SIE SCHON GESTIMMT?

---

## DER "BOESE LEHRER"

Wir alle kennen ihn noch, den "bösen Lehrer", von der Schulzeit her. Bekam klein Hansli im Kopfrechnen eine Vier ins Zeugnis, dann war der Lehrer einmal gemäss Hansli ein ganz ungerechter Kerl, weil der Peterli, der - das pfeifen ja die Spatzen von den Dächern - in den Rechenkünsten Hansli gegenüber glatt verblasste, einen schlanken Fünfer "garniert" hatte. Peterli wiederum war dem Lehrer gram, weil er fand, er sei um mehr als nur eine Note Differenz der grössere Meister der Zahlen als Hansli. Die Eltern des letzteren schliesslich waren der Ansicht, da der Herr Papa seinerzeit in der Algebra immer eine blanke Sechs nach Hause getragen habe, so könne es nur an der Unfähigkeit des Lehrers liegen, wenn "der Apfel so weit vom Stamme falle".

Auch bei uns fristen Lehrer - Fluglehrer - ihr freudloses Dasein. Und so, wie zu Sorgen Likör gehört, hat's da, wo Lehrer sind, auch die "kleinen Hansli" und wegen letzteren halt dann auch sofort "böse" Lehrer.

Auf der Strecke, im Militärdienst, auf dem Flughafen, am Abend in der Bar, überall können wir die "kleinen Hansli" reklamieren hören; über die gar nicht feine Art, wie man sie im Upgrading behandelt habe, oder wie man sie anlässlich des Home Base Checks ändern gegenüber benachteiligt und am Ende mit einer haarsträubenden Qualifikation bedacht habe.

Aber unser Ohr wurde im Lauf der Zeit geschult! Wenn sich immer die gleichen "Erfolglosen" über sozusagen alle ihre Instruktooren beklagen, dann hören wir kaum noch auf.

Etwas ganz anderes hingegen ist es, wenn man immer und immer wieder Piloten verschiedenster Herkunft und Sparten über die genau g l e i c h e n (Strecken-)Fluglehrer den Kopf schütteln sieht.

Wir meinen nicht Kommentare über Instruktooren, die halt eben einen leicht strengeren Masstab anlegen als die meisten ihrer Kollegen. Das wird nämlich im allgemeinen einfach zur Kenntnis genommen; und wir - wie auch unsere obersten Vorgesetzten - wissen dann ohne weiteres, dass z.B. einer Vier beim Fluglehrer X in Gottes Namen halt beim Fluglehrer Y eine Drei entspricht.

Also, wir diskutieren gar nicht über "im Rahmen liegende" verschiedene Auffassungen und Masstäbe.

Für was wir uns aber interessieren müssen, oder ich sage vorsichtshalber lieber müssten, das wären Fluglehrer, welche seit Jahr und Tag durch ihre Art und den Ton, welchen sie während der Zeit ihres Wirkens anschlagen würden, sozusagen a l l e n Schülern - nicht nur den schlechter, sondern auch

den gut qualifizierten - die ganze Freude an der Arbeit nehmen würden und deren Beurteilungen man allgemein als "jenseits der durch den gesunden Menschenverstand gegebenen Limiten liegend" bezeichnen müsste.

Für solche "Pädagogen der Aviatik", wie gesagt, müssten wir uns interessieren, und unser Interesse für die betreffenden Leute müsste dann, sofern nicht andernorts endlich die Konsequenzen gezogen würden, soweit gehen, dass man - vorerst gütlich - versuchen würde, diesen Herren den Horizont auf die richtige Höhe zu bringen. Und sonst dann eben: "the hard way"!

Wie ich anlässlich eines meiner letzten Home Base Checks aufschnappte, nennen gewisse Fluglehrer ihre Schüler "Kunden". Also, den "kleinen Hansli" in uns haben die meisten von uns sicher schon lange abgelegt. Aber wenn wir in Zukunft als "Kunde" z.B. auf einem Upgrading-Flug eine Anzahl Hofratslandungen hinlegen und dann dafür die Qualifikation "Bricht bei jeder Landung fast aus" erhalten, oder wenn z.B. die Geschwindigkeit des Hin- und Herwippens des von uns im Short-Final bedienten Scheibenwischers die Gesamtnote für den Home Base Check bestimmen sollte (dieses Beispiel ist leider gar nicht soo an den Haaren herbeigezogen!), dann m u s s etwas geschehen! Zunächst wollen wir zwar noch einmal darüber schlafen, um anderntags zu überlegen, ob der Verfasser unserer "Qualifikatur" vielleicht nur einen ganz speziell schlechten Tag erwischt habe.

Wenn wir ihm dies nicht zugute halten können und wenn noch eine ganze Reihe anderer "Kunden" mit d e m s e l b e n "bösen Lehrer" die g l e i c h e n oder eventuell sogar noch schlimmeren Erfahrungen gemacht hat, dann wollen wir die heutzutage nur noch für ganz besondere Anlässe aufgesparte Zivilcourage einmal aus dem Schrank nehmen und unsern "Kummer" am richtigen Ort an den Mann bringen. Sofern wir dort auf taube Ohren stossen sollten, bliebe ja schliesslich immer noch die AEROPERS.

Es ist doch ein alter Geschäftsgrundsatz, dass zuallerletzt immer die "Kunden" recht behalten sollen ...

M.B.

---



Name, Kennwort  
oder Kennziffer:

.....

PILOTENFEHLER ?

(Siehe Rundschau September 1959, S.13)

- Schema: a) Flugzeugmuster  
b) Allgemeine Situation  
c) Fehler  
d) Ursache des Fehlers  
e) Feststellung des Fehlers (wann und wie?)  
f) Auswirkung des Fehlers  
g) Vorschläge und Bemerkungen

---

Einsenden an: Dr.W.Guldimann, Hirschengraben 22, Zürich 1)

---



1957 13.5.	Narsarssuaq, Grönland	U.S. Overseas	C-54-DC N-
			ICAO AR/515

Unfall: Das Flugzeug war am Vorabend um 1955-Z bei gutem Wetter mit einer dreiköpfigen Besatzung in Narsarssuaq (Südspitze von Grönland) zum Transport von Dieselöl an die nordwestlich gelegene DEW-Line-Stelle Nr.39 gestartet. Nach Erledigung des Auftrags auf Nr.39 startete es um 0040. Nach dem Start gab es einen IFR-Plan zum direkten Rückflug auf 11000 ft durch, der routinemässig bewilligt wurde. Um 0301 erhielt die Verkehrsleitung Narsarssuaq über verschiedene Relaisstellen eine Standortmeldung von 0223: 63:42 Nord, 53:42 West, 1100 ft, Ankunft 0410. Als das Flugzeug nicht eintraf, wurde eine Suchaktion eingeleitet. Um 1007 wurden die Trümmer in einer Entfernung von 60 NM nordwestlich Narsarssuaq auf der Eisdecke in einer Höhe von 5900 ft gesichtet. Eine Bergungsmannschaft konnte 1744 in der Nähe landen und den Copiloten als einzigen Ueberlebenden bergen. Nach dessen Aussagen hatte der Kommandant nach routinemässigem Ablauf und kurz vor dem Aufprall (0335) der Besatzung mitgeteilt, dass die Küste in Nähe des Frederikshaabs-Gletschers erreicht sei. Die Bodenberührung war in einem sehr spitzen Winkel erfolgt, in atmosphärischen Bedingungen, die einen arktischen "Whiteout" als möglich erscheinen liessen (wenn bei klarem Wetter das Sonnenlicht dauernd zwischen einer weissen Erdoberfläche und einem flachen Wolkenplafond reflektiert wird, so dass jede Schattenwirkung aufgehoben wird und der Pilot die Sichtorientierung verliert).

Ursache: Wahrscheinlich ungenügende Navigation, möglicherweise unter Mitwirkung eines arktischen "Whiteout".

1957 31.5.	Edmonton, Alta., Canada	Eldorado Aviation	C-46-F CF-FCI
DTC Rpt.No.57-6/		ICAO AR/478	

Unfall: Das Flugzeug startete um 1315 MST auf der Piste 29            des Flughafens Edmonton und im Startsteigflug auf einer Höhe von 150-200 ft fiel der rechte Motor aus. Die Besatzung meldete ihre Absicht, auf der NE-Piste des sechs Meilen nördlich gelegenen Flugplatzes Namao zu landen. Nach einer flachen Rechtskurve in Richtung auf diesen Flugplatz begann das Flugzeug an Höhe zu verlieren. Trotz Volleistung des linken Motors sank es weiter und erhielt nach kurzer Zeit am Ufer eines kleinen Sees Bodenberührung. Die Besatzung blieb unverletzt, das Flugzeug wurde schwer beschädigt. - Die Untersuchung führte auf zwei getrennte Defekte in der Zündanlage des rechten Motors, deren Zusammenwirken den Ausfall bewirkt hatten. Nach der Betriebsanleitung hätte der Start mit Volleistung ausgeführt und hätte nach dem Ausfall des einen Motors im Startsteigflug der andere auf Volleistung gebracht werden müssen; dann hätte unter den gegebenen Bedingungen ein Steigflug von mehr als 150 ft/min gehalten werden können. Das Flugzeug war aber nicht mit Volleistung gestartet worden, und nach dem Ausfall des einen Motors verstrich einige Zeit, bis der andere auf Volleistung gebracht wurde; inzwischen war die Geschwindigkeit von 115 mph auf 100 mph gesunken, und eine Notlandung war unvermeidlich geworden.

Ursache: Verlust der Steuerbarkeit zufolge Ausfall eines            Motors im Startsteigflug, bewirkt durch zwei Defekte in der Zündanlage und unzuweckmässiges bzw. vorschriftswidriges Verhalten der Besatzung.

1957 23.6.	Port Hardy, Brit.Columbia, Can.	Pacific Western	DC-3 CF-EPI
DT Rpt.No.57-11		ICAO/AIG/ACC/REP/GEN/No.1	

Unfall: Das Flugzeug startete auf dem Flughafen Port Hardy um 1411 PST auf der Linie nach Vancouver, mit einer dreiköpfigen Besatzung und 15 Fluggästen an Bord. 1416 meldete der Kommandant Schwierigkeiten mit der Höhensteuerung und Rückflug nach Port Hardy. Nach einem langen Endanflug auf Piste 15 und nach erster Pistenberührung um 1420 machte das Flugzeug einen steilen Sprung; trotz Vollgas kippte es dann vornüber und stürzte auf den rechten Flügel, worauf es in Brand geriet. Das Flugzeug wurde zerstört, von den Insassen kamen nur die Stewardess und drei Fluggäste mit dem Leben davon. - Unter den Trümmern wurde am Steuerwerk der Höhensteuerriegel vorgefunden, mit gesichertem Kabel befestigt, aber ohne Verriegelung des Höhensteuers. - Vor dem Flug hatten Zeugen gesehen, wie der Kommandant, der sich nach Betriebshandbuch über die Entfernung der Steuerriegel vergewissern musste, die Riegel an Seitensteuer und Verwindung entfernt hatte; der Stationsmechaniker hatte Seitensteuer und Verwindung, aber nicht das Höhensteuer kontrolliert.

Ursache: Verlust der Steuerbarkeit durch teilweise Ver-  
klemmung des Höhensteuers zufolge versehentlicher Belassung der Höhensteuerverriegelung am Flugzeug.

1959 19.8.	Montseny, Spanien	Transair	DC-3 G-AMDZ
MA CAP 161/15.1.1960			

Unfall: Das Flugzeug startete um 1451-Z in Barcelona für einen Bedarfsflug nach Gatwick, mit einer dreiköpfigen Besatzung und 29 Fluggästen an Bord. Da der Flug unter VFR stand, wurde nach dem Start keine Verbindung mehr mit der Verkehrsleitung Barcelona gehalten. Das Wetter war gut, doch lag die Spitze des auf dem gewählten Kurs liegenden Montseny-Berges, der eine Höhe von 1712 m/M erreicht, in den Wolken. Um 1510 zerschellte das Flugzeug 25 m unterhalb der Spitze am Berg. Alle Insassen kamen ums Leben.

Ursache: Bodenkollision zufolge Einflug in IFR-Bedingungen über Berggelände ohne IFR-Bewilligung und ohne genügende Sicherheitshöhe.

