

aeropers rundschau

8. Jahrgang

Nr. 83

September 1961

Liebe Mitglieder	2
Was uns beschäftigt	4
Bitte nicht auf den Piloten schiessen	6
Supersonic-Probleme I	7
Supersonic-Probleme II	8
Ehegefährten oder ...	8
Strafen des FAA	10
Auszug aus dem FAA-Schluss- rapport 1960	11
Feuerwehr und Rettungsdienst auf Flugplätzen	12
I feel this way	14
Unfallberichte:	
Chugchilan, Cotopaxi, Ecuador AREA, 7. 4. 1958	
NWT, Canada, Wheeler Airlines, 14. 5. 1958	
Dehli-Palam, Indien, Pakistan International, 15. 5. 1958	

Redaktion:

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

Druck und Versand: Sekretariat, Flughafen, Bürotrakt B, 215
Telefon: 84 76 61, intern 2337

A E R O P E R S - R U N D S C H A U

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,

Neuaufnahmen

Herr W. Grütter, Pilot, wurde neu in die AEROPERS aufgenommen. Wir heissen ihn herzlich willkommen.

Capt. W. Ris

Herr W. Ris beantragt eine Umteilung zur Passivmitgliedschaft, da leider wegen seiner Krankheit vorläufig keine Möglichkeit bestehe, wieder fliegerisch tätig zu sein. Der Vorstand hat diesem Wunsch entsprochen, und Herr Ris wird ab 1.1.1962 als Passivmitglied aufgeführt. Wir wünschen ihm eine gute Genesung und hoffen auf eine zusehende Besserung. Zu seiner jetzigen Tätigkeit wünschen wir Herrn Ris ebenfalls alles Gute.

Capt. E. W. Borner

Am 14. dieses Monats hat Capt. Borner seinen letzten Flug, Wien - Zürich, durchgeführt. Es muss sicher ein eigenartiges, ja sogar wehmütiges Gefühl sein, wenn man das Flugzeug verlässt und man sich sagen muss, dass man nun zum letztenmal das Steuer in der Hand hatte.

Die AEROPERS hat sich am 14. September dem organisierten Empfangskomitee der Swissair angeschlossen. Wir überreichten dem Jubilar durch unsere Sekretärin einen Blumenstrauß, und ich konnte ihm im Namen der AEROPERS gratulieren und den Dank für seine Pionierleistung aussprechen. Wir wünschen Herrn Borner alles Gute für die Zukunft und wollen hoffen, dass wir weiterhin miteinander den Kontakt pflegen können.

Klage der FPAS bei der IFALPA

Ich habe Ihnen in der letzten Rundschau einen Brief der FPAS veröffentlicht. Inzwischen ist nun ein entsprechendes Schreiben der IFALPA eingegangen, gemäss dem wir in den folgenden 4 Punkten angeklagt werden sollen (Uebersetzung):

1. Die Aeropers verweigerte die Annahme einer gemeinsamen Seniority-Liste für Aeropers- und FPAS-Mitglieder, was zur Folge hat, dass FPAS-Mitglieder nicht an Verhandlungen mit der Geschäftsleitung teilnehmen können.
2. Die Aeropers verlangte schriftlich von der Swissair, dass alle Beförderungen von Ausländern zurückgestellt (frozen) würden, bis die Aeropers für ihre Mitglieder gewisse Vorteile erreicht hätte.
3. Die Aeropers schrieb anti FPAS Artikel in der Rundschau.
4. Die Aeropers warf die Frage der Arbeitsbewilligung von FPAS-Mitgliedern auf, was eine Bedrohung der Existenz, des Auskommens darstellt.

Wir haben postwendend zu diesen Punkten Stellung genommen und erwarten nun das detaillierte und belastende Material. Inzwischen können wir nichts anderes tun als abwarten sowie der eventuellen zukünftigen Auseinandersetzung mit schweizerischer Zuversicht entgegensehen.

NA-Rotationen Winter 1961/62

Der Vorstand hat ausnahmsweise für den kommenden Winterflugplan einer Erhöhung der scheduled block-time von 10:30 auf 10:40 mit standard crew (2 Piloten, 1 Nav., 1 F/E) für Flüge via Lissabon - Sta. Maria zugestimmt. Diese Zustimmung ist aber nur unter der Bedingung erteilt worden, dass einerseits der Abflug in ZRH in den Vormittag fällt und andererseits solchen Flügen stets mindestens 2 Uebernachtungen in NYC folgen.

Deplacementansätze

Ich habe Ihnen in der letzten Rundschau angedeutet, dass verschiedene Aenderungen, speziell Sparmassnahmen eintreten werden. Sie erhielten am 7.9.1961 ein Formular über neue Deplacementansätze, welche vom Vorstand akzeptiert wurden.

Ausstehend sind auf diesem Gebiet noch die Untersuchungen für Detachierte in Tokio und die Ueberprüfung der Ansätze bei Abflügen im Ausland, d.h. es wird eine Neuregelung der Ausrichtung der Deplacements nicht nach starrem Zeitplan, sondern nach effektivem Verpflegungsort studiert.

Sparen

Ich danke allen Mitgliedern, welche sich die Mühe genommen haben, positive Vorschläge einzureichen. Der Vorstand wird eine entsprechende Eingabe an die Direktion machen und anhand einer Aussprache noch andere aktuelle Probleme behandeln.

Aeropers-Interessen an der Swissair

Ich danke allen Mitgliedern, welche sich gemäss meiner Mitteilung in der Rundschau Nr. 82 mit mir in Verbindung gesetzt haben.

Neue Seniority-Policy

Ich muss Ihnen leider nochmals mitteilen, dass wir bis heute noch nicht, wie abgemacht, im Besitz der verlangten Planungsliste sind. Die Frage, warum und weshalb man uns nicht orientieren will, können nur diejenigen beantworten, die mit dieser Angelegenheit zu tun hätten. Seit dem 18. 7. 1961 keine Antwort. Die Zeit läuft aber trotzdem und Ende Oktober müssen wir unseren Entschluss fassen.

PVR

Meine vermehrten Hinweise, dass die Aeropers auch eine Kopie von wichtigen PVR's erhalten sollte, tragen langsam Früchte. Ich möchte Sie trotzdem nochmals ersuchen, Vorkommnisse, welche für die Aeropers interessant und wichtig sind, zu melden, denn wir sind ebenfalls in der Lage, Abhilfe zu schaffen. Den besten Dank an alle, welche sich bis heute die Mühe nahmen, etwas zu melden.

1954 + 2014
Mit freundlichen Grüßen

sig. A. Sooder

WAS UNS BESCHÄFTIGT

Schwellenbedingungen für neue Seniority-Policy

In der neuen Seniority-Policy, welche in der letzten Abstimmung von der Mehrheit der Mitglieder gutgeheissen wurde, wird auf Schwellenbedingungen verwiesen. Der Vorstand hat nun solche für die SE-210 und viermotorigen Düsenflugzeuge ausgearbeitet und der Swissair zugesandt.

Freitage FA und SA

Die Flight OPS hat unseren Vorschlag betr. Freitageregelung (§§ 950, 1050, FOM 2.1.3. JET OPS) nicht akzeptiert. Wir haben deshalb das Problem Herrn Dr. Berchtold schriftlich unterbreitet. Dieses Procedere für schwierige Probleme wurde von ihm selbst anlässlich des kürzlich abgehaltenen Treffens vorgeschlagen.

Parkplätze

Bekanntlich (siehe Rundschau Nr. 80, S.8) liegt ja ein entsprechender Antrag des Dept. I und des Zentralen Personaldienstes bei der Geschäftsleitung. Seither wurden die verschiedensten Gerüchte herumgeboten und offiziöse Stimmen wollen wissen, dass der gesamte Antrag wegen auswärtiger Interventionen erneut in Frage gestellt sei. Wir haben deshalb die Swissair um eingehende Berichterstattung ersucht.

Standplätze der Flugzeuge auf dem Tarmac

In letzter Zeit häuften sich die Klagen von Piloten, insb. auf dem CV-440-Sektor, dass sie das zu bewegende Flugzeug oft erst nach einem längeren Fussmarsch fänden. Wir versuchen nun in Zusammenarbeit mit der Station eine vernünftige und zweckdienliche Lösung zu finden.

Nachwuchsförderung

Die Orientierung, über welche Ihnen Herr Sooder das letztmal berichtete, hat nun stattgefunden, und die anwesenden Herren haben eine Kommission gebildet, welche ihre Arbeit bereits aufgenommen hat.

IFALPA und Supersonic-Probleme

Eine erstes Treffen zur Vorbehandlung dieser Frage soll im kommenden Monat stattfinden. Der Vorstand wird in seiner nächsten Sitzung darüber befinden müssen, ob und wie weit die Aeropers sich heute schon mit dieser aktuellen Frage befassen soll und will.

Versetzungsreglement

Ein Bericht der Swissair ist immer noch ausstehend.

Mit freundlichen Grüßen

sig. Dr. P. Hunziker

BITTE NICHT AUF DEN PILOTEN SCHIESSEN

(Frei nach " The Aeroplane ")

Es scheint im wilden Westen, als es dort noch rauher und wilder als heute zugeht, üblich gewesen zu sein, die verehrte Zuhörerschaft mittels Anschlag zu ersuchen, nicht auf den Pianisten zu schießen, täte dieser doch sein Bestes. Seit einiger Zeit besteht die bemerkenswerte Tendenz, dass Feuerwaffen allzu nahe bei Verkehrspilotenköpfen entsichert werden, nicht etwa, weil deren (der Köpfe) Leistungen ungenügend wären, sondern aus viel gesetzloseren Gründen, genau analog zur Piraterie auf hoher See.

Für diejenigen unter uns, welche mit der Zivilluftfahrt aufgewachsen sind, ist der freie Zugang zum Cockpit selbstverständlich - wohl nur deshalb, weil wir daran gewöhnt sind. - Bei allen anderen Transportmitteln ist der Zugang zum " Mann am Steuer " viel eingeschränkter.

Das Nervenzentrum einer Lokomotive ist sicherlich ausserhalb der Sicht der Passagiere. Wollte jemand zum Führer vordringen, müsste er in den meisten Fällen gefährliche Kletterübungen durchführen. Immerhin ist auch in gewissen modernen Zugkompositionen des Lokomotivführers Privatsphäre bereits reduziert, trennt ihn doch nur noch eine Glaswand von den Passagieren.

Um zur Brücke eines Schiffes vorzustossen, müssen immerhin gewisse Schranken überwunden werden, was allerdings Piraten damals wie heute nicht ausschloss. Und doch bleibt ein Unterschied.

In den meisten Flugzeugen ist die Türe zwischen Cockpit und Passagierkabine mehr offen als geschlossen. Vielleicht ist dies insbesondere auf längeren Flügen eher deshalb so, damit die Besatzung nach hinten gehen kann und nicht die Passagiere nach vorne. Trotz allem scheint im Grossen und Ganzen die Moral der Passagiere aber eher besser zu sein, wenn der Zugang zum Cockpit erschwert ist. Zweifelsohne werden auch die Fluggesellschaften immer mehr in dieser Richtung entscheiden.

Selbstverständlich wird auch eine völlige Abriegelung des Cockpits von der Passagierkabine nicht einen absoluten Schutz vor entschlossenen, bewaffneten Subjekten bieten, was in der Natur der Konstruktion von mit Druckkabine ausgestatteten Flugzeugen liegt, welche schwerlich Kugelsicher gestaltet werden können. Aus dem gleichen Grunde tragen auch bewaffnete Wachen, welche allfälligen Piraten ein Feuergefecht liefern könnten, nicht gerade zur Beruhigung von nervösen Passagieren bei. Und das IATA-Komitee zur Erleichterung der Passagierabfertigung wird ebenfalls kaum einer generellen Leibesvisitation aller Fluggäste zustimmen.

Trotz allem scheint als erster Schritt eine Abriegelung des Cockpits von der Passagierkabine vernünftig. Dies würde es zumindest erschweren, dem Piloten einen Revolver zwischen die Rippen zu pressen.

SUPERSONIC-PROBLEME I.

Ein von Präsident Kennedy eingesetzter Ausschuss zur Untersuchung der Lage in der amerikanischen Zivilluftfahrt hat festgestellt, dass sich die Luftverkehrsgesellschaften der Vereinigten Staaten in akuter finanzieller Bedrängnis befinden. Er hat der Regierung Stützungsmaßnahmen empfohlen. Die Ertragslage und die internationale Vorrangstellung der amerikanischen Gesellschaften, so heisst es in einem Ausschussbericht, seien durch das Vordringen ausländischer Konkurrenzunternehmen zunehmend beeinträchtigt worden.

Um die frühere eindeutige Ueberlegenheit der Amerikaner im internationalen Luftverkehr wieder herzustellen, wird der Bau eines überschnellen Verkehrsflugzeuges vorgeschlagen. Zur Entwicklung dieses Flugzeuges, das mit dreifacher Schallgeschwindigkeit fliegen und beispielsweise die Strecke London-New York in zwei Stunden zurücklegen dürfte, solle die Regierung mit massiven Subventionen beitragen.

Für den Fall, dass das amerikanische Vorhaben verwirklicht würde, wäre das ähnlich geartete Projekt der Briten, das den Bau eines mit zweifacher Schallgeschwindigkeit fliegenden Flugzeuges vorsah, kaum noch lohnend, erklärte ein amerikanischer Sprecher nach Bekanntwerden des Ausschussberichts. Man könne damit rechnen, dass das amerikanische Projekt 1971 oder 1972 produktionsreif werde. Die Entwicklungskosten müssten mit 500 bis 800 Millionen Dollar veranschlagt werden, die von den Gesellschaften allein, die teilweise noch im Rückstand mit ihren Zahlungen für die jetzt eingeführte Düsenflotte seien, nicht aufgebracht werden könnten.

LIFE AMONG THE ANTHROPOIDS

A space monkey was complaining bitterly to another monkey, not in the aviation business, of the ardours of being fired off, experiencing weightlessness and re-entry and then being fished out of the sea.

When his friend suggested that he quit astronautical career, he replied,
 " what, and go back to cancer research? "

(The Aeroplane, May 25)

SUPERSONIC-PROBLEME II.

FAA's supersonic transport program calls for development of a Mach 3 airliner by U.S. aircraft manufacturers with government assistance, construction to begin in January 1970. As now visualized by FAA, the Defense Department and the National Aeronautics and Space Administration, the airliner will have a gross weight of 400,000 lbs., range 4,000 miles, capacity 100-150 passengers, cruising speed of 2,000 mph at 65,000 ft. Total development cost is estimated at \$ 500,000,000 or \$ 15 million per plane. FAA Administrator Najeeb Halaby has told Congress that the U.S. supersonic aircraft may not be the first, but must be the best. He said the Soviet Union appears to be developing a supersonic airliner specifically designed for commercial service. In the past the Soviet Union has placed civil versions of its bombers (Badger/Tu-104 and Bear/TU-114) in airline service (11-1).

(ESSO Aviation News Digest, August 14,1961)

EHEGEFÄHRTEN ODER?

Nach den Angaben von Psychologen, Crash-Detektiven, Eheberatern und Chefpiloten liegt der Grund für manchen Flugunfall versteckt im Familienleben des Betroffenen.

Im Interesse der Flugsicherheit, vor allem für eine ruhige und gelöste Cockpitarbeit, wurden die nachfolgenden Fragen aufgestellt. Einige für die Piloten-Frauen, die anderen für die Piloten selbst. Die Nummerierung der Fragen richtet sich nicht nach ihrem Wert oder nach einem Punktsystem. Wir sind uns sowieso an ein " average " gewöhnt. Das Resultat kann man sich selbst durch Kritik oder Lob zurechtfeilen.

Piloten-Frauen I

1. Kennen Sie wirklich die Aufgaben im Berufe Ihres Ehemannes?
2. Bereiten Sie ihm das Frühstück, selbst wenn er schon morgens um 5 Uhr auf die Strecke muss?
3. Strahlt Ihr Haushalt eine gewisse Ruhe aus?
4. Kochen Sie abwechslungsreich und nach flieger-medizinischen Gesichtspunkten?
5. Wissen Sie, dass Ihr Mann 8 Stunden Schlaf braucht (10 wären noch besser), um sich im Cockpit fit zu fühlen?
6. Erinnern Sie ihn immer wieder, dass Sie mehr Geld brauchen könnten?

7. Erwarten Sie von Ihrem Manne, dass er um Mitternacht **das** schreiende Baby wickelt, oder den Säugling um 5 Uhr früh füttert?
8. Versuchen Sie alltägliche Probleme von Ihrem Angetrauten fernzuhalten?
9. Haben Sie Angst vor seiner Fliegerei..... wollen Sie ihn sogar für einen anderen Lebensunterhalt umstimmen?
10. Jetzt, da Sie mit ihm verheiratet sind, versuchen Sie ihn noch zu ändern?

Piloten I

1. Weisst Du, dass der Beruf einer Hausfrau zeitweise so schwierig ist wie der Job eines Piloten?
2. Hast Du je versucht, Deinen Beruf Deiner Frau vertraut zu machen?
3. Hörst Du auch auf ihre Probleme?
4. Erklärst Du Deiner Frau, dass Du für die Kinder so viel Verantwortung hättest wie die Mutter?
5. Hilfst Du, wenn möglich, im Haushalt mit, sodass Deine Frau ab und zu etwas Zeit für sich selbst findet?
6. Gehst Du oft genug mit ihr aus?
7. Zeigst Du ein wahres Interesse für Gespräche über tägliche Erlebnisse auf beiden Seiten?
8. Bist Du zuhause so ruhig und objektiv wie im Cockpit?
9. Bist Du ein chronischer Nörgeler?
10. Jetzt, da Du mit Deiner Frau verheiratet bist, hast Du Deinen Charme verloren?

Bekanntlich braucht es zwei für einen Tango!

(Nach einem Bulletin der Flight Safety Foundation)

Comment from a wife, whose husband had just finished the DC-8 course:

" Hell, maybe I won't be able to fly this aircraft, but I sure will be able to talk about it !! "

DAS FAA SPRACH FOLGENDE STRAFEN AUS:

1. Strafe: 2 monatiger Entzug der Lizenz für Capt. E. Fletcher, Delta Air Lines.
Grund: Zu tiefer Anflug auf Piste 3 L in Detroit mit einer DC-8, wobei 6000 ft vor Pistenende ein 48 ft hoher Baum touchiert wurde.
2. Strafe: 300 \$ Busse für Capt. D.W. Mitchell, Pan American (707)
Grund: Fastkollision mit einem Viscount der BEA in Rom, weil er den IFR-Flugplan auf VFR abänderte und einen Anflug begann.
3. Strafe: 1 monatiger Entzug der Lizenz für Capt. W.H. Nixon.
Grund: Landung mit einer DC-3, wobei das Wetterminimum von 200 ft und 1/2 Meile nicht vorhanden war.
4. Strafe: 300 \$ Busse für United Airlines.
Grund: Vergessen von einer Werkzeugkiste in einem Heater-Compartment in einer DC-7.
5. Strafe: 800 \$ Busse für Capital Airlines.
Grund: Bei einer DC-6 B waren an einem Zylinder die Bolzen nicht richtig angezogen.
6. Strafe: Entzug der Lizenz für Pilot L.L. Wasserberg, Capital Airlines.
Grund: Nichterfüllung von 2 Checkflügen, welche nach einem Flug mit verschiedenen schweren Disziplinarverstößen angeordnet wurden.
7. Strafe: 100 \$ Busse für Capt. T. Grider und Capt. F.W.Hall, Blatz Airline.
Grund: Uebermarchung der Flight Duty Time.
8. Strafe: 125 \$ Busse für Capt. G.V.Bevani.
Grund: Start mit Ueberlast mit einer C-47.

Captain Juliet

If the near-collision between a Viscount and a 707 can have a lighter side, it is in the Italian newspaper reports of the grim incident.

The near miss accured over the Rome beacon Lima Juliet, and the frequent references to this positioningaid were too much for the Roman reporters, who decided that the name of the Viscount pilot was Captain L. J. Beacon.

AUSZUG AUS DEM FAA-SCHLUSSRAPPORT 1960

Flugsicherung

Ein weiterer Schritt zur Verbesserung der Flugsicherung wurde erzielt, indem vorhandene militärische Einrichtungen durch das FAA benützt werden. 50 Grossdistanzradarstationen und 40 Radar-Approach-Kontrollen werden nun gemeinsam betrieben. Eine Anzahl Militärflugdienstfunktionen sind ganz dem FAA übertragen worden. 35'115 Meilen Jet-Airways können nun durch die Übernahme von militärischen Radarstationen durch das FAA-Personal bedient werden. Der immer mehr zunehmende Jet-Verkehr wird mit 42 militärischen und 29 FAA-Radarstationen kontrolliert.

Kosten

Im Jahre 1960 wurden für 146 Mio.Dollar neue Navigationshilfen geschaffen. Mehr als 300 Mio.Dollar wurden für den Betrieb von 9'500 Navigationshilfen und Traffic-Kontrolleinrichtungen aufgewendet.

Verkehr

1960 bewältigten die FAA-Kontrollstellen 9,4 Mio.IFR-Bewegungen auf 217.000 Meilen Airways. 26 Mio. Landungen und Starts wurden durch die Kontrolltürme bewältigt und 1 Million Instrumentenflüge wurden kontrolliert. Das FAA betrieb 1960 646 Luftverkehrskontrollen, inbegriffen 228 Kontrolltürme und 339 Flugdienstkontrollen, 35 Traffic-Kontrollzentren, 34 militärische Radar-Kontrollzentren und 10 internationale Verbindungsstationen.

An einem Tag wurden 1960 mehr als 100.000 Flüge registriert. Die FAA-Kapazität für IFR-Flüge beträgt pro Tag ca. 22.500.

Einige Zahlen

Angestellte 1958	-	21.000	
" 1960	-	39.835	
Ausbildung 1960	-	6.110	wurden beim FAA ausgebildet
	-	8.400	wurden auf dem Korrespondenzwege ausgebildet.
Budget 1961	-	673,5	Millionen Dollar.

FEUERWEHR - UND RETTUNGSDIENST AUF FLUGPLÄTZEN

Vor ca. einem Jahr veröffentlichte die amerikanische " National Fire Protection Assn. " nachfolgende Zusammenstellung (hier nur teilweise wiedergegeben) über die benötigten Feuerlöschmittel auf einem Flugplatz, basiert auf der Forderung, ein Feuer während fünf Minuten so eindämmen zu können, dass die Möglichkeit besteht, sämtliche Flugzeuginsassen zu evakuieren.

Max. Flz.Startgewicht (1b)	Feuerlöschmittel bereit auf Fahrzeugen			
	Hauptlöschmittel		Zusatzlöschmittel	
	Wasser f. Schaumerzeugung		CO ₂ (1b)	Chem. Trockenlöschmittel (1b)
	Liter	Liter p.Min.		
15000-30000 (DC-3)	3800	1520	200	30
30000-60000 (CV-440)	7600	1520	600	150
60000-90000 (DC-4, Visc.)	14200	2680	750	150
90000-120000 (DC-6, Const.)	16000	3000	1000	300
über 120000 (DC-7, DC-8)	19000	3700	1000	3000

Gleichzeitig wurde festgestellt, dass die Ausrüstung der meisten (amerikanischen) Flugplätze zur Bekämpfung grösserer Flugzeugbrände nicht genügt. Als Hauptgrund werden mangelnde finanzielle Mittel angeführt. Im Auftrag der Flugsicherheitskommission der Aeropers hat Capt. H. Kuhn in verdankenswerter Weise auf verschiedenen, von der Swissair angeflogenen Plätzen interessante Informationen gesammelt, die hier anszugsweise wiedergegeben werden sollen.

Betreffend Feuerbekämpfungsmittel und Mannschaft wird die amerikanische Feststellung bestätigt: Nur einige Grossflughäfen sind genügend ausgerüstet. Es gab Flugplatzchefs, die die Herausgabe von Inventarlisten verweigerten, mit der Begründung, es sei doch zu wenig vorhanden! Von speziellem Interesse für uns als Besatzung dürften folgende Punkte sein:

1. Frühzeitige Meldung

Bei einer Bruchlandung mit Feuerausbruch (Grossbrand) muss der Einsatz mit modernsten Löschmitteln innert 60 Sekunden erfolgen, um wirksam zu sein, d.h., die Rettung der Flugzeuginsassen zu ermöglichen. Diese Forderung wird in den meisten Fällen nur erfüllt werden können bei vorzeitiger Alarmierung und Bezug von Standorten in Pistennähe, d.h. bei einer voraussehbaren Bruchlandung. Somit für uns: Wenn ein technischer Defekt festgestellt oder auch nur vermutet wird, der zu Schwierigkeiten bei der Landung führen könnte, so ist dies sehr frühzeitig zu melden, damit die nötigen Vorbereitungen am Boden getroffen werden können.

Wichtig ist dabei auch noch Angabe der Art der zu erwartenden Schwierigkeiten, z.B. Bremsdefekt (Bereitstellung der Feuerwehr Ende Piste), Fahrwerkdefekt (Bereitstellung im ersten Teil der Landepiste) etc.

2. Schaumteppich für Bauchlandung

Zeit- und Materialaufwand sprechen nach dem Urteil massgebender Fachleute dagegen, besonders da keine Gewähr dafür besteht, dass der Pilot sein Flugzeug tatsächlich auf dem Schaumteppich, der immer nur eine relativ bescheidene Länge aufweisen wird, "deponieren" kann (siehe z.B. DC-7 in Idlewild). Die Feuerwehr zieht es vor, den Schaum für den Einsatz am Objekt zu sparen.

3. Schaum oder Staub

Neuerdings wird die Feuerbekämpfung mit Staub bevorzugt. Grosser Vorteil: Kann dank niedrigem Gewicht mit schnelleren Fahrzeugen an Ort und Stelle gebracht werden und zum Einsatz gelangen. Ein amerikanischer Hauptflugplatz meldet, dass für 90% aller Einsätze nur der "Staub-Jeep" verwendet werden musste. Schaum bleibt aber weiterhin unentbehrlich, um heisse Triebwerke und ausgelaufenen Brennstoff abzudecken.

4. Start und Landung bei Nichteinsatzbereitschaft der Feuerwehr

Ein heikles Thema. Der Wert der Flughafenfeuerwehr ist z.Zt. sicher sehr relativ, da der rechtzeitige Einsatz bei einem schweren Start- oder einem unvorhergesehenen Landeunfall kaum möglich ist. Es stellt sich somit die Frage, um wieviel das Risiko ohne einsatzbereite Feuerwehr grösser ist, ob Start oder Landung noch verantwortbar sind, oder ob eine vielstündige Verspätung in Kauf genommen werden soll. Am einfachsten ist es für uns auf Plätzen, die unter solchen Umständen, z.Zt. allerdings ohne Vorhandensein entsprechender Vorschriften, Start und Landung verbieten. Auf anderen Plätzen wird der Pilot einfach auf die mangelnde "Crash-Protection" aufmerksam gemacht. Eine Policy besteht nicht. Meines Wissens hat sowohl beim Alitalia-Unfall in Shannon, wie auch beim C-54 Crash der Brasil Air Force in Lissabon, keine Gesellschaft - in beiden Fällen inkl. Swissair - Landung oder Start verspätet, um abzuwarten, bis die Feuerwehr wieder bereit war.

5. Die Verhältnisse auf dem Flughafen Zürich

Hier können wir zum Schluss noch Erfreuliches melden. Dank Beihilfe der Brandversicherungsgesellschaften ist die Ausrüstung grosszügig und modern. Ausserdem wird im Moment, da Wagen Nr. 5 aus der Halle ausrückt, die städtische Brandwache alarmiert, welche innert 15 Minuten auf dem Platz eintreffen sollte und in der Lage ist, eine vollwertige "Crash-Protection" zu bieten. Bei einem Unfall ausserhalb des Flughafengeländes werden sämtliche umliegenden Gemeinden alarmiert, die ebenfalls über Schaumlöschmaterial verfügen.

I FEEL THIS WAY!

Navigation ist keine exakte Wissenschaft. Vielmehr ist es die praktische Wissenschaft vom Bestimmen und Analysieren von Möglichkeiten durch Anwendung von Logik, Kenntnis und Erfahrung. Die Möglichkeiten werden gegeneinander abgewogen, die uns die beste scheinende wird gewählt und in eine Aktion umgewandelt. Unvermeidlich, wo man es mit Möglichkeiten zu ~~tan~~ hat, schleichen sich Fehler ein. In dieser Phase der Navigation spielt das Individuum die grösste Rolle. Seine laufenden Aufzeichnungen jedoch führen zur Entdeckung und Korrektur dieser Fehler und somit ist es möglich, ein Flugzeug auf dem bestimmten Kurs an seinen Bestimmungsort zu führen. Dies jedoch ist gleichbedeutend mit Sicherheit, Zuverlässigkeit und Oekonomie. Der Gegner des "human Navigator", (wenn es solche überhaupt gibt) ist jetzt überzeugt von seiner schon lang gehaltenen Ahnung, dass Navigatoren Fehler machen. Sollte dieser "Gegner" zufälligerweise Pilot sein, so möchte ich ihn doch daran erinnern, dass auch alle Korrekturen während eines Anfluges nur nötig sind, weil vorgehend kleine und kleinste Fehler gemacht wurden und oft die Situation erst erflogen werden muss.

Weder der Pilot noch der Navigator sind heute durch einen Automaten zu ersetzen. Das technisch höchst entwickelte Gerät hat schon eingebaute Fehler. Der "human Pilot" wie der "human Navigator" sind viel anpassungsfähiger und fallen nie ganz aus. Hin und wieder "brennt eine Sicherung" durch, der Unterbruch jedoch ist nur temporär. Durch die Wirksamkeit unserer Kraft des Entschlusses und nicht zuletzt durch Training, können wir verhüten, dass sich Fehler addieren. Das allerdings können die Automaten nicht. Auf Langstrecken wird weiterhin der Navigator Spezialist sein, der nicht zuletzt mit astronomischen Hilfen den Automaten kontrolliert und korrigiert. Da, wo der Automat technisch oder oft auch meteorologisch bedingt versagt, wird die vom Navigator parallel geführte Navigation von grossem Nutzen sein. Ueber kurze Strecken, wo ein automatisches Navigationssystem genügend und rasch kontrolliert und "resetted" werden kann, ist es möglich, dass der Co-Pilot sich ausschliesslich mit der Navigation befasst. Dass der Navigator jedoch auf diesen Teilstrecken, zur Entlastung der Piloten die Route-Communication und die Fuel-Kontrolle übernimmt, könnte nur von Vorteil sein.

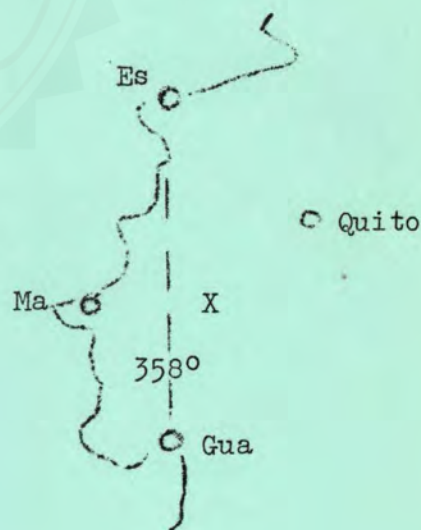
It is quite true that in navigation as in love there is nothing like the human element and there should be some agreement to that statement.

HK.

1958 7.4.	Chugchilan, Cotopaxi	Ecuador AREA	C-47 HC-ACL
			ICAO AR/579

Unfall: Das Flugzeug startete um 0806 in Guayaquil zum Direktflug auf der Linie nach Quito, mit einer dreiköpfigen Besatzung und 29 Fluggästen. Das Küstengebiet war von Stratocumulus-, Altocumulus- und Altostratus-Wolken bedeckt, mit Untergrenze auf 3000 ft. Zwischen 2000 und 5000 ft herrschten Winde aus 250 von 8 kts. Der Flug war wie unter diesen Verhältnissen normal geplant und bewilligt: Instrumentenflug auf Kurs 358 (in Richtung auf Esmeralda) bis über die Wolken, dann Eindrehen zum Sichtflug bis Quito. An Navigationshilfen standen die Funkfeuer Guayaquil, Manta und Esmeralda zur Verfügung. 0820 meldete das Flugzeug Höhe 4000 ft, 0840 erhielt es Bewilligung für Steigflug auf gleichem Kurs auf 5000 ft, 0841 meldete es Standort 5000 ft über dem Funkfeuer Manta mit voraussichtlicher Ankunft in Quito 0916. Wenig später prallte es weit östlich von Manta auf einer Höhe von 7500 ft auf Kurs 025 in den Wolken an den Westhang des Chugchilan-Gebirges. Das Flugzeug wurde zerstört, alle Insassen kamen ums Leben. - Die Rekonstruktion ergab, dass die Standortmeldung von 0841 nicht zugetroffen haben konnte und dass das Flugzeug wahrscheinlich von Anfang an nicht Kurs 358, sondern ohne Rücksicht auf die Geländebeziehungen - Direktkurs gegen Quito geflogen hatte.

Ursache: Nichtbefolgung des vorge-
 schriebenen und geplanten IFR-Flugweges; Einflug in Gebirge unter IFR-Bedingungen mit ungenügender Sicherheitshöhe.



1958 14.5.	NWT, Canada	Wheeler Airlines	DC-3 CF-DME
			ICAO AIG/ACC/REP/GEN/No.1

Unfall: Das Flugzeug startete um etwa 1000 von einem ——— Stützpunkt der DEW-Linie zu einem Frachtflug nach Arctic Bay im Nordwest-Territorium. Geplant war Sichtflug auf 3000 ft. Der Flug verlief routinemässig bis etwa 65 Meilen südlich des Bestimmungsortes, wo das Flugzeug in Wolken und Eisnebel geriet. Nach etwa zehn Minuten Flug unter IFR-Bedingungen stiess es auf einer Höhe von etwas über 2800 ft gegen eine schneebedeckte Kuppe. Das Flugzeug wurde zerstört, die Insassen erlitten schwere Verletzungen. - Die Wettervorhersage, die sich für dieses Gebiet auf eher spärliche Unterlagen stützen muss, hatte Bewölkung zwischen 1500 und 3000 ft vorhergesagt. Die zur Verfügung stehende Karte wies eine Notiz auf, dass die höchste Erhebung unbekannt sei und nach den Unterlagen mit Erhebungen bis auf etwa 6000 ft/M zu rechnen sei; in einer Entfernung innerhalb eines Kreises von 30 NM Radius um den Unfallort zeigte sie konkrete Erhebungen von 1600, 1800 und 2200 ft/M an.

Ursache: Einflug unter IFR-Bedingungen in Gebiet mit ——— unbekannt hohen Erhebungen auf ungenügender Sicherheitshöhe.

1958 15.5.	Delhi-Palam, Indien	Pakistan International	CV 240-7 AP-AEH
			ICAO AR/570

Unfall: Das Flugzeug startete um 2018 auf Piste 27 des Flughafenens Delhi-Palam zum Dienst auf der Linie nach Karachi, mit einer sechsköpfigen Besatzung und 32 Fluggästen und einem Gewicht von über 41.000 lbs. Die Nacht war dunkel, die Sicht im Staubbunst betrug etwa 1.5 NM; der Start führte aus beleuchtetem in unbeleuchtetes Gelände. Startlauf und Startsteigflug verliefen zunächst normal; auf einer Höhe von 200 ft flachte aber das Flugzeug ab und ging dann mit normal weiterdrehendem Triebwerk in einen flachen Sinkflug über, bis es 720 ft nach dem Pistenende und 325 ft links der Pistenlinie leicht links geneigt auf den Boden prallte. Das Flugzeug wurde zerstört; vier Besatzungsmitglieder, 17 Fluggäste und zwei Personen am Boden wurden getötet, neun Fluggäste und eine Person am Boden schwer verletzt. - Am Vortag und noch vor dem Start hatte sich der Kommandant über leichtes Unwohlsein beklagt. Auf dem Unfallmuster hatte er bis zum Unfall erst 324 Stunden geflogen, wovon 65 als Kommandant, wovon 13 im Nachtflug, aber ohne Nachtstart in Palam.

Ursache: Abflachen und Absinken aus dem Startsteigflug in dunkler Nacht zufolge Sinnestäuschung und ungenügender Instrumentenüberwachung, möglicherweise mitbeeinflusst durch Unwohlsein des Kommandanten.