

aeropers rundschau

9. Jahrgang

Nr. 87

Januar 1962

Liebe Mitglieder	2
Was uns beschäftigt	4
Zollfragen	5
Sachen gibt's	6
Die Psychologie des Cockpit- Personals	8
Look back in anger	11
National Captains Bar Copilots From Landing	12
Der Begriff der Fahrlässigkeit im Disziplinarrecht	13
Aus der NZZ	15

Unfallbericht:

Munich-Riem Airport - BEA - 6. Februar 1958

Redaktion:

Capt. R. Schilliger
Capt. K. Strickler
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 Adolf Strehler, Pilot, wurde neu in die AEROPERS aufgenommen; wir heissen ihn herzlich in unserer Vereinigung willkommen.

Abstimmung über das Quota-System und der Sperrfristregel

Anzahl Stimmberechtigte: 232
Eingegangene Stimmcouverts: 167
Stimmbeteiligung: 72 %

	Ja	Nein	ungültig/leer
Quotensystem	79	81	7
Sperrfrist	65	86	16

Der Vollständigkeit halber ist noch beizufügen, dass nach dem 3. Januar noch weitere 5 Stimmzettel eingegangen sind, die zwar nicht mehr gültig sind, jedoch das ohnehin schon knappe Resultat noch beleuchten. Unter Einbezug dieser 5 Stimmen, was einer Stimmbeteiligung von 74 % entsprechen würde, ergibt sich nachfolgendes Resultat:

	Ja	Nein	ungültig/leer
Qoutensystem	82	83	7
Sperrfrist	67	89	16

Ich möchte dazu bemerken, dass das Quotasystem sicher angenommen worden wäre, wenn es ein Produkt unserer Verhandlungen gewesen wäre. An den Orientierungsabenden ergab sich aus den Diskussionen eindeutig eine Abneigung dagegen, weil wir dazu nicht begrüsst worden waren. Aus dem Resultat der Abstimmung schliesse ich, dass viele im Ungewissen waren und zu wenig überlegten, welche Vorteile für uns in Zukunft daraus resultiert hätten.

Nun, Sie haben entschieden, und es obliegt nun dem Vorstand, weitere Verhandlungen zu führen. Die Verwerfung der vorgeschlagenen Aenderung der Sperrfristregel ist eindeutig und zeigt, dass man an der alten Version festhalten will.

Uebergangsrente

Die von uns vorgeschlagene Uebergangsrente ab Rücktritt (55. Altersjahr) bis zum 65. Altersjahr kann im Schosse der VE verwirklicht werden. Bei einem Rücktritt nach dem 55. Altersjahr wird bis zum Beginn des Inkrafttretens der AHV eine jährliche, zusätzliche Uebergangsrente in der Höhe der AHV-Rente ausgerichtet.

Als wesentliche VE-Aenderungen stehen noch in Prüfung:

Die Abänderung der Co-Piloten-Rente

Die Prämienzahlung der Swissair nach dem 55. Altersjahr

Eine Verbesserung auf dem Sektor der Navigatoren.

Vertragsverhandlungen

Die Vertragsverhandlungen sind bei einigen Punkten nicht finanzieller Natur in ein Stadium gekommen, wo beide Vertragspartner an ihren " Njet " festhalten. Die Aussichten für eine Einigung scheinen sich momentan nicht abzuzeichnen.

Aus diesem Grunde hat Herr Schmidheiny, Verwaltungsratspräsident, im Februar eine Aussprache angeordnet, bei welcher Mitglieder des Verwaltungsratsausschusses, die Direktion und Funktionäre sowie die Aeropers die hängigen Probleme gemeinsam besprechen sollen.

Angelegenheit Steiner

Dieser Fall wurde gemäss Art. 38 unseres Arbeits-Vertrages einem Schiedsgericht unterbreitet. Das Schiedsgericht setzt sich zusammen aus:

Herrn Bundesrichter Schönenberger, Obmann des Schiedsgerichtes

Herrn Bundesrichter Blattner, Schiedsrichter, Swissair

Herrn Dr. E. Lusser, Schiedsrichter, Aeropers

Herrn Dr. Gubler, Winterthur, Parteivertreter Swissair

Herrn Dr. Maitre, Genf, Parteivertreter Aeropers.

Witwen und Waisen verstorbener Mitglieder

Der Vorstand hat im Dezember 1961 erstmals beschlossen, den Angehörigen verstorbener Mitglieder zu Weihnachten jeweils ein kleineres Geschenk mit einem Schreiben der Aeropers zu überreichen. Der Zweck dieser Aktion soll unsere Verbundenheit aufzeigen.

Hotelunterkunft New York

Der Vorstand hat beschlossen, dass der Hotelwechsel vorläufig akzeptiert wird. Ueber die Art und Weise des Vorganges wurde die Swissair entsprechend orientiert. Da bis heute eine gewisse Einführungszeit verstrichen ist, hat der Vorstand beschlossen, dass nun anhand eines Fragebogens die Ansichten und Reklamativen gesammelt werden sollen. Sie werden also in nächster Zeit einen Fragebogen betr. Hotel Hudson erhalten, und die Auswertung wird dann die Ansichten der Besatzungen wiedergeben.

Der Präsident

Es kommen mir hin und wieder auf Umwegen Bemerkungen zu Ohren, welche mein Vorgehen kritisieren. Ich habe nichts gegen Kritik, aber es wäre mir lieber, wenn man den Mut hätte, diese Kritik bei mir persönlich anzubringen oder dazu die Rundschau zu benutzen, die jedem Mitglied zur Meinungsäusserung zur Verfügung steht.

Bei dieser Gelegenheit muss ich noch folgendes bemerken:

Solange ich das Amt des Präsidenten ausübe, stehen für mich die Interessen des Vereins weit im Vordergrund. Meine Art verlangt es von mir, dass ich mich frei und zugleich hart zu den Problemen äussere. Ueberdies bietet dieses Amt sicher keine persönlichen Vorteile, ob schon man oft versucht ist, den Weg des geringsten Widerstandes einzuschlagen. Aber man kann nicht zugleich zwei Herren dienen und sich die fetten Rosinen je nach Lage herauspicken. Die für diese Mission aufgewendete Zeit, Arbeit und sich ergebenden Nachteile bestätigen meine oben dargelegte persönliche Einstellung immer mehr.

Mit freundlichen Grüßen

1954 sig. A. Sooder

WAS UNS BESCHÄFTIGT

Zur Hauptsache.....

beschäftigen wir uns mit der Vorbereitung der wichtigen Besprechung Swissair/Aeropers, von der Ihnen der Präsident vorne berichtet hat. Des weiteren arbeiten wir laufend an Vorschlägen, welche der Swissair anlässlich der Vertragsverhandlungen unterbreitet werden.

Hotelunterkunft und Displacement Bangkok

Der Vorstand hat beschlossen, im Zeichen des Sparens auch in Bangkok für Co-Piloten Suiten (ein Aufenthaltsraum, 2 getrennte Einzel-schlafzimmer, ein gemeinsames Bad und Toilette) zu akzeptieren, nachdem die Swissair uns die Zusicherung gegeben hat, dass dieses Entgegenkommen keinesfalls dazu benutzt werden soll, dem Cockpitpersonal grundsätzlich das Recht auf Zuweisung von Einzelzimmern abzu-erkennen. Des weiteren wurde dieser Massnahme unter dem Vorbehalt zugestimmt, dass die Ankunft und Abflüge der beiden Betroffenen zur Tageszeit stattfinden.

Die Nebenspesen in Bangkok werden um \$ 1 gesenkt.

Nächste IFALPA-Konferenz

Der Vorstand beschloss in seiner letzten Sitzung, den Schreibenden sowie einen Piloten an die nächste Konferenz zu delegieren. Der Pilotenvertreter wurde wegen der vielen Umschulungskurse im CV-990-Sektor noch nicht festgelegt.

Rundschaukommission

Der Vorstand bestimmte an Stelle des zurücktretenden Herrn M. Bayer Herrn K. Strickler.

Neue Seniority-Liste

Ich berichtete Ihnen das letzte Mal, dass ich beabsichtigte, zu Beginn dieses Jahres eine neue Seniority-Liste herauszugeben. Aufgrund des negativen Ergebnisses der Abstimmung hat der Vorstand jedoch beschlossen, die Neuauflage dieser Liste noch etwas aufzuschieben. Immerhin wurde die nunmehr bereinigte Liste für Navigatoren vervielfältigt und allen Betroffenen zugestellt.

Mit freundlichen Grüßen

sig. Dr. P. Hunziker

ZOLLFRAGEN

Es ist klar, keiner bezahlt gerne Zoll. Andererseits ist es nun einmal eine gesetzlich festgelegte Verpflichtung, die nicht zu umgehen ist. Deshalb sollte man sich nicht immer wieder dagegen auflehnen oder sich gar zu unfeinen Ausdrücken gegenüber den Zollbeamten hinreissen lassen, wie dies in nachstehend geschildertem Fall geschehen ist. Solche Ausfälle führen nur zu einer Verschlechterung der Beziehungen zwischen dem Zollamt und uns, wobei wir in jedem Falle den kürzeren ziehen werden.

Kürzlich kam eine Besatzung von fernen Landen zurück. Einer dieser Leute brachte 12 Jacken (in Worten zwölf) mit nach Hause. Natürlich fragte der Zöllner, für wen diese Jacken bestimmt seien. Der Betroffene antwortete ihm auf sehr unfeine Art, indem er erwiderte, dass gehe ihn überhaupt nichts an. Daraufhin entstand ein Hin und Her, bis sich das Besatzungsmitglied schliesslich entschloss, dem Zöllner zu sagen, 4 Jacken seien für ihn und die weiteren 8 gehörten 2 Kollegen, welche erst mit dem nächsten Flugzeug heimkämen. Der Zöllner war nun " zollmässig " befriedigt; als Resultat jedoch erhielt der " Importeur " von der Swissair die Frachtrechnung postwendend zugestellt.

Meine sofort nach Bekanntwerden dieses Falles eingeholten Erkundigungen ergaben, dass ein Zöllner in jedem Fall bei solchen Massensendungen verpflichtet ist, zu fragen, für wen die Ware bestimmt sei. (Persönlicher Gebrauch, Wiederverkauf). Die zolldienstliche Abfertigung von Handelsware erfolgt nicht unter gleichen Voraussetzungen wie von Privatwaren.

Ich bitte Sie deshalb, sich den Zollbeamten gegenüber stets höflich und korrekt zu verhalten. Sollten Sie irgendwelche Fragen oder Anstände haben, so lassen Sie mir doch bitte eine schriftliche Mitteilung mit den entsprechenden Unterlagen zukommen. Ich werde dann die Angelegenheit mit dem Zollamt abklären.

Klaus Schmidli
Zollfragen
Fach 464

SACHEN GIBT'S..... oder " DEUTSCHE SPRAK, SWERE SPRAK "

Der Flughafen von Villanova, in der grosse Ebene von Albenga gelegen, ist wenige Kilometer von dieser Stadt und von Alassio entfernt und ist mit diesen Orten und der Aurelia durch zwei Strassen verbunden.

Die Zone, in der es sich befindet, ist den Nebeln und Dunkeln in keiner Jahreszeit ausgesetzt, deshalb ist die Sichtbarkeit vollständig. Die herrschenden Winde, deren Intensität im allgemeinen gemässigt ist, blasen von N. und N.W. aus.

Die gepflasterte mit dem harzigen Zusammenhäufen (Last 25 000 Kg. pro Rad) Flugreitbahn, Richtung 100 o/280 o, von mt. 1560 Länge und mt. 45 Breite, ausser die zwei Sicherheitsköpfe, von mt. 60 + 80 geschlager Erde und Paralleler Streifen breit mt. 200, ist von neuer Vervollkommnung und befindet sich mit einer geplasterten aus Asphalt Rollensreithahn breit mt. 60, die zu einem grossen Rastplatz mit breiten Kurven und vernachlässigbaren Abhängen führt, verbunden.

Der Flughafen ist mit allen Bedienungen von Acker und Sicherheit ausgestattet und da ist eine gute ausgerüstete Werkstätte der Firma Piaggio - Flugsbauten; die Ausstattung von Brennmateriale und Oelen wird von Shell mit Bedeckung Brennmateriale in selbst eingegrabenen Behältnissen versichert.

Die Verbindungen des Flughafens mit den Orten der Riviera werden durch rasche und regelmässige Bedienungen versichert.

(Aus einem Prospekt zur Werbung für den Flughafen Villanova d' Albenga)

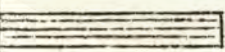


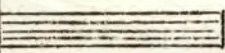

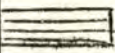
DIE PSYCHOLOGIE DES COCKPIT-PERSONALS

Viele stolze Fliegerlaufbahnen enden sehr früh, nämlich durch ein nüchternes Ablösungsurteil. Mangelndes Feingefühl, Nervosität, fehlendes räumliches Vorstellungsvermögen - das ist eine bunte Auswahl von Begründungen, mit denen manche Wunschträume zerstört werden. Natürlich ist eine rechtzeitige und verantwortungsbewusste Ablösung besser als eine verfehlte Fliegerlaufbahn. Aber leider ist das Risiko des Scheiterns einer Fliegerlaufbahn im Vergleich zu anderen Berufen noch verhältnismässig hoch. Der Grund dafür liegt in den Bedingungen des Flugbetriebes, der zwar keine besonders hohen, dafür aber sehr komplexen, bzw. vielfältigen Anforderungen stellt.

Diese Anforderungen beziehen sich auf Fähigkeiten und Eigenschaften, die bei jedem Menschen unterschiedlich entwickelt sind und seine Begabungsstruktur ausmachen. Wenn die Begabungsstruktur den Anforderungen eines Berufes entspricht, dann ist die Wahrscheinlichkeit eines Berufserfolges wesentlich grösser als im umgekehrten Fall.


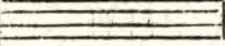


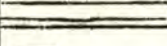
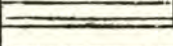



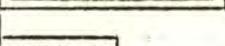
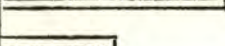


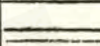
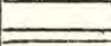



Die Beschreibung der notwendigen Begabungsstruktur des Piloten, Navigators und Flugingenieurs ist Ziel dieses Aufsatzes. Die angeführten Ergebnisse resultieren aus psychologischen Forschungen der Nachkriegszeit.

DIE PSYCHOMOTORISCHEN FUNKTIONEN

	Pilot	Navigator	F/E
Bewegungssensibilität			
Bewegungskoordination			

Aus dem Kreis der Psychomotorik, d.h. der willkürlichen Bewegungen, sind die beiden angeführten Funktionen besonders wichtig. Bewegungssensibilität und Koordination dienen unmittelbar der Steuerung des Flugzeuges. Als Bewegungssensibilität kann man die feinfühlig und präzise Koordination von Kleinbewegungen ansehen, während Bewegungskoordination die Organisation von grösseren Bewegungseinheiten (Hand-Fuss usw.) bezeichnet. Nach Untersuchungen der amerikanischen Luftfahrtpsychologen Fleishman und Ornstein ist die Bewegungssensibilität besonders ausgeprägt bei der Steuerung des ausschwebenden Flugzeuges. Die Bewegungskoordination tritt dagegen beim Kurven im Steig- und Gleitflug sowie bei Instrumentenkoordinationsübungen stärker in Erscheinung.

INTELLEKTUELLE FÄHIGKEITEN

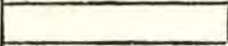
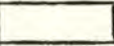
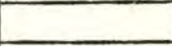


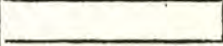
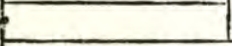
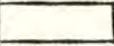


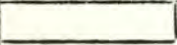

	Pilot	Navigator	F/E
Schlussfolgerndes Denken			
Kombinatorisches Denken			
Raumvorstellung			
Raumorientierung			
Merkfähigkeit			
Auffassungsfähigkeit			

Schlussfolgerndes und kombinatorisches Denken sind die zentralen intellektuellen Fähigkeiten. Sie sind notwendig für die Arbeit des Navigators und zum Teil des Flugingenieurs. Relativ unwichtig, das heisst soweit natürlich keine Intelligenzdefekte vorliegen, sind sie für den Flugzeugführerberuf. Diese Feststellung wird vielleicht überraschen, aber weder wie noch andere Psychologen haben bisher klare Beziehungen zwischen der theoretischen Intelligenz und der fliegerischen Tüchtigkeit gefunden. Wichtiger für den Flugzeugführer sind die anschliessend beschriebenen Fähigkeiten, welche die sogenannte praktische Intelligenz begründen. Von dieser Seite her gesehen, dürfte wohl der Navigator der Intellektuelle des Cpkpilot-Teams sein.

Die beiden nächsten Fähigkeiten müssen deutlich unterschieden werden. Raumvorstellung wird dann gebraucht, wenn irgendwelche räumliche Gegebenheiten erfasst werden sollen, zum Beispiel beim Lesen von Konstruktionszeichnungen. Demgegenüber wird die Bestimmung des eigenen Standortes an Hand von Bezugspunkten durch die Raumorientierung geleitet. So ist das immer noch beliebte Spiel des Verfranzens eine Angelegenheit der Raumorientierung. Pilot und Navigator brauchen deshalb eine gute Raumorientierung, der Flugingenieur dagegen eine entsprechende Raumvorstellung.

Überall, wo es gilt, rasch Informationen zu erfassen und zu behalten, spielen Auffassungs- und Merkfähigkeit eine Rolle. Die Arbeit im Cockpit macht verständlich, dass diese Funktionen zumindest in einem durchschnittlichen Grad vorhanden sein müssen. Eine " lange Leitung " bei der Aufnahme von Anweisungen kann bei der Zeitbedingtheit des Flugbetriebes zu einer Gefährdung seiner Sicherheit führen, ebenso wie das Vergessen von wichtigen Daten.

PERSÖNLICHKEITSEIGENSCHAFTEN

	Pilot	Navigator	F/E
Nervöse Belastbarkeit			
Dauerkonzentration			
Realistisches Selbstvertrauen			
Leistungsbereitschaft			

Mit der nervösen Belastbarkeit stehen die beiden oben genannten Fähigkeiten, Auffassen und Merken, in einem besonderen Zusammenhang. Sie sind ziemlich anfällig gegenüber Belastungssituationen, wie sie im Flugbetrieb gelegentlich auftreten.

In solchen Situationen haben wir es bei Auffassungsschwierigkeiten weniger mit einer langen, als mit einer blockierten Leitung zu tun. Das gleiche gilt für Störungen des Merkens. Fehllandungen, Auslassungen von wichtigen Handlungsteilen, Aufgeregtheit und in höherem Grad Panikreaktionen zeigen eine geringe nervöse Belastbarkeit an. Von dem Cockpit-Personal erwartet man dagegen Umsicht und zweckgesteuerte Aktivität, gerade in kritischen Situationen.

Auch die Widerstandskraft gegenüber Beschleunigungen (g -Toleranz) weist enge psychische Beziehungen zur nervösen Belastbarkeit auf. Leicht erregbare, sensible und ängstliche Menschen sind im allgemeinen anfälliger gegenüber Beschleunigungen und werden deshalb leichter luftkrank. Anforderungen an die Dauerkonzentration werden mehr an Navigator und Flugingenieur gestellt. Ihr vorwiegender Einsatz bei Langstreckenflügen verlangt eine ziemliche Stabilität gegen Monotonie- und Ermüdungswirkungen. Diese Art von Widerstandskraft ist bei jüngeren Menschen anscheinend weniger ausgeprägt als bei älteren.

An nächster Stelle unserer Tabelle ist die Eigenschaft " realistisches Selbstvertrauen " angeführt. Die Bedeutung dieses Persönlichkeitsmerkmals wird klarer, wenn wir seine negative Seite, nämlich das übersteigerte Selbstgefühl betrachten. Es ist kein Zweifel, dass die unrealistische Einschätzung der eigenen Möglichkeiten direkte Ursache vieler Unfälle in der Fliegerei - ebenso wie im Strassenverkehr - ist. Zu ihrem eigenen Heil werden Pilotenanwärter mit übersteigertem Selbstgefühl in der Auswahlschulung häufiger abgelöst als andere Schüler, wie der südafrikanische Psychologe R. F. Skawran nachgewiesen hat.

Übersteigertes Selbstgefühl darf hier nicht mit Risikobereitschaft verwechselt werden. Im Gegensatz zu Flugschülern mit übersteigertem Selbstgefühl, haben risikobereite Militärpiloten mehr Erfolg, sowohl in der Ausbildung als auch im Kampfeinsatz (nach Torrance und Ziller). Bei dem zivilen fliegenden Personal wird die Risikobereitschaft allerdings keine Rolle spielen.

Den Schluss unserer Uebersicht bildet die Eigenschaft Leistungsbereitschaft. Es ist unnötig zu sagen, dass ohne den Willen, etwas zu leisten, auch der begabteste Schüler nicht das Fliegen lernt. Nach unseren Erfahrungen sind erfolgreiche Flugschüler zwar keineswegs ehrgeizige Streber, aber eine sorgfältige Vorbereitung auf die bevorstehende Aufgabe ist ihnen selbstverständlich. Ein ungefährer Anhaltspunkt für die Bedeutung dieser Eigenschaft ergibt sich aus einem anderen Bereich, nämlich dem Gebiet der Schulleistungen von Gymnasiasten. Die Zahl der für Schulaufgaben verwendeten häuslichen Arbeitsstunden bedingt zu rund 30% die Zeugnisnoten (die Intelligenz des Schülers hat einen Anteil von 50% ; die restlichen 20% werden durch verschiedene Faktoren, wie Alter, Anpassung usw. gedeckt). In der Fliegerei, die wesentlich praktischer ausgerichtet ist als die Schule, wird der Anteil der Leistungsbereitschaft am fliegerischen Erfolg nicht so hoch liegen. Trotzdem ist auch hier mit einem beträchtlichen Anteil zu rechnen.

Nicht aufgeführt in der Tabelle haben wir das Persönlichkeitsmerkmal mitmenschliche Anpassungsfähigkeit. Seine Bedeutung für die fliegerische Leistung selbst ist noch unklar. Dass anpassungsfähigere Schüler von ihren Lehrern günstigere Beurteilungen erhalten als nicht angepasste, ist menschlich verständlich. Insgesamt lässt sich wohl sagen, dass diese Eigenschaft bei Teamleistungen, zum Beispiel im Cockpit, eine grössere Rolle spielt als bei unabhängigen Arbeiten. Für den Privatpiloten dürfte Anpassungsfähigkeit relativ unwichtig sein.

SCHLUSSBEMERKUNG

In unserer Darstellung haben wir uns auf solche Eigenschaften beschränkt, die durch wissenschaftliche Untersuchungen hinreichend geklärt sind. Der Leser, der als Fluglehrer oder Check-Offizier selbst praktisch-psychologische Erfahrungen besitzt, wird deshalb mit Recht diese oder jene Eigenschaft vermissen. Eine weitere Einschränkung ergab sich dadurch, dass nur die allgemeinen Anforderungen in der Fliegerei behandelt wurden. Natürlich wird jeder Flugzeugtyp seine spezifischen Eigenheiten haben. Man denke nur an den Unterschied zwischen der Steuerung eines Hubschraubers und der eines Starrflüglers. Andererseits ist der Psychologe in der Luftfahrt nicht nur vor die Aufgabe gestellt, Vollständigkeit seiner Ergebnisse anzustreben, sondern auch Schritt zu halten mit der raschen technischen Entwicklung des Fluggerätes. Wenn wir für die nächste Flugzeuggeneration eine weitere Steigerung der Fluggeschwindigkeiten und der Automatisierung von Steuerungs- und Orientierungsfunktionen erwarten können, so wird dies auch eine Verschiebung in den Arbeitsanforderungen des Cockpitpersonals zur Folge haben. Die Beherrschung solcher Fluggeräte wird möglicherweise geringere Anforderungen an psychomotorische Koordinationsleistungen stellen, dafür aber die Bedeutung des Faktors nervöse Belastbarkeit noch stärker in den Vordergrund stellen.

LOOK BACK IN ANGER

Da fliege ich nun mit unserem 2-motorigen Wunderding (de-iced, pressurised, ignitionalysed) auf so einem altmodischen Airway von Warschau (Warszawa pour les connaisseurs) nach Hause zurück. Ich schaue etwas trübselig auf den ausgeschalteten VOR, den ausgeschalteten Marker, und mühe mich mit unempfindlichen ADF's und HF's ab. Eigentlich könnte ich alles ausschalten (mit Ausnahme der Cockpitheizung, meiner Meinung nach eine der wichtigsten Einrichtungen in unserem Vogel), weil es dann aufs gleiche herauskäme. Nachdem ich nach bestem Wissen und Gewissen unseren Vogel auf Kurs allgemeine Richtung meine Hand gesetzt habe, nach dem Motto der Meteorologen: Das Produkt vieler Unbekannten kann als Ergebnis immer noch schöne Informationen geben, sehe ich mich nach etwas Beschäftigung um. Aha, eigentlich könnte ich jetzt den Ignition-Analyser etwas unter die Lupe nehmen, aber eingedenk des Verbotes, sich dieses Instrumentes zu bedienen, schaue ich den leeren Screen an, und komme mir dabei wie ein 17-jähriger vor der Kinoreklame (Lollo und Sofia) " Jugendliche unter 18 Jahren....." vor.

All das ist ja schön und recht, aber hat eigentlich mit meinem, mit so viel Liebe und Aerger gewählten Titel nichts zu tun.

Wie gesagt, Warschau ist etwas Spezielles. Neben dem Mangel an halbwegs brauchbaren Navigationshilfen und Funkverbindungen, dies alles wettgemacht durch einen superschmalen Airway, beidseitig schön rot schraffiert eingerahmt, mit Alternates, für deren Auffindung der Globus um mindestens eine Vierteldrehung " geschupft " werden muss, bringt doch wenigstens das Nachtessen im " Reptil ", wie Hans sagt, unter Obsthändlern und Bonzen, einen Lichtblick in die ganze Angelegenheit. Es lässt sich hinter dem Vorhang (eisenen) mit genügend Dollars ganz schön leben (essen).

Wenn dann " müde bin ich, geh zur Ruh " sich anmeldet, begibt man sich zurück ins verstaatlichte Nachtlager, und sammelt Kräfte für siehe oben.

Und jetzt kommt der Zorn: Mein Zimmer ist in meiner Abwesenheit durchsucht worden. Man stelle sich vor, mein Privateigentum, meine persönlichen Effekten sind von volkseigenen Sicherheitsflüpfoten bepfotet worden. Oh nein, diese " Herren " hinterlassen keine Unordnung, eigentlich sollte man ja gar nicht merken, dass sie da waren, nur haben die einen Gegenstand nicht an den ursprünglichen Platz zurückgelegt. " Strick " würde sagen: " Jööö, bin ich verrückt worde ", und das wurde ich auch. So eine Gemeinheit! Was glaubten diese " Herren " bei mir westlich dekadentem Exemplar zu finden? Wir Piloten haben doch nie etwas von Interesse auf uns, wir erledigen doch immer unsere militärischen und persönlichen Arbeiten nur zuhause.

Noch voller Empörung frage ich am Morgen den Gesandtschaftsmenschen mit dem diplomatischen Kurier, ob das hier so üblich sei. Ich muss sagen, seine Antwort beruhigt mich: " Ueblich ist es nicht, " sagt er, " es ist so Brauch ".

Nun, da wir ja in unserem Geschäft Osthandel treiben, dachte ich, es sei vielleicht nützlich, Euch diesen Brauch bekanntzugeben. Uebrigens, in Sachen Osthandel, wir betreiben ihn, aber wie die Leute von Caux das so schön sagen, wir verurteilen ihn natürlich moralisch.

So, inzwischen habe ich das Rösi am Ignition-Analyser angelernt, und damit 1. den Beweis für "creata la legge, trovato l'inganno" erbracht,
 2. versucht, dass sich wieder einmal ein Rösi bei mu beklagt, damit mu wieder einmal etwas übers Rösi schreibt.

Sa

NATIONAL CAPTAINS BAR COPILOTS FROM LANDING

Washington-National Airlines' captains are refusing to share landings with company copilots to protest the onemonth grounding without pay of Capt. Vincent J. Andress, whose copilot made a hard landing here and forced National to cancel a flight.

The pilot's action, if continued for more than 90 days, probably will force National to schedule a large number of flights for training purposes only. This is because captains and copilots alike must execute at least three landings every three month in order to retain their currency in a given type of equipment.

National pilots feel that the punishing of a captain for the errors of his copilot is a policy that places the captain in constant jeopardy. As a result, National captains agreed to do all line flying and not to aid the company in maintaining copilot proficiency.

According to Lewis W. Dymond, National's vice president-operations, Capt. Andress "failed to exercise the skill, care and judgment required of an airline captain" in that he allowed his copilot to land a Douglas DC.7 50 ft. short of runway threshold at Washington National Airport. Minor damage was sustained.

Die Amerikaner werden zur Faschnachtszeit einen weiteren Satelliten starten, da der Passagier des letzten Fluges, ein Affe, nicht zurückgekehrt ist.

Kurz nach dem Missgeschick erhielt Präsident Kennedy ein Telegramm der USM (United States of Mars) mit folgendem Wortlaut:
 Erdenmensch bei uns wohlbehalten gelandet stop wir danken für Mustersendung stop wir wundern uns bei Euch über nichts mehr stop.

DER BEGRIFF DER FAHRLÄSSIGKEIT IM DISZIPLINARRECHT

1. Definition der Fahrlässigkeit

Das zivile wie auch das disziplinarische Strafrecht kennen zwei Verschuldensformen, den Vorsatz und die Fahrlässigkeit.

Vorsätzlich wird eine Tat mit Wissen und Willen verübt.

Fahrlässig handelt, wer die Folge seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedacht oder darauf nicht Rücksicht genommen hat. Pflichtwidrig ist die Unvorsichtigkeit, wenn der Täter die Vorsicht nicht beobachtet, zu der er nach den Umständen und nach seinen persönlichen Verhältnissen verpflichtet ist. (Art. 18 Str.G.B.)

Der Vorwurf der Fahrlässigkeit schliesst also drei Elemente in sich:

1. Tatbestandsmässiger Erfolg
2. Ein schuldhaftes Tun oder Unterlassen und
3. einen adäquaten (entsprechenden) Kausalzusammenhang.

Dabei liegt gemäss Bundesgericht Adäquanz vor, wenn das Verhalten des Täters nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und nach der allgemeinen Erfahrung geeignet ist, den betreffenden Erfolg zu bewirken. Die Fahrlässigkeit kann nach dieser Definition einmal bewusst sein: Der Täter bedachte die mögliche Folge, hoffte aber, sie trete nicht ein. Diese Fälle sind, schon aus Beweisgründen, selten. Wichtiger ist die unbewusste Fahrlässigkeit, bei welcher der Täter, obschon das Risiko erkennbar, die Folge wenigstens als Möglichkeit voraussehbar war, dies nicht bedachte.

Die Voraussehbarkeit der Folgen oder des Erfolges ist also eine zwingende Voraussetzung zur Strafbarkeit, der tatsbestandsmässige Eintritt eines Erfolges allein genügt nicht.

2. Strafbarkeit von fahrlässigen Handlungen

a) Im gemeinen Strafrecht

Unser Strafgesetzbuch erklärt nur bei 21 Tatbeständen auch die bloss fahrlässige Begehung für strafbar. Sonst ist durchwegs stets Vorsatz nötig. Dabei stehen die fahrlässige Tötung oder Körperverletzung, die fahrlässige Brandstiftung und die fahrlässige Störung des Verkehrs im Vordergrund. Der Gesetzgeber beschränkte sich also auf den Schutz relativ weniger, aber besonders gefährdeter Rechtsgüter gegen fahrlässige Verletzung.

b) Im Disziplinarstrafrecht

Hier sind nicht nur einzelne Rechtsgüter besonders geschützt und so auch die bloss fahrlässige Verletzung strafbar, sondern sowohl im Militärdisziplinarstrafrecht als auch in unserem Disziplinarreglement begeht einen Disziplinarverstoss, wer (vorsätzlich oder) fahrlässig eine allgemeine Dienstvorschrift, einen Dienstbefehl, eine allgemeine Regel der Luftfahrt oder eine sich sonst aus dem Dienstverhältnis ergebende Pflicht verletzt.

Diese generelle Strafbarkeit für eine fahrlässige Verletzung irgendeiner Vorschrift ist für das Disziplinarstrafrecht typisch (analog auch das MFG, wonach fahrlässige Uebertretungen von Vorschriften ebenfalls strafbar sind), dient es eben in erster Linie dem Schutz und der Aufrechterhaltung der Disziplin und nicht, wie das gemeine Strafrecht, dem Schutz von gewissen Rechtsgütern und gegebenenfalls der Resozialisierung des Delinquenten.

3. Fahrlässigkeit und Schuldstrafrecht oder gleiches Verschulden, ungleiche Strafe

a) Das moderne gemeine Strafrecht hat das primitive Anknüpfen an den blossen Erfolg überwunden. Es ist ein Schuldstrafrecht, wobei unter Schuld primär Vorsatz, d.h. wissentliche und willentliche Tatbegehung zu verstehen ist. Ein Täter wird also stets gemäss seinem subjektiven Verschulden bestraft; nie nach dem äusserlichen Erfolg.

Wenn ein Täter also vorsätzlich ein Haus anzündet, so ist sein Verschulden wie auch die nachfolgende Strafe prinzipiell gleich, ob das Haus nun abbrennt oder ob es zufällig nicht zu brennen beginnt. Bei fahrlässiger Brandstiftung jedoch muss ein Brand entstehen; ansonst eine Strafbarkeit entfällt; es muss also ein Erfolg eintreten; der Erfolg ist Strafbarkeitsbedingung.

Die Strafzumessung hingegen richtet sich dann wieder nach dem Verschulden, der Erfolg an sich (ob das Haus ganz oder halb abbrannte) ist prinzipiell unerheblich.

b) Im Disziplinarrecht genügt zur Strafbarkeit schon eine blosse Verletzung von Vorschriften. Eine Verletzung oder Gefährdung eines besonderen eigens geschützten Rechtsgutes oder gar ein Schadenseintritt ist somit als Strafbarkeitsvoraussetzung nicht notwendig. (Analog bei Uebertretungen im MFG)

In der Praxis wird in der Regel also bei jeder fahrlässigen Verletzung von Vorschriften oder Regeln nur noch die Frage der " pflichtwidrigen Unvorsichtigkeit " zu untersuchen sein, tritt doch durch die " Verletzung " per definitionem stets irgendein Erfolg ein; anders gesagt, jedes reglements- oder vorschriftswidrige Tun oder Unterlassen hat einen bestimmten Erfolg, hat irgend etwas zur Folge.

Die Frage der Strafzumessung wird sich auch im Disziplinarstrafrecht primär nach dem Verschulden richten (Grad oder Schwere der pflichtwidrigen Verletzung, Umstände etc.), doch kommt dem Erfolg immerhin noch ein grosses Gewicht zu. Ob ein Pilot 1 Meter vor oder nach Pistenanfang aufsetzt ist sicher weitgehend Zufall, sein allfälliges Verschulden also weitgehend gleich, der Erfolg kann jedoch sehr unterschiedlich sein und ebenso die Strafzumessung. Dies liegt eben darin begründet, dass im Disziplinarstrafrecht inbezug auf die Strafzumessung neben der Täterpersönlichkeit die Disziplin mit im Spiele ist. Im Disziplinarstrafrecht wird wegen des Strafzwecks einestheils oft ein " abschreckendes " Urteil gefällt werden, das dem Betroffenen " verschuldensmässig " nicht gerecht wird und andernteils werden kleinere Disziplinarverstösse oft ungeahndet bleiben.

Immerhin darf trotz des dem Disziplinarstrafrecht innewohnenden eigenen Strafzwecks gar nie die Täterpersönlichkeit nur diesem Zwecke untergeordnet werden. Dies würde ja auch allen Erkenntnissen der modernen Strafrechtslehre Hohn sprechen. Weiter dürfen irgendwelche ausserhalb der Disziplin liegenden Kriterien wie z.B. politischer Druck von Aussenstehenden, Pressepolitiken etc. das Strafmass in keiner Art und Weise beeinflussen, denn derartige Gedanken sind dem Disziplinarstrafrecht völlig fremd und in das Gebiet des Massnahmerechts zu verweisen.

Der Strafende muss also das Verschulden des Betroffenen auf dem Hintergrund des Disziplin beurteilen und werten und alsdann die Strafe ausfällen, denn abgesehen von der Aufrechterhaltung der Disziplin mittels Strafen müssen die menschlichen Aspekte und die Förderung und Vertiefung des gegenseitigen Vertrauensverhältnisses sowie ein gutes Arbeitsklima oberstes Gebot bleiben.

Dr. P. Hunziker

AUS DER NZZ

Auf Ende des verflossenen Jahres hat die International Civil Aviation Organization (ICAO) eine provisorische Bilanz 1961 über den konzessionierten und regelmässigen Lufttransport in den 90 Mitgliedstaaten, zu denen auch die Schweiz gehört, zusammengestellt. Das auffälligste Merkmal des Weltluftverkehrs (ohne Sowjetunion und China) tritt in unterschiedlichen Auftriebskomponenten hervor. Die Zahl der Fluggäste hat nur um 6 % auf 122 Mill. zugenommen, und mit der gleichen Proportion sind die Passagierkilometer auf 116 Mrd. angestiegen. Die Wachstumsrate war die zweitkleinste seit 15 Jahren, und sie lag erheblich unter dem als normal betrachteten Mittel von 10 bis 14 Prozent.

Von dieser Rezession im Sektor Personenbeförderung hebt sich die Entwicklung des Sachtransportes ab, der auf über 3 Mrd. tkm hinaufging. An Luftfracht sind 2,45 Mrd. tkm, fast 300 Mill tkm oder 12 % mehr als 1960, gemeldet worden, so dass sich in den 3 Jahren 1959 bis 1961 eine lineare Entfaltung mit Jahreszunahmen von 12 bis 15 % herausgebildet hat. Besonders stark, nämlich um 23 %, ist die Luftpost von 610 auf 750 Mill tkm vergrössert worden. An sich darf die Erhöhung des Anteils der Warenkategorien als ein gesunder Trend gewertet werden, weil gerade im Luftverkehr die Dominante der Passagierfrequenz, die auf mancherlei Krisenerscheinungen sehr leicht anfällig ist, zu ausgeprägt war.

Der Einsatz von Strahltriebmaschinen hat ermöglicht, bei einer Reduktion der Flugstunden um 400 000 auf 8,2 Mill die gleich Kilometerzahl von 3,1 Mrd. wie 1960 zu totalisieren. Die mittlere Blockgeschwindigkeit ist erneut um 15 km/h auf 375 km/h gesteigert worden. Im Durchschnitt befanden sich an Bord eines Kursflugzeuges 38 Passagiere, 3 mehr als im Vorjahr. Unverändert blieb die mittlere Reiselänge eines Fluggastes (1035 km).

(3.1.1962)

1958 6.2.	Munich-Riem Airport Elev. 1732 ft RW-length 1908 m (+ 250 m Stopway)	BEA	AS 57 Ambassador (Elizabethan) G-ALZU
--------------	------------------------------------------------------------------------------	-----	--------------------------------------------------

Aus dem Untersuchungsbericht der Deutschen Bundesrepublik und des Ministry of Transport and Civil Aviation of U.K.

Hergang:

Das Flugzeug, von Belgrad kommend mit Bestimmungsort Manchester, machte um 1417 L.T. in München eine Zwischenlandung zum Auftanken. Um 1603 L.T. fand ein Startversuch statt, wobei das Flugzeug den Boden nie verliess, das Pistenende überrollte und ausserhalb des Flugplatzes mit einem Haus und einer Holzhütte kollidierte, dabei stark beschädigt wurde und Feuer fing.

Von den 38 Passagieren und 6 Besatzungsmitgliedern wurden 21 sofort getötet. 2 erlagen später den Verletzungen. (Der Captain überlebte den Unfall).

Wetter:

1504 L.T. : Wind 300/8 kt, Vis. 1.6.NM, slight snowfall, 8 st
600 ft (precipitation ceiling), QNH 1004.0, temp. 0°C,
dewpoint 1.6°C.

0420-0650: snow + rain (mixed)
0650-1120: rain only
1120-1150: snow + rain (mixed)
1150-1550: moderate snowfall
1150-1850: slight snowfall
1850 : moderate snowfall

Temperatur bis 1500 wenig über 0°C.
Nach 1500: 0°C, später noch mehr absinkend.

Pistenverhältnisse zur Unfallzeit: Ganzer RW mit " Slush " bedeckt. Von der Landung bis zur Unfallzeit waren 4-5 cm. Schnee gefallen, woraus auf der Piste Matsch von 3/4 bis 1 cm Dicke entstanden war. " Braking action " wurde um 1558 von einem landenden Flugzeug als " fair " gemeldet.

Hergang-Details:

Vor dem Unfallstart wurden zwei Starts abgebrochen wegen abnormaler Ladedruckanzeige für beide Motoren (2-3 Zoll zu hoch). Der zweite Startversuch erfolgte sofort nach dem ersten. Nach dem zweiten Startabbruch wurde zum Abstellplatz zurückgerollt, Auslad der Passagiere angeordnet und der Stationsmechaniker konsultiert. Dieser erklärte, dass der Anstieg des Ladedruckes mit der Flugplatzhöhe zusammenhänge. Hierauf wurde der Entschluss zu einem dritten Startversuch gefasst. Nachdem die Passagiere wieder eingeladen und ein erneuter Run-up ausgeführt worden war, wurde zum dritten Male zu starten versucht, was in der Folge zum Unfall führte.

Mögliche Ursachen:

Motoren-Leistung: Da die Triebwerke nur leicht beschädigt wurden, konnten anschliessend Test-Läufe ausgeführt werden, die zu voller Zufriedenheit ausfielen.

Brennstoff: Wurde geprüft, war in Ordnung.

Weight and Balance: ok

Technische Defekte am Flugzeug liessen sich keine finden.

Die Lage des Hauses und der Hütte in der Pistenverlängerung verletzte weder die deutschen Vorschriften noch die ICAO-Standards.

Wahrscheinliche Ursache:

Während des fast zweistündigen Aufenthaltes in München bildete sich als Folge des Schneefalls eine rauhe Eisschicht auf der Flügeloberfläche. Dadurch wurde die aerodynamische Charakteristik des Flugzeuges sehr beeinträchtigt, die Beschleunigung des Flugzeuges während des Starts nachteilig beeinflusst und die "unstick-speed" erhöht. Das Flugzeug erreichte die Abhebegeschwindigkeit (die erhöhte!) nie.

Bei Untersuchung der Flügel, die allerdings erst am Abend nach dem Unfall erfolgte, stellte man eine Eisschicht fest.

Kommentar:

Im Zusammenhang mit der Untersuchung wurden folgende Probleme besonders bearbeitet:

- a) (Roll) Reibungswiderstand durch Schnee und Matsch auf der Piste.
- b) " Slush "-Effekt auf das freie Drehen der Räder.
- c) Aerodynamische Veränderung durch vereiste Flügel.

a) Reibungswiderstand durch Slush:

Es ist offensichtlich, dass durch Schnee oder Matsch auf der Piste der Reibungswiderstand ein derartiges Ausmass erreichen kann, dass ein Start verunmöglicht wird. Das kritische Ausmass hängt neben der Dicke des Matsches vom Flugzeugtyp ab. Ein Flugzeug mit Bugrad wird vom Matsch-Effekt eher beeinflusst, weil das Bugrad, während es durch den Matsch "pflügt", mit zunehmender Rollgeschwindigkeit ein zunehmendes Kopflast-Moment verursacht, dem der Pilot mittels grösserem Höhenruderausschlag zu begegnen hat. Die Erfahrungen zeigen, dass angenommen werden kann, dass ein Start mit einem Bugradflugzeug ohne Gefahr bis zu einer Matsch-Tiefe von mindestens 5 cm durchgeführt werden kann. (Wenn bei heutigen Jets die entsprechenden Vorschriften einschneidender sind, so spielt dabei das "Aqua planing" eine Rolle.) Die Untersuchungsorgane des Münchner Unfalls setzten für die vorhandenen Pistenverhältnisse (1 cm Slush) einen Reibungskoeffizienten von 0.06 ein, woraus eine Verlängerung der Rolldistanz für einen normalen Start um ungefähr 110 m resultiert.

b) Vereisung der Räder:

Die Möglichkeit des Blockierens oder der teilweisen Beeinträchtigung des freien Drehens der Räder während des Starts, verursacht durch Matsch, wurde genau untersucht.

Wenn auch in Ausnahmefällen Schnee und Eis das Fahrwerk " einpacken " können, speziell bei nassem Schnee und einer Temperatur um 0°C , so zeigten die Erhebungen, dass das Risiko einer Beeinträchtigung des Drehens der Räder ausserordentlich klein ist.

c) Vereiste Flügel:

Der Untersuchungsbericht hält fest, dass der Schnee (4-5 cm), der vor dem Unfallstart gefallen war, auf den Flugzeugflügeln ungefähr 5 mm Eis ergab (auf der Piste $3/4$ bis 1 cm Matsch). Der auf die Flügel gefallene Schnee verwandelte sich wahrscheinlich sehr rasch in Eis.

Das Flugzeug flog zwischen Belgrad und München zwischen 21'000 und 25'000 ft bei einer OAT von minus 21° bis minus 25°C , sodass die rasche Vereisung am Boden auf eine starke Unterkühlung zurückzuführen war.

Basierend auf dieser Eisschicht (die zudem 3 mm tief eine rauhe Oberfläche aufgewiesen haben soll) und auf dem bereits erwähnten Slush-Reibungskoeffizienten von 0.06 liess sich berechnen, dass das Flugzeug den Auftriebskoeffizienten für die Unstick-Speed erst nach einer Rolldistanz von 1900 m erreichen konnte (d.h. nicht vor Pistenende).

Mit einem angenommenen Reibungskoeffizienten von 0.10 erhöht sich die nötige Rolldistanz auf 2270 m.

Zwei Faktoren bestimmen diese verlängerte Rolldistanz: Der kleinere max. lift coefficient, woraus eine grössere unstick-speed resultiert und der grössere Profilwiderstand, der die Beschleunigung herabsetzt.

Nach Aussagen des Captains wurde V_1 erreicht. Darauf blieb die Geschwindigkeit für einen Moment konstant und fiel anschliessend wahrnehmbar wieder zusammen. Das Bugrad war bereits angehoben worden.
