

Aeropers Rundschau

7. Jahrgang

Nr. 70

August 1960

I N H A L T

Liebe Mitglieder	2
Verstaatlichung der Sabena	5
Aus unserer Korrespondenzenmappe	6
Fragen der Finanzpolitik der SWISSAIR	8
Adressänderungen - Neues Mitgliederverzeichnis	9
Mitteilungen des Kassiers	10
Etwas ist faul: Wir oder das System (Auswertung der Umfrage)	10

UNFALLBERICHTE: Sopley Park, BOAC, 24.12.1958
Arlington, Boeing Airplane Co., 19.10.1959
Charleston, Capital, 12.5.1959

Redaktion:

Cpt. M. Bayer
Cpt. R. Schilliger
Dr. P. Hunziker

Druck und Versand:

Sekretariat, Waldeggweg 16, Kloten
Telefon 84 76 61

Offizielles Organ der
Vereinigung des fliegenden Personals der Swissair

Obwohl die AEROPERS-RUNDSCHAU das offizielle Organ der AEROPERS darstellt, spiegeln die in den einzelnen Artikeln zu Tage tretenden Ansichten nicht notwendigerweise die Meinung des Vorstandes wieder.

Ohne vorgängige schriftliche Einwilligung der Redaktion ist jede Wiedergabe von Artikeln aus dieser Zeitschrift untersagt.

Liebe Mitglieder,

Kürzlich ist mir ein Brief zugegangen, den ich im vollen Wortlaut bekannt geben möchte, weil damit ein äusserst wichtiges Problem angeschnitten wird, das in unseren Büchern genau umschrieben ist, aber trotzdem offenbar nicht klar erkannt wird.

"Die Flüge, die auf unserer Einsatzliste stehen, sind zeitweise sehr streng, selbst wenn keine Richtlinienwerte tangiert oder verletzt werden. Die Firma darf von uns verlangen, dass wir unser Leben so einteilen, dass wir jeden Flug gut ausgeruht antreten können. Die Situation ändert jedoch wesentlich, sobald wir kurzfristige Einsatzänderungen erhalten (d.h. Start während den folgenden 12 Stunden). Da wir die Wünsche der Einsatzabteilung nicht vorausahnen können, wird uns ihr Telefonanruf oft in einer Situation erreichen, in der wir auch bei einwandfreiem Lebenswandel nicht so gut ausgeruht sind, wie es sein sollte, und wie es FOM 6.4.1. auch von uns verlangt. Die Uebernahme eines Fluges in übermüdetem Zustand ist eine kriminelle Handlung und man kann deshalb der Einsatzabteilung den Vorwurf nicht ersparen, dass sie dauernd und bewusst die Swissairpolicy "SAFETY FIRST" in ihr Motto abändert:
"Schedule first and forget about everything else."

Würde sonst Besatzungsmitgliedern, die sich wegen Uebermüdung sträuben, einen Einsatz zu fliegen, die Antwort gegeben, dass sie, weil die Richtlinien nirgends verletzt würden, den Einsatz fliegen müssten, und gedroht, dass sie nicht mehr lange zum fliegenden Personal der Swissair gehören würden, wenn ein Flug deswegen verschoben oder annulliert werden müsste? Diese Einstellung beherrscht die ganze Einsatzabteilung und man hat mir ins Gesicht gelacht, als ich auf FOM 2.1.1. und 6.4.1. verwies. Man hat mir erklärt, dass der Flugbetrieb glatt eingestellt werden müsste, wenn man jene Artikel beachten wollte. Da die Verantwortung für die Cockpitarbeit immer bei den Besatzungsmitgliedern bleibt, und auch von der Einsatzabteilung nicht übernommen werden kann, schlage ich vor:

Bei kurzfristigen Einsatzänderungen darf dem Besatzungsmitglied nicht gedroht werden; es ist anzufragen ob es die Verantwortung für den Einsatz übernehmen könne.

Dem Personal der Einsatzabteilung und den Besatzungsmitgliedern ist die SWR Policy "SAFETY FIRST" im speziellen Zusammenhang zu FOM 6.4.1. nochmals zu erläutern, sowie die daraus folgenden Rechte und Pflichten der Besatzungen festzuhalten. Der ärztliche Dienst wäre vielleicht auch in der Lage, die Wirkung von Müdigkeit und Krankheit auf die Leistungsfähigkeit und somit die Flight Safety zu beschreiben.

Da bei gleicher Beanspruchung nicht jedermann gleich reagiert, nicht den gleichen Ruhebedarf hat, nicht den gleichen Umwelteinflüssen ausgesetzt ist, nicht die gleichen seelischen Probleme hat und ferner unser Privatleben in Bezug auf Ruhezeiten sehr individuell gelebt werden muss, ist es unmöglich, mit Hilfe eines Instrumentes wie die Einsatzrichtlinien es sind, zu garantieren, dass auf jeden Telefonanruf ein einsatzfähiges, ausgeruhtes Besatzungsmitglied antwortet. Es darf deshalb nie die erste Seite unserer Manuals vergessen werden, wo man die sehr wichtige Bemerkung vom "good judgement" in der Mitte der Seite eingerahmt findet.

Es ist klar, dass die Firma in höchstem Masse auf unseren guten Willen zur jederzeitigen Dienstleistung angewiesen ist. Ein Besatzungsmitglied, das nicht eine grosse Dosis davon aufbringt, ist es nicht wert, in einem Swissair Cockpit fliegen zu dürfen. Es war mein Ziel festzustellen, dass zwischen dem guten Willen und den Erfordernissen der Safety irgendwo eine Trennungslinie verläuft, die man nicht ungestraft dauernd verletzen darf, und dass es keiner Dienststelle der Swissair erlaubt sein sollte, uns unter Druck zu setzen, jene Linie zu durchbrechen."

Warum dieses Problem gerade im jetzigen Zeitpunkt aufgegriffen wurde, kommt natürlich nicht von ungefähr, sondern ist dadurch bedingt, dass man für unseren Einsatz das Wort "planen" längst nicht mehr gebrauchen darf, denn ein paar Tage, nachdem die neue Monatsliste herausgekommen ist, leben wir von den nur allzugut bekannten roten Zetteln, die kurzfristig einfach alles auf den Kopf stellen, unsere gutgemeinten Rotationen auseinanderreißen und uns überhaupt jegliche Kontrollmöglichkeit entziehen. Das Resultat ist jedermann ebenfalls bestens bekannt, nämlich eine schlechte durchschnittliche Ausnutzung der angebotenen Leistung, (lies WeiterEinstellung von ausländischen Crews) verärgerte und schimpfende Leute beidseits vom Schalter im Crew Control und viele Einsätze, die sich an den Grenzen unserer Limiten bewegen.

Um nicht missverstanden zu werden, möchte ich die Einsatzabteilung weitgehend in Schutz nehmen, denn dort werden die Änderungen natürlich nicht aus lauter Vergnügen am Variieren herausgegeben, sondern es wird einfach versucht, den allzuvielen Wünschen wie Maschinenwechsel, Sonderflüge, Flugplanänderungen, persönliche Wünsche etc. gerecht zu werden. Das Problem des Einsatzes ist äusserst kompliziert und kaum mehr überblickbar für einen Einzelnen, aber trotzdem sollte man versuchen, im Einzelfall eine günstige Lösung zu treffen, anstatt zufrieden zu sein, wenn man eine mögliche Lösung gefunden hat. Eine wirkliche Besserung der herrschenden Zustände kann allerdings erst erwartet werden, wenn die vielen kurzfristigen Umstellungen gegenüber der Planung auf ein Minimum reduziert werden und mit Reserve aufgefangen werden können. Dies wird meiner Meinung nach erst der Fall sein, wenn man schon bei der Festlegung des Flugplanes gewisse Gegebenheiten unseres Einsatzes berücksichtigt.

Nun zum eigentlichen Inhalt des Briefes. Ich muss gestehen, dass ich erstaunt war, von gewissen Leuten zu hören, die nicht wissen, was "safety" wirklich bedeutet, und die nicht über genügend Zivilcourage verfügen, um ihre Meinung auch offiziell zu vertreten, denn anders ist es ja nicht zu verstehen, wenn man sich von der Einsatzabteilung derart einschüchtern lässt und ihr Kompetenzen zuordnet, die sie gar nicht hat.

Wenn wir das Wort "safety" gebrauchen, so müssen wir uns voll bewusst sein, dass dieser Begriff etwas Absolutes ist, an dem es nichts zu deuteln gibt. Allzuoft wird das Wort "unsafe" verwendet, um etwas zu erreichen, das nur entfernt damit zu tun hat. Dies hat zu einer Entwertung geführt und damit zu falschen Ansichten. Wir wollen uns hüten, dieses gewichtige Wort da zu gebrauchen, wo es nicht hingehört, z.B. ist ein strenger Einsatz noch lange nicht unsafe. Natürlich wird der Grenzstrich zwischen safe und unsafe nicht von allen am gleichen Ort gezogen, speziell da, wo es sich um nicht direkt messbare Faktoren handelt. Aber wenn der Einzelne feststellt, dass die safety tangiert ist, entfällt jegliche Diskussion. Nachher wird es allerdings so sein, dass der Betroffene höheren Orts seinen Entscheid wird begründen müssen. Bezüglich Einsatzrichtlinien verweise ich in diesem Zusammenhang auf den Passus im FOM 2.1.3. 104 und natürlich sind die Artikel unter FOM 6.4.1. voll anwendbar.

Im übrigen möchte ich einmal mehr auf unser Kontrollbuch aufmerksam machen. Wenn jemand den Eindruck hat, eine von unserer Einsatzkommission akzeptierte Rotation oder ein Sondereinsatz sei zu streng, dann ist es seine Pflicht, durch eine Mitteilung via Kontrollbuch oder direkt via Einsatzkommission uns das wissen zu lassen, und zwar auch dann, wenn die Einsatzrichtlinien eingehalten wurden. Es wird jede Meldung untersucht und abgeklärt; extreme Ansichten können dann bereinigt werden; aber Diskussionen mit dem Crew Control sind zu vermeiden, weil sie zu keinem Ziel führen.

Wir sind uns bewusst, dass ein dauernder Einsatz an der Grenze unserer Richtlinien nicht zu verantworten wäre, andererseits wissen wir um die spezielle Situation der Swr und wir werden uns bemühen, durch Anlegen eines vernünftigen Masstabes eine zweckmässige Operation zu ermöglichen, es geht auch hier darum, den goldenen Mittelweg zu finden.

Mit freundlichen Grüssen

sig. R. Hofer

I'm bored with the length and the wingspan,
And horsepower gives me no pleasure.

The why and wherefore
Of speed I don't care for ...

But what does the STEWARDESS measure?

(Richard Armour)

VERSTAATLICHUNG DER SABENA

Eine Ende Mai in Brüssel veröffentlichte Regierungsvorlage befasst sich mit einer Statutenänderung der belgischen Luftfahrtsgesellschaft Sabena. Ihre Geschäftsführung wird inskünftig nicht nur in der Aktionärversammlung, sondern auch im Verwaltungsrat mehrheitlich durch Staatsvertreter bestimmt werden. Bei einem Gesamtkapital von 750 Millionen belgischen Francs gehen Aktien im Werte von 300 Millionen Francs, die bisher einigen belgischen Grossbanken gehörten, in Staatsbesitz über. Verkehrsminister Segers begründete die Verstaatlichung der Sabena, die rechtlich eine Aktiengesellschaft bleibt, unter anderem mit der zu erwartenden Schaffung der Air-Union im Rahmen der EWG und mit der Uebernahme eines Viertels der Sabena-Aktien durch den unabhängigen Kongostaat.

AUS UNSERER KORRESPONDENZENMAPPE

MINIMALRUHEZEIT VOR DER DURCHFUEHRUNG DES FLUGDIENSTES
FUER MILITAERPILOTEN, DIE ZUGLEICH VERKEHRSPILOTEN SIND

Unser Schreiben an Herrn Oberstdivisionär E. Primault:

mit der oben erwähnten Verfügung schneiden Sie ein Problem an, das uns als Berufsverband der Piloten bei der SWISSAIR dauernd beschäftigt. Wir gehen vollständig mit Ihnen einig, dass Piloten den Flugdienst nur durchführen dürfen, wenn sie sich nicht in einem Uebermüdungszustand befinden. Ich glaube behaupten zu dürfen, dass der weitaus grösste Teil der Piloten sich dieser Verantwortung voll bewusst ist und dementsprechend handelt.

Ihre Verfügung löst dieses Problem weitgehend, aber infolge unseres komplexen Einsatzes ergeben sich vor allem nach kürzeren Einsätzen ungerechtfertigte Härten. Es ist wesentlich, wieviel Zeit verstrichen ist seit der letzten Ruhezeit. Die verfügte schematische Lösung, die der Vielfalt des Einsatzes nicht gerecht wird, wird von uns als unnötiger Eingriff in die zivile Sphäre und persönliche Verantwortlichkeit empfunden, und zwar umsomehr, als für andere Berufsgruppen keine solchen Vorschriften existieren, obwohl auch da das gleiche Problem vorhanden ist, nur können allfällige Vorschriften nicht so leicht kontrolliert werden wie bei uns. U.E. genügen die allgemeinen Vorschriften betreffend Flugverbot bei Uebermüdung völlig.

Dass wir diesem Problem grosse Bedeutung beimessen, beweisen unsere diesbezüglichen Vorschriften, die gemeinsam mit der SWISSAIR aufgestellt wurden. Der militärische Flugdienst wird z.T. ebenfalls mit einbezogen, so müssen wir z.B. vor und nach jedem TK einen freien Tag zugeweiht erhalten.

Wir möchten abschliessend nochmals betonen, dass der Dienstantritt zum militärischen Flugdienst in übermüdetem Zustand unannehmbar ist, aber die vorliegende Lösung scheint uns ungerecht zu sein, und über das Ziel hinauszuschiessen. Wegen vereinzelter Ausnahmen müssen alle verantwortungsbewussten Verkehrspiloten zusätzlich einschränkende Bestimmungen über sich ergehen lassen.

Wir ersuchen Sie deshalb, sehr geehrter Herr Oberstdivisionär, auf die erlassene Verfügung zurückzukommen und sie wenn möglich aufzuheben oder zumindest den gegebenen Verhältnissen anzupassen. Auf Wunsch würden wir Ihnen gerne einen Vorschlag unterbreiten.

Indem wir auf Ihr Verständnis zählen, grüssen wir Sie

Seine Antwort:

Ich bin im Besitze Ihres Schreibens vom 3.6.60, in welchem Sie gewisse Bedenken äussern, dass die am 29.4.60 erlassene Verfügung in dieser Sache im Einzelfall grosse Härten aufweise. Sie schlagen vor, die Verfügung aufzuheben oder den gegebenen Verhältnissen anzupassen.

Sie dürften orientiert sein, dass vorgängig des Erlassens dieser Verfügung das Problem des Uebermüdigungszustandes bei Verkehrspiloten vom ärztlichen Dienst der Swissair sowie vom fliegerärztlichen Institut eingehend studiert worden ist. Erst nach Vorliegen dieser Studie habe ich mich zum Erlass der Verfügung vom 29.4. entschlossen.

Es ist in der Praxis - im vorliegenden Fall in ganz besonderer Weise - sehr schwierig, eine generelle Regelung zu treffen, die dem vom Einzelnen Gewünschten und auf seinen persönlichen Fall Bezogenen Rechnung zu tragen vermag.

Ich möchte meine Verfügung im Augenblick nicht abändern, sie für einige Monate in Anwendung wissen und erst auf eine neue Ueberprüfung eintreten, wenn gewisse Erfahrungswerte vorliegen. Wenn Sie mir zu einem späteren Zeitpunkte eine Anzahl konkrete Fälle melden können, bin ich bereit, das Problem nochmals - unter Auswertung der Praxis - studieren und die durch Sie in Aussicht gestellten Vorschläge überprüfen zu lassen.

Ich versichere Sie, sehr geehrter Herr Präsident, dass wir alles tun, um den Verkehrspiloten, die zugleich Militärpiloten sind, die Erfüllung des Trainings ohne zu grosse Schwierigkeiten zu ermöglichen.

Die Mitglieder sind gebeten, derartige konkrete Fälle dem Sekretariat schriftlich zu melden, damit wir gestützt auf diese Unterlagen erneut einen Vorstoss unternehmen können.

HU

Der Bestand des fliegenden Personals betrug am 30. Juni 1960 953, das sind 13,8% des gesamten Personal-Bestandes der SWR.

If you don't believe
in the value of co-operation
look at what happens to a
car when one tire goes flat.

(Friends in the Air, Juli 1960)

FRAGEN DER FINANZPOLITIK DER SWISSAIR

unter besonderer Berücksichtigung des Geschäftsgangs im 1960 und im Hinblick auf die Einführung von Jets.

Zusammenfassung der von Herrn Hans Schneider, Stv. Chef Dept. Finanzen, am 18.8.1960 im Rest. Löwen, Kloten, für unsere Mitglieder gehaltenen Orientierung.

I. Rückblick

Vom geschäftlichen Standpunkt aus gesehen, stellten die Jahre 1958 und 1959 Erfolge dar. Neben einem Reingewinn von total 13,6 Mio. (je 6% Dividende) konnten a.o. Abschreibungen in der Höhe von ca. 18,5 Mio. vorgenommen werden. Damals glaubte man, für die zu erwartende schwierige Zeit der Einführung der Jets eine gute Reserve zu haben, doch ist dem nicht so, da von den oben erwähnten 18,5 Mio. über 12 Mio. zur a.o. Abschreibung der DC-7 Flotte verwendet wurden und es sich heute zeigt, dass diese Flotte nur noch zum tatsächlichen Buchwert, also unter Einbezug der damaligen a.o. Abschreibungen verkauft werden kann.

II. Die Finanzlage der SWISSAIR im Allgemeinen

Der SWISSAIR ist es dank dem grossen Geldfluss in der Schweiz, dank den guten Geschäftsergebnissen der vergangenen Jahre und dank ihrer offenen Finanzpolitik gelungen, das Vertrauen der schweizerischen Finanzkreise zu erringen. Deshalb war es auch grosso modo möglich, unsere Jets, d.h. 4 DC-8 und 7 CV-600 auf finanzpolitisch konventioneller und gesunder Basis zu finanzieren.

Man muss sich aber ganz klar darüber sein, dass die schweizerischen Finanzkreise der SWISSAIR diese Kapitalien nicht aus irgendwelchen altruistischen oder etwa durch einen gewissen Nationalstolz bedingten Motiven zur Verfügung stellten, sondern allein, weil sie einen Gewinn erwarten und damit rechnen, dass die SWISSAIR auch in Zukunft in der Lage sein wird, einen solchen auszuweisen.

Noch dieses Jahr oder spätestens Anfang nächstes Jahr wird die SWISSAIR den definitiven Entscheid über die Beschaffung einer Kurzstrecken-Jetflotte (unsere SE 210 sind ja nur auf 4 Jahre von der SAS übernommen) fällen müssen. Darüber, dass allein schon der Konkurrenz wegen eine Kurzstrecken-Jetflotte angeschafft werden muss, bestehen keine Zweifel und vermutlich wird die SWISSAIR auch das Kapital hiezu erhalten, vorausgesetzt, dass sie laufend eine Rendite ausweist. Es ist somit unumgänglich, auch in den kommenden Jahren eine angemessene Dividende auszuschütten.

III. Das laufende Jahr

Budgetiert sind Einnahmen in der Höhe von 340 Mio. bei einer Produktion von 250 Mio. t/km, wobei der durchschnittliche Auslastungsgrad mit 58% angenommen wurde. Als Reingewinn sind wiederum, wie letztes Jahr, 7,5 Mio. (Ausschüttung einer Dividende von 6%) vorgesehen.

Bereits heute steht fest, dass die budgetierten Einnahmen nicht erreicht werden. Der Grund dazu liegt u.a. in der verspäteten Ablieferung und den verlängerten Standzeiten der Düsenflugzeuge sowie in der Tatsache, dass die produzierten Tonnenkilometer weniger einbringen, einerseits weil der Verkauf im Passagierverkehr sich von First class- zugunsten von Tourist und Economic class- Passagen verschoben hat und andererseits weil gegenüber früher relativ mehr Fracht (die ja bekanntlich weniger einbringt) als Passagiere transportiert wurde.

Um nun den, wie eingangs erläutert, nötigen Reingewinn von 7,5 Mio. auszuweisen, sind Sparmassnahmen angeordnet worden, wobei versucht wird, die fixen Kosten zu senken.

IV. Die Zukunft

Gewiss stimmen die obigen Betrachtungen pessimistisch, doch ist zu erwarten, dass die finanziellen Schwierigkeiten nach der gesamten Jet-Einführungsphase überwunden sind. Deshalb wird auch das nächste Jahre nicht leicht sein, werden doch vermutlich nur etwa 330 Mio. t/km produziert, während in der ursprünglichen langfristigen Planung 360 - 370 Mio. t/km vorgesehen waren. Die SWISSAIR wird somit danach streben müssen, im Rahmen ihrer Einnahmen zu wirtschaften und dies in erster Linie durch noch weitere Rationalisierung und auch weitere Zusammenarbeit mit anderen Luftverkehrsgesellschaften zu erreichen.

Immerhin ist es tröstlich zu wissen, dass wir im Vergleich mit anderen europäischen Gesellschaften finanziell immer noch recht gut abschneiden, und unsere gesamte Finanzpolitik auf gesunden Grundlagen basiert.

Dr. P. Hunziker

ADRESSAENDERUNGEN / NEUES MITGLIEDERVERZEICHNIS

Per 1. September wird wiederum ein neues Mitgliederverzeichnis herauskommen.

Bitte melden Sie mir unverzüglich allfällige neue Adressen oder Telefonnummern schriftlich (Briefkasten neben Crew Control). Merci.

HU

Mitgliederbeiträge:

Zu Beginn dieses Monats erhielt jedes Mitglied eine Zahlungseinladung mit der Höhe des für ihn gültigen Mitgliederbeitrages.

Um mir ein geruhssames Jahresende zu gewährleisten, bitte ich um Einzahlung des Beitrages bis Ende September.
Besten Dank!

Zollkasse:

Aus organisatorischen Gründen wurde der nebenamtliche Zollkassier, Herr Dätwyler, von der SWISSAIR in die Kasse Dept. III versetzt. Da beide Schalter an dieser Kasse zeitweise überlastet sind, wünscht die Firma, dass in Zukunft die Zollobträge der Besatzungen mit dem beiliegenden Einzahlungsschein an einer Poststelle einbezahlt werden. (Das Inkasso der Beiträge resp. die Kassaführung wird für uns unentgeltlich durch die SWISSAIR besorgt.)

Willy Graber, Kassier

ETWAS IST FAUL: WIR ODER DAS SYSTEM ?

Die von der Flugsicherheitskommission gestartete Umfrage fand ein erfreuliches Echo im Kreise unserer Mitglieder, was ich hiermit herzlich verdanke. Folgende Vorschläge wurden gemacht:

Gruppe AA (SWISSAIR-interne Procedure-Aenderungen)

1. Mehr Disziplin im Melden von Höhe bzw. Flight-Level (F.L.)
2. Checklisten-Aenderungen (QNH=Check bei Gear-down oder beim OM-Check.)
3. Start und Steigflug mit Capt.-Höhenmesser auf 1013mb bzw. ab Initial Approach Altitude (IAA).
4. Bei Descend-clearance auf IAA sofort QNH setzen.
5. Aenderung von FOM 2.4.1. 515c Abs.2: "when-ever flying near MTA" sollte weggelassen werden.

Gruppe AB (SWISSAIR-interne Aenderungen an Flz.)

1. CV-Höhenmesser auf mb umbauen.
2. Eichung aller Höhenmesser in mb und Zoll.
3. Flag-Einbau für 1013mb (Beschriftung CRUISE).
4. Zusätzliche Einstellskalen für Transition-Level (TR.L.) und OMH zur frühzeitigen Einstellung als Memorandum.
5. Einbau eines F.L.-Instrumentes.

Gruppe BB (Internationale Massnahmen)

1. Druckangabe mit Einheit kennzeichnen zur Vermeidung von Verwechslungen (mb oder Zoll).
2. Vereinheitlichen der Masseinheit auf mb. (Nur ganze Einheiten).

3. TR.L. höher setzen (z.B. auf Minimum Transit-Level).
4. Für möglichst viele Flugplätze einheitliche Transition ALTitude (TR.ALT.) festsetzen.
5. Höhenmesser-Einstellung vom Boden aus befehlen (wie Militär).
6. Angabe des QNH erst, wenn Descend-clearance auf eine Höhe bzw. Nr.1 für die Landung gegeben wird.
7. Angabe des QNH in allen WX-Ausstrahlungen.
8. Angabe des Forecast-QNH in WX-Folder.
9. Wiedereinführung des QFE.
10. Abschaffung des Standard-Systems.

Diskussion der Vorschläge

Gruppe AA

Die Anregung zu besserer Meldedisziplin kann ich aus eigener Beobachtung nur unterstützen.

Die heutigen Check-Listen (Approach-Check) enden alle mit dem Punkt "Set altimeter". Immerhin glaube ich, eine Ergänzung der FLYING PROCEDURES wäre wie folgt am Platze: "when entering the GP, or starting the final descend the flying pilot orders: Gear down, Flaps approach, (RPM....), Check QNH", wobei die Kontrolle in erster Linie vom "assisting pilot" ausgeführt werden soll, einschliesslich ein Vergleich der beiden Höhenmesser anzeigen und Kontrolle mit der bekannten zu verlassenden Höhe. (Check beim OM zu spät!)

Nach FOM 2.4.1. 515 müssen der/die Höhenmesser nach dem Start erst beim Durchsteigen der TR.ALT. auf 1013 gesetzt werden. Es scheint mir dies schon aus dem Grunde wichtig, wenn z.B. kurz nach dem Start ein Ereignis einen unmittelbaren Wiederanflug mit Landung bedingt, die sofortige Anflugbereitschaft noch weitgehend vorhanden ist, ähnlich dem Setzen des Warte-Funkfeuers auf dem 2. Radiokompass in dieser Flugphase. Der heutige letzte Check-Punkt des Climb-Checks (Altimeter-setting) sollte meines Erachtens bei sauberer Cockpit-Arbeit ein Vergessen praktisch verunmöglichen. Die TR.ALT. liegt ja generell tief, meist knapp über der IAA, d.h. sowieso ungefähr dort, wo der Climb-Check beendet wird.

Der gleiche FOM-Artikel sagt auch, dass beim Anflug "when descending below the given transition-level" alle Höhenmesser auf das QNH zu setzen seien. Nach meiner Auffassung ist dies auch so zu interpretieren, dass, wenn ein Pilot eine "descend-clearance" auf eine fixe Höhe - also auch IAA (ltitude) - erhält, er auch sofort QNH setzen kann, den Co-Piloten Höhenmesser gemäss FOM 2.4.1. 515c Abs.2 (Initial appr.) sowieso! Die Bedeutungslosigkeit der Differenz zwischen QNH und 1013 für Höhenmessung während dem Sinkflug ist ja offensichtlich.

Dem Änderungsvorschlag Nr. 5 dürften sich wohl alle Piloten die vornehmlich Flz. und/oder S_trecken fliegen, wo sie sich weit über der MTA befinden, widersetzen. Die Interpretation "near MTA" umfasst meiner Ansicht nach auf alle Fälle die untersten 2 F.L. (siehe auch vorhergehenden Abschnitt).

Gruppe AB

Der CV-Höhenmesser-Umbau scheint mir auch eine überfällige Massnahme.

Betr. Eichung aller Höhenmesser auf mb und Zoll ist zu sagen, dass:

- alle Düsenflugzeuge solche Höhenmesser bereits besitzen
- die DC-7 Flugzeuge demnächst auf dem NA (mb/Zoll gemischt) ersetzt und in Jahresfrist überhaupt aus unserer Flotte verschwinden werden
- die DC-6 Flugzeuge mehr und mehr auch nur noch im Bereich operieren werden, wo praktisch ausschliesslich mit mb gearbeitet wird.

Weil heute und wohl auch noch zukünftig ein kombinierter Einsatz von Piloten auf CV und DC-6(7) häufig sein wird, erscheint es mir zweckmässig, auch aus Gründen der Austauschbarkeit der Instrumente, vorzuschlagen, den Höhenmesserumbau auf mb nach der CV-Flotte auch auf die DC-6 Flotte (einschliesslich Frachter) und wenn dann noch opportun auf DC-7 Flugzeuge auszudehnen.

Der Einbau eines "Flags" im Höhenmesser für den Standard-Setting erscheint mir nicht richtig, da die Bedeutung eines Flag bis heute ausnahmslos war, vor Nicht-oder unrichtigem Funktionieren zu warnen. Doch glaube ich, vorbehaltlich dem letzten Absatz dieser Gruppe, dass eine gewisse Kennzeichnung des Standard-setting vorteilhaft ist, obwohl natürlich auch das aktuelle QNH zufällig 1013 sein kann.

Der Vorschlag einer Einstellmöglichkeit von TR.ALT. bzw. TR. Level hat etwas Bestechendes an sich, vor allem in Verbindung mit der Idee das F.L.-Instrumentes (siehe nächsten Abschnitt). Als Sofortmassnahme kann ein mit Fettstift zu beschreibendes Schreibtäfelchen oberhalb des Höhenmessers befestigt, dienen, in erster Linie für unsere CV-Flugzeuge.

Die ideale Lösung erscheint mir die Einführung eines Flight-Level-Instrumentes (siehe auch SAS-Vorschlag am EUM-IATA-Meeting Januar 1949 London).

Warum:

Zu einem Blindanflug gehört ein Höhenmesser auf QNH (evtl.QFE) gesetzt, der die Terrain-clearance anzeigt, deshalb gehört dieses Instrument in den standardisierten Block der Anfluginstrumente (Horizont/Kurs/Geschwindigkeit/Variometer/ILS). Am oberen Rande des Höhenmessers stelle ich mir ein einfaches vierstelliges Zählwerk analog dem Omnimag (PDI auf Jets) zur Einstellung der TR.ALT. vor. Enroute kann, wenn notwendig, dort die MTA gesetzt werden, wobei der Temperatureinfluss bereits korrigiert werden kann. Oberhalb der TR.ALT. wird nach einem F.L. - Instrument geflogen, dessen Hauptaufgabe die Gewährleistung der Vertikalstufung verschiedener Flugzeuge ist, und dessen Anordnung auf dem Instrumentenbrett weniger einschränkend betrachtet werden muss (vorteilhaft in der Nähe von Horizont/Variometer/Kurs).

An dessen unterem Rand einstellbar mit Zählwerk der TR.Level. Auf diese Weise könnten verschiedene heutige Schwierigkeiten wie vorzeitige Einstellung, Uebergang von einem System ins andere, einfache Warnung, auf günstige Weise behoben werden und auch teilweise Einstellungen eliminiert werden. Es zeichnen sich auch noch andere Möglichkeiten ab, wie z.B.:

- zur besseren Ausnützung des vorhandenen Luftraumes, besonders für Jets, könnte die Einführung eines F.L.-Instrumentes mit der Genauigkeit heutiger Höhenmesser unabhängig vom jetzigen Fuss-Masstab nach rein sicherheitsmässig notwendigen Vertikalabständen wesentlich beitragen (die heutigen 2000 Fuss = 600 m oberhalb 29 000 Fuss sind bestimmt viel zu viel!)
- der Uebergang auf das metrische System für die verbleibenden, notwendigen Höhenangaben in der Aeronautik entsprechend dem Endziel der ICAO-Tabelle für Dimensionen erscheint eher wahrscheinlich.

Gruppe BB

Heute scheint mir tatsächlich ein günstiger Zeitpunkt zu sein, international einen neuen Vorstoss zu unternehmen, zur endlichen Umstellung auf mb, weil einerseits sogar die Briten dies bereits getan haben und andererseits das amerik.Militär verschiedentlich seine ausländischen Basen abbaut, wodurch "ihre" Zollskala automatisch an Bedeutung verliert.

Ein Höhersetzen von TR.ALT. würde verschiedene Nachteile mit sich bringen:

- es wurde beispielsweise vorgeschlagen, in Zürich das TR. Level auf das Minimum TRANSIT-Level festzusetzen (F.L. 80 für Ost-West-Verkehr). Es würde dies bedeuten, dass die niedrigste Flughöhe nach Basel/Bern/Stuttgart/München mit QNH geflogen würde; weil aber die dortigen TR.Level teilweise tiefer liegen, müsste enroute irgendwo ein horizontaler Transition-Procedure eingeführt werden. Im Laufe der sehr langen Diskussionen vor der Einführung des jetzigen Systems im Schosse der IATA und ICAO einigte man sich schliesslich ohne eigentliche Opposition aus Gründen der Einfachheit auf eine ausschliesslich vertikale Transition, und dies unter der Kontrolle von APC (Approach control).

Der IATA-Vorschlag an ICAO definiert die TR.ALT. sogar sehr genau: "at or slightly above the lowest IAA".

Ich glaube deshalb nicht, dass wir mit einer solchen Massnahme einen Fortschritt erreichen würden, abgesehen davon, dass wir kaum durchdringen werden mit diesem Vorschlag.

Ein Vereinheitlichen der TR.ALT. möglichst vieler Flugplätze wurde ursprünglich beabsichtigt, scheiterte aber grossenteils an den vorhandenen Gegebenheiten (Verschiedenheit des Terrains, mehr als ein Flugplatz in gleicher Appr.Zone, Overshoot-procedures).

Das Befehlen des Altimeter-setting vom Boden aus ist ja einerseits durch das System an sich bereits in Kraft und soll, wo es noch nicht so gemacht wird, den entsprechenden Behörden so nahegelegt werden, dass das QNH gegeben, evtl. wiederholt wird, wenn eine fixe Höhe in einer Descendclearance erwähnt wird.

Der Zeitpunkt, wo die Landereihenfolge mit Nr. 1 gegeben wird, ist allerdings zu spät, weil das u.U. erst zwischen OM und MM erfolgt.

Die QNH-Angabe in den Area WX-Ausstrahlungen erscheint mir als zu verfrüht. In Zürich wird beabsichtigt, auf dem Sprechkanal des VOR "HEZ" eine kontinuierliche WX-Ausstrahlung von Zürich allein einschliesslich QNH einzusetzen, was mir als die gegebene Lösung erscheint. Wir werden diese Idee generell verfechten.

Das Forecast-QNH in den WX-Folders kann auf der "Surface-Prog-charts" bereits mit genügender Genauigkeit entnommen werden.

Die Forderung des QFE veranlasst mich, die wichtigsten Vor- und Nachteile, die ja lange diskutiert wurden, in Erinnerung zu rufen:

- Vorteile:

1. Einfachere Höhenmesserablosung, weil direkter Abstand vom Boden (stimmt nur für Pistennähe, nicht aber für Hindernisse).
2. Runde Zahlen für Mnim

- Nachteile:

1. Zum Teil längere Einstellzeit (entspr. mb=Differenz).
2. Einstellschwierigkeiten bei hochgelegenen Flugplätzen (evtl. verschiedene Procedures notwendig.)
3. Hindernishöhen um Flugplätze müssen zweimal angegeben werden (QNH/QFE).
4. Wenn Einführung nur innerhalb der Gesellschaft (wie BEA) bedeutet dies einen dritten Altimeter-setting nach 1013 und QNH und damit eine Komplizierung.

Damit ist für heute, glaube ich, die Antwort bereits gegeben. Allerdings wird diese Frage mit der kommenden totalen Blindlandung sicher erneut akut, indem sich ein Pilot wohl kaum einer Automatik anvertrauen wird (die z.B. einen Flare ausführt) ohne dass er deren richtiges Funktionieren genau verfolgen kann. Ein dementsprechendes Instrument wird aber wesentlich genauer sein müssen als heutige barometrische Höhenmesser und vor allem vermutlich eine logarithmische Skala aufweisen.

Eine Abschaffung des Standard-Systems kommt wohl nicht mehr in Frage, indem die Hauptargumente dafür heute mehr denn je gültig sind:

- Entlastung der Verbindungen (keine enroute-QNH Uebermittlungen)
- Vereinfachung der Cockpit-Arbeit, vor allem bei längeren Flügen
- Verlegen der Transition-Procedures in den Bereich der APC und damit einer positiven Kontrolle ohne komplizierte Koordinations-Massnahmen (wie früher an schlecht definierten FIR-Grenzen)
- 1013 ist der einzige praktische Setting über Meeren, Wüsten, Polgegenden, Urwaldzonen.

Zusammenfassung

Mit einem Seitenblick auf den Titel können wir wohl sagen, der Mensch gewöhne sich sehr schwer an etwas Neues. Wir müssen uns deshalb darüber klar sein, dass wir heute eine zusätzliche Anstrengung aufbringen müssen, um während einem Flug insbesondere in der Transition-Phase das Bewusstsein des Höhenmesser-settings zu schärfen. Dazu gehört auch die Disziplin in der korrekten Meldung, sei es Höhe oder F.L.

Mit den verantwortlichen Instanzen der SWR werden wir die angeführten Begehren (Änderung der FLYING-PROCEDURES, Höhenmesser-Umbau) behandeln. Weiter werden wir uns ein Urteil bilden über die verschiedenen bereits vorhandenen F.L.-Instrumente (SAS Vorschlag, Schweiz.Militär) um schlussendlich zu einer positiven Empfehlung zu kommen.

Die Frage der Druckeinheit wollen wir erneut auf den uns offen stehenden Wegen postulieren:

- Uebergang international auf mb, wo noch nicht
- mb-Ausstrahlungen nur ganze Werte (Kommastelle weglassen)
- Ab sofort wo schon mb, Zoll nur 0/R!

Hinsichtlich der internationalen Anwendung der empfohlenen Transitions-procedures wollen wir auf unserem Netz demnächst einen "survey" starten, um ein Gesamtbild zu erhalten über evtl. notwendige Vorstösse.

Bezüglich der WX-Ausstrahlungen werden wir die Entwicklung vorerst noch etwas verfolgen.

Bezzola

Ein Abkommen über den Lärm

Als Grundprogramm in einer Serie von Lärm reduzierenden Luftverkehrsregeln für Hauptflugplätze, hat das amerikanische F.A.A. Standard-procedures veröffentlicht, die von Düsenflugzeugen bei Start und Landung einzuhalten sind. Diese Procedures wurden in enger Zusammenarbeit zwischen der F.A.A., den Fluggesellschaften, den Piloten sowie den Flugzeug- und Triebwerkherstellern ermittelt und werden freiwillig von den Gesellschaften zur Integration in ihre Manuals übernommen.

Diese Procedures gelten zur Zeit für Boeing 707, DC-8, CV-880, Electra, Viscount, Fairchild F 27 und Eland CV-540 und haben die Form von 10 Standard-Operationsfaktoren für take-off, straight climb out, climbing turn, approach und landing. Sie gelten für Turbojets bis 2'000 Fuss und für Turboprops bis 1'500 Fuss.

Der take-off path darf erst über 500 Fuss und mit maximal 20° bank verlassen werden. Für Düsenflugzeuge beträgt der kleinste Sinkwinkel 2,5° und die Manövriergeschwindigkeit in der Flughafenzone ist unter 3'000 Fuss auf 200 Knoten beschränkt.

Aus "The Aeroplane and Astronautics" vom 5. August 1960

1958 24.12.	Sopley Park Christchurch, Hants.	BOAC	B-312 G-AOVD
MA CAAR C-693 CAP 164/15.4.1960			

Unfall: Das Flugzeug startete um 1010 GMT auf dem Flughafen London zu einem Probeflug mit einer fünfköpfigen Besatzung und sieben Angestellten der Unternehmung an Bord. - Im Raum lagen bei leichtem veränderlichem Wind ausgedehnte Nebelfelder; zwischen 400 und 1500 ft lagen Schichtwolken, darüber zwischen 2000 und 4000 ft Stratocumulus-Felder, und zwischen 10000 und 12000 ft standen einzelne Alto-Cumuli; die Bodensicht lag im allgemeinen zwischen 100 und 300 m. - Im Steigflug wurde auf 3000 und 5000 ft eine Höhenmesserkontrolle vorgenommen, dann stieg das Flugzeug dreimotorig auf 9000 ft und 18000 ft. Das Flugzeug war mit Dreizeiger-Höhenmessern ausgerüstet, deren 10000-ft-Zeiger (schon seit 1952) an den Rand hinaus führten und somit von den andern Zeigern nicht mehr verdeckt werden konnten. Eine weitere Kontrolle hätte auf 10.000 ft vorgenommen werden sollen, doch wurde diese vom Copiloten in Anbetracht der vielen Ablesungen unterlassen. Nachdem 18.000 ft erreicht waren, wurden verschiedene Steuerbarkeitsversuche unternommen, unter anderem ein Stechflug mit hoher Geschwindigkeit von etwa einer Minute Dauer, verschiedene Langsamflugversuche in verschiedenen Konfigurationen, dann Versuche zur Festlegung der Rollgeschwindigkeit bei einer Sinkgeschwindigkeit von 500 ft/min, die wegen zunächst unbefriedigenden Ergebnissen etwas erstreckt wurden. Nachher fragte der Kommandant den Bordmechaniker, ob vor dem Absinken weitere Versuche durchgeführt werden könnten; dieser nannte Landeklappen- und Fahrwerkversuche und las dabei den Höhenmesser des Kommandanten mit 13000 ft ab. Der Kommandant führte die gewünschten Versuche aus und machte sich dann für den Abstieg bereit. Nach einem Flug von etwa 18 Minuten Dauer über den Wolken befand sich das Flugzeug über Hurn und erhielt 1155 die Bewilligung zum Absinken von 13000 ft auf 3000 ft. Mit einer auf 180 kts reduzierten Geschwindigkeit tauchte das Flugzeug in die Wolken ein, und wenig später berührte es um 1158 in der Nähe von Hurn den Boden. Zuerst stiess es gegen verschiedene Leitungsmasten, dann berührte es mit dem rechten Flügel den Boden, um dann über eine Entfernung von etwa 600 Meter progressiv auseinanderzubrechen. Der Kommandant, ein Bordmechaniker und sieben Angestellte kamen ums Leben, die übrigen Besatzungsmitglieder wurden schwer verletzt.

Ursache: Bodenkollision im Sinkflug unter IFR-Bedingungen, zurückzuführen auf ungenügend sorgfältige Höhenmesserablesungen vor und während dem Sinkflug, mitverursacht durch die mehr Aufmerksamkeit als wünschbar erfordernde Darstellung der Messwerte auf dem Instrument.

1959 12.5.	Charleston, W.Virg., USA	Capital	L-049 N-2735-A
CAB AAR SA-340, Nr.1-0055/6.6.1960			

Unfall: Das Flugzeug stand mit einer sechsköpfigen Besatzung auf der Linie Washington-Atlanta im Dienst und startete mit 38 Fluggästen um 1433 unter einem IFR-Flugplan in Pittsburgh. Um 1518 erhielt es im Anflug auf den Flughafen Kanawha County bei Charleston das Flughafenwetter: Wolkenfetzen auf 600 und 1500 ft, geschlossene Decke auf 3000 ft, Sicht 5 Meilen, leichte Regenfälle, Bodennebel, Wind 3 kts aus ENE. Um 1522 wurde die ILS-Landebewilligung für Piste 32 erteilt.

Der erste Anflug wurde nach Sichtkontakt mit dem Flughafen abgebrochen. Nach einer Platzrunde setzte das Flugzeug 1529 mit etwas zu hoher Geschwindigkeit (105 statt 95 kts) knapp noch im ersten Drittel der nassen Piste auf. Der Kommandant befahl dem Copiloten, die Klappen einzufahren, doch hörte dieser den Befehl nicht. Das Flugzeug reagierte nicht richtig auf die Bremsen. Der Kommandant wurde sich klar, dass er weder ausziehen noch das Flugzeug vor dem Pistenende, hinter welchem ein Steilabhang liegt, würde anhalten können; er entschloss sich, nach links abzudrehen und befahl volle Leistung auf Motor Nr.4. Der Bordmechaniker missverstand ihn und setzte alle Motoren auf Volleistung. Als der Kommandant dies bemerkte, nahm er selbst die Leistung auf Motor Nr.1-3 wieder zurück. Jetzt begann das Flugzeug nach links zu drehen, verliess die Piste etwa 600 ft vor dem Pistenende, drehte gegen die 286 ft vom Pistenrand entfernte Flughafengrenze und blieb schliesslich am unteren Ende des anschliessenden Abhangs (200 ft von der Flughafengrenze entfernt und 95 ft tiefer) liegen und brannte aus. Ein Fluggast und der Bordmechaniker wurden getötet. - Der Flughafen liegt auf einem Berg; die Piste 32 ist 4750 ft lang, mit effektiver Länge von 3830 ft. - Von drei anderen Flugzeugen, die in der kritischen Zeit landeten, hatte ein Verkehrsflugzeug normale Bremsung, ein anderes Verkehrsflugzeug und ein Leichtflugzeug hatten Schwierigkeiten mit der Bremsung. Die Untersuchung zeigte, dass unter gewissen Umständen ein Flugzeug auf dem Wasserfilm einer nassen Piste schleifen kann (aquaplane) und dann die Bremsen vollständig unwirksam werden können und dass dies hier wenigstens über einen Teil der Landestrecke der Fall gewesen war.

Ursache: Ueberrollen der Flughafengrenze zufolge zu rascher und zu langer Landung auf nasser Piste mit nachfolgendem Teilverlust der Bremswirkung durch Aquaplane-Effekt, mitverursacht durch ungenügende Zusammenarbeit der Besatzung.

1959 19.10.	Arlington, Wash., U.S.A.	Boeing Airplane Co.	B-707-227 N-7071
CAB AAR SA-347/No.2-1754/13.6.1960			

Unfall: Das Flugzeug befand sich mit vier Mann Besatzung und vier Insassen auf einem Werkflug, der einerseits zur Abnahme des Flugzeugs, andererseits zur Pilotenumschulung dienen sollte. Der Kommandant und Fluglehrer, ein Werkpilot, befand sich auf dem rechten Sitz, einer der umzuschulenden Piloten, der das Flugzeug zum erstenmal flog, auf dem linken Sitz. Nach vorerst routinemässigem Verlauf wurde die Geschwindigkeit auf 155 kts vermindert und wurden die Landeklappen auf 40 Grad ausgefahren. Nun leitete der Kommandant Dutch Rolls - die bei Pfeilflügelflugzeugen auftretende Schwingbewegung um Längs- und Hochachse - ein, um dann die Fluglage wieder durch den Piloten normalisieren zu lassen. Da er die auf 25° angesetzte zulässige Begrenzung der Querneigung überschritt, wurde er von einem andern Werkpiloten auf die Vorschrift aufmerksam gemacht, doch trat er nicht auf diese Ermahnung ein. Im Gegenteil leitete er nun einen Dutch Roll mit Querneigung von 40-60° ein und liess das Flugzeug verschiedene Schwingungen mit dieser Amplitude ausführen, um dann den Piloten zur Normalisierung anzuweisen. In einem Zeitpunkt zunehmender Rechtsneigung betätigte dieser - unzuweckmässigerweise - die Verwindung voll nach rechts, worauf das Flugzeug sofort mit Rechtsdrehung und mit weiterer Zunahme der Querneigung über die senkrechte hinaus reagierte. Inzwischen hatte der Kommandant das Steuer übernommen und die Verwindung voll nach links betätigt. Das Flugzeug beendete die Rechtsdrehung, um aber sofort in eine noch heftigere Linksdrehung und dann in einige ungesteuerte Linksvrillen oder -rollen überzugehen. Nach Normalisierung der Fluglage waren anstelle der beiden Triebwerkeinheiten Nr.1 und 4 nur noch kleinere Brände vorhanden. Nr.2 hing vornüber und brannte ebenfalls, um sich dann ganz loszureissen, worauf sich der Brand immer mehr ausdehnte. Die Landeklappen konnten nicht mehr eingefahren werden. Der an Bord befindliche CAA-Inspektor regte eine Notlandung auf einem in Sicht befindlichen See an, aber der Kommandant entschloss sich für ein etwas weiter entferntes offenes Geländestück. Im Anflug musste er die letzte Triebwerkeinheit ebenfalls noch stilllegen, um das Flugzeug geradehalten zu können. Etwa eine Meile vor dem Notlandeplatz stiess das Flugzeug mit hohen Bäumen zusammen und ging dann 1400 ft weiter endgültig zu Boden. Der Rumpfvorderteil wurde durch Aufprall und Feuer zerstört, und die Besatzung kam ums Leben; der hintere Teil blieb ausserhalb des Feuers liegen; von den vier darin befindlichen Insassen wurde nur einer schwer verletzt.

Ursache: Missglückter Notlandeversuch nach Triebwerkeausfall und teilweise Verlust der Steuerbarkeit zufolge schwerer struktureller Schäden, die aus falscher Normalisierungsreaktion auf vorschriftswidrige Dutch-Roll-Demonstration entstanden waren.