

# aeropers rundschau

9. Jahrgang

Nr. 97

November 1962

Liebe Mitglieder	2
Was uns beschäftigt	5
Es war einmal	6
Cinedrama auf dem Tarmac	7
Die Frage der Ermüdung	9
Zollfragen	10

## Unfallberichte:

Fehlablesung des Höhenmessers, Benina, Libya, 9.8.1958

Fehlablesung des Höhenmessers bei Prestwick, Scotland, 28.4.1958

## Redaktion:

Capt. H. Kaufmann  
Capt. R. Schilliger  
Capt. K. Strickler  
Dr. P. Hünziker

## Druck und Versand:

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



### Ehrengericht

Anlässlich der zusammen mit dieser Statutenänderung durchgeführten Wahl von Mitgliedern des Ehrengerichtes wurden folgende Besatzungsmitglieder gewählt:

Capt. Adolf Bertschi  
 Capt. Hans Hürzeler  
 Capt. Hans Kaufmann  
 Capt. Georges Mirault  
 Copi Charles Domon  
 Copi Enrico Matossi  
 Nav. Armin Hess

### Vertragsverhandlungen

Am 20. November fand die 14te Verhandlung statt, Dauer: 15.00 bis 00.30 Uhr mit einem Verpflegungsunterbruch von 1<sup>n</sup>30.

In dieser Verhandlung wurden nun der ganze Vertrag - ohne Art. 25 Saläre - sowie die entsprechenden Reglemente besprochen. Ausser dem Seniority-Reglement, welches noch offen ist, konnte man sich im Grossen und Ganzen einigen. Für das Seniority-Reglement erwarten wir einen in Aussicht gestellten Vorschlag.

Anfangs Dezember werden die Verhandlungen über die Saläre aufgenommen. Sobald wir die nötigen Unterlagen besitzen, um Sie über das ganze Vertragswerk zu orientieren, werden wir vor der Abstimmung einige Orientierungsabende einschalten. Ich hoffe, dass die ganze Angelegenheit auf diese Art abgewickelt werden kann, d.h., dass die mit der Verhandlungsdelegation erzielte Einigung bestehen bleibt, ohne dass zum Teil wie bisher höheren Orts anders entschieden wird. Es zeichnet sich heute sicher eine Einigung ab und ich möchte es nicht unterlassen, der Verhandlungsdelegation der Swissair dafür zu danken. Wir wollen hoffen, dass wir im Januar 1963 diese langdauernden Verhandlungen abschliessen können.

### Zusätzliche Salär-Ausrichtung gemäss Zirkular des Direktionspräsidenten

Wie ich Ihnen zum Teil schon mündlich bekannt geben konnte, teilte mir vor ca. 2 Monaten Herr Dr. Berchtold diese Absicht mit. Bis zur Inkrafttretung konnte ich Sie leider nicht besser orientieren. Wir danken der Geschäftsleitung bestens für diese Geste.

### Rundschau

Der Vorstand hat am 5. 11. 1962 beschlossen, dass die Rundschau ab 1. 7. 1963 gedruckt und damit ein anderes Gesicht erhalten wird. Um sie eventuell selbsttragend zu gestalten, werden Inserate aufgenommen. Für diese Aufgabe wird eine spezielle Kommission geschaffen werden. Ich bitte alle Mitglieder, die eventuell Interessenten oder etwelche Angaben machen können, oder diejenigen, welche sich für diese Kommission melden wollen, dem Sekretariat eine entsprechende Mitteilung zukommen zu lassen.

Uebergangsrente der VE von Fr. 4000.- vom Rücktritt bis zum 65. Altersjahr

Es ist mir ein Bedürfnis, hier einmal alle schon pensionierten Kameraden über die Verhandlungen zu orientieren. Wie Sie wissen, wurde bei den Vertragsverhandlungen 1960 diese Idee geschaffen und in dem Sinn festgehalten, dass man sie bei den nächsten Verhandlungen verwirklichen sollte. Bei den jetzigen Verhandlungen hat sich nun gezeigt, dass einer Verwirklichung dieser Zusatzrente nichts mehr im Wege steht. Obschon die jetzigen Verhandlungen noch nicht ganz beendet sind, ist es die Ansicht der Aeropers, dass die Inkraftsetzung dieser Rente ab 1.1.1962 verwirklicht werden sollte, und dass die jetzigen Rentner in den Genuss derselben kommen sollten. Ich hoffe, dass wir hier Ihren Bedürfnissen Rechnung getragen haben, und versichere Ihnen, dass die Jungen die Alten nicht vergessen haben.

Swissair-Standard

Ich habe Sie schon öfters über dieses Thema orientiert und ich möchte Sie hier erneut daran erinnern. So wie man von uns einen gewissen Standard verlangt, erwarten wir, dass man auch gegenüber dem Passagier den bisherigen Swissair-Standard beibehält. Sie sind persönlich täglich an der vordersten Front und beobachten dies und jenes, was Sie vielleicht in einem PVR festhalten. Nun ist es leider so, dass diese Meldungen nicht alle entsprechend gewürdigt werden und Sie auch oft keine Antwort auf Ihre Bemerkungen erhalten. Aus persönlichen Kontakten mit Kunden erfahren Sie ebenfalls dieses und jenes, was verbessert werden sollte oder was falsch gemacht wurde.

Ich bitte Sie deshalb hier nochmals, von allen PVRs, deren Inhalt Sie für die Aeropers als wichtig erachten, einen Durchschlag zu machen und an das Sekretariat zu senden. Ebenfalls bitte ich Sie, Bemerkungen von schlecht behandelten Passagieren zu melden.

Ich stelle mir vor, dass periodische Meldungen der Aeropers über diese Belange, wenn sie an entsprechender Stelle angebracht werden, anders behandelt werden, als auf dem normalen Dienstweg. Wir sind doch schliesslich interessiert, mit vollen Flugzeugen zu fliegen.

Einsatzänderungen

Anlässlich der 3 durchgeführten Orientierungsabende zeigten die angebrachten Bemerkungen, dass diesem Problem eine vermehrte Beobachtung geschenkt werden muss. Die häufigen Umstellungen aus operationellen Gründen beeinflussen den ohnehin schon speziellen Lebenslauf eines Besatzungsmitgliedes so abnormal, dass die Auswirkungen mit der Zeit nicht mehr tragbar werden inbezug auf die Gesundheit einerseits und das Familienleben andererseits.

Um diese Tatsachen zu erfassen und bildlich darzustellen, werden wir für bestimmte Besatzungskategorien eine Statistik einführen müssen. Wenn Sie die entsprechenden Formulare erhalten, bitte ich Sie, diese gemäss den aufgestellten Richtlinien auszufüllen und an das Sekretariat zu retournieren. Wann Sie diese Formulare erhalten, hängt von der Arbeitsbelastung des Sekretariats ab.

Mit freundlichen Grüßen

sig. A. Sooder

## WAS UNS BESCHÄFTIGT.....

### Zur Hauptsache.....

beschäftigen uns selbstverständlich zur Zeit die laufenden Vertragsverhandlungen, über welche Ihnen der Präsident in seinem Artikel bereits eingehend berichtet hat und weiter berichten wird.

### Seniority-Liste

Wie ich Ihnen das letztmal mitgeteilt habe, verfügte der Präsident den Neudruck einer Seniority-Liste per 1.1.1963. In Hinblick darauf, dass ein Vertragsabschluss in allernächster Zeit sehr wohl im Bereich des Möglichen liegt, hat der Vorstand in seiner letzten Sitzung beschlossen, die Herausgabe einer neuen Liste nun doch noch einmal kurzfristig zu verschieben.

### Neuausgabe der Statuten

Aufgrund der angenommenen Statutenrevision drängt sich der Neudruck von Statuten auf. Dies wird jedoch primär aus zeitlichen Gründen erst im Verlaufe des nächsten Jahres möglich sein. Ich möchte Sie deshalb bitten, den sich in Ihrem Besitz befindlichen Abänderungstext vorläufig Ihren Statuten beizufügen.

### Einsatz des DC-8 im ME und SA

Der Einsatz dieses Flugzeuges auf den beiden Sektoren wurde ja bekanntlich sehr kurzfristig verfügt. Die beteiligten Chefpiloten haben in vorbildlicher Weise bezüglich Einsatzplanung und Festlegen der Rotationen mit uns zusammengearbeitet.

### Taxi-Fahrten Kloten - Zürich HB und vv

Ueber das Recht zur Benützung eines Taxis im diesentlichen Einsatz auf dieser Strecke herrschte teilweise Unklarheit. Wir haben deshalb die Swissair um eine Stellungnahme ersucht. Daraus sei als Wichtigstes festgehalten:

Bezüglich Taxi-Benützung Zürich HB-Kloten und vv besteht folgende Regelung:

1. Besatzungen, die vom Hauptbahnhof nach Kloten und vv zu transportieren sind, haben in erster Linie den Swissair-Autobus zu benützen.
2. Steht kein Swissair-Bus zur Verfügung, haben die Besatzungsmitglieder das Recht, einen Taxi zu benützen.
3. Gemäss Deplacereglement sind Taxi-Spesen mittels separatem Taxi-Abrechnungsformular dem Departement Operationen einzureichen und werden dann mit der nächsten Deplacement- und Salärauszahlung zurückvergütet.
4. Nach Möglichkeit wird den Besatzungsmitgliedern ein Taxi-Gutschein ausgehändigt.

Weiter schreibt die Swissair noch: " ... Wir haben die Abfertigung in Zürich - HB angewiesen, für die Besatzungen wenn immer möglich Taxi-Gutscheine auszustellen. Da das Eintreffen von Besatzungsmitgliedern aber vielfach mit QGO, oder andern Schwierigkeiten zusammenfällt, können wir Ihnen nicht garantieren, dass diesem Wunsche immer nachgekommen wird....."

Mit freundlichen Grüßen

sig. Dr. P. Hunziker

ES WAR EINMAL.....

( Aus dem Archiv der Funkstation Dübendorf )

Im Jahre 1933 fand in Luzern eine Konferenz aller am Rundfunk interessierten Länder statt. Ihr oblag die Aufgabe, einen Wellenplan für den europäischen Rundfunk aufzustellen. Egoismus einzelner Konferenzstaaten und Knappheit an Frequenzen auf dem Mittelwellenband führten verschiedentlich zum drohenden Auseinanderfall der Konferenz. Es war deshalb nicht verwunderlich, dass in solchen Situationen immer wieder der Versuch gemacht wurde, einzelne Frequenzen aus dem Bereich des Flug- und Seefunks für die Zwecke des öffentlichen Rundfunks dienstbar zu machen. Den beharrlichen Bemühungen der Kommission für Flugfunk, in welche auch Ing. Gsell im Namen der Schweiz mit grossem Erfolg mitwirkte, war es aber zu verdanken, dass die Interessen der Flugsicherung gewahrt wurden. Unter anderem warb Robert Gsell mit folgendem poetischen Erguss um Verständnis für die Wellennöte des Flugfunks:

## Funkgedanken und Gedankenfunken zur Luzerner Funkkonferenz.

Festgehämmert im Gehirne  
Steht der Wunsch - auch wenn verrant,  
Soll uns ein Ergebnis werden  
Seid, Gesellen, tolerant!

Von der Stirne heiss  
Rinnen muss der Schweiss  
Soll das Werk den Meister loben  
Doch der Segen kommt von oben.

Aus dem Aether niederprasseln  
Trommelfeuernd Rundfunkwellen-  
Ach, was hat das Funkgequassel  
Denn dem Flieger zu verzellen!

Wenn im Nebel und Gebrause,  
Seinen Blick stets festgebannt  
Auf die Skalen und die Zeiger  
Fliegt er, dann muss sein zur Hand:

Der Empfänger, um zu peilen,  
Um das Wetter zu erfahren -  
So nur kann den Raum durchheilen  
Man, trotz aller Luftgefahren!

Doch mit bösen Rundfunk's Mächten  
Ist kein ew'ger Bund zu flechten  
Und das Unglück schreitet schnell,  
Wenn der Bordfunk nicht zur Stell.

Wehe, wenn sie losgelassen,  
Ueberall, die Rundfunkwellen,  
In den Lüften, in den Gassen  
Droh'n das Flugzeug zu zerschellen.

Da werden Wellen zu Hyänen  
Verderblich ist, was ihr getan  
Denn ach, der schrecklichste der  
Schrecken,

Das ist der Mensch in seinem Wahn.  
Trümmer liegen auf den Bergen  
Festgerannt im blinden Fluge  
Uebertönt von Rundfunkwellen -  
Unfall, bei 'ner Bach'schen Fuge!

Rundfunkleute, lasst uns leben:  
Für Musik allein den Raum  
Zu benützen, sollt nicht streben,  
Müsst verzichten auf den Traum!

Wir wollen sein ein einzig Volk von  
Brüdern,  
In Wellennot nicht trennen uns,  
noch in Gefahr.  
Frei sei der Aether, wie zu Väters  
Zeiten,  
Eher den Tod, als einen Andern  
stören!

Wir wollen alle europäisch denken,  
Feldstärken und auch Kilowatt be-  
schränken,  
Wir wollen schwören auf den Plan  
von Giess \*  
Und halten ihn - auch wo er mies!

( \* Geheimrat Giess war der Präsi-  
dent der Wellenplan-Kommission )

## CINEDRAMA AUF DEM TARMAC

Ort der Handlung: Departure Gate 29 in New York, Idlewild.

Der Check " Crew at Stations " ist bereits ausgeführt. Das Loadsheet aber lässt einmal mehr auf sich warten. Im Rumpf unserer " Jungfrau - IDB ", ( inzwischen nicht mehr Jungfrau, da von Basel-Stadt geschändet ) versuchen 128 Passagiere einen Fensterplatz zu ergattern.

Entsprechend dem Motto: " Wenn es der Firma gut geht, wird es auch uns recht gehen ", freuen wir uns im Cockpit ( mit den üblichen Nebengedanken ! ) über den guten Geschäftsgang auf dem Nordatlantik. Zudem riecht die Forecast für Kloten nicht nach Nebel und wir können einem planmässigen Flug entgegensehen.

Bevor wir uns in das Noise Abatement hineinreduzieren, bleibt mir noch etwas Zeit, den Betrieb auf dem Tarmac mit kritischen Gedanken zu bestaunen.

Die Aussicht auf den Abstellplatz durch die Cockpit-Scheiben der DC-8 kann man nur mit dem Logensitz in einer Cinerama-Vorführung vergleichen. Was sich hier alles in Farben ab- und nicht abspielt, ist einfach phantastisch. Die Regie liegt dabei in den mehr oder weniger geschickten Händen der verschiedenen Airlines.

Links unten z.B. steht ein Supervisor in Swissair-Blau. Mit der linken Hand im Hosensack und dem rechten Zeigefinger in der Nase, beweist er seine Herkunft aus dem Lande, wo ja auch der Emmenthaler zur Kontrolle des Reifegrades angebohrt wird.

- Wenn der Mann sich nur nicht vor lauter Sorge um das fehlende Loadsheet den Finger bricht ! -

Dieser von mir ausgesprochene Gedanke wird von meiner Cockpit-Crew pflichtbewusst mit Lachen quittiert.

Rechts von uns auf Stand 30 steht eine " Seven-O-Seven " aus dem Lande, von dem Blériot nach dem ersten Kanalflug behauptete, es sei keine Insel mehr.

- Erstaunlich, wie man mit Hilfe von Zusatzblechen und Vortex-Generatoren einen aerodynamischen Missgriff doch noch in die versprochene Performance hineinzwingen kann. -

Die Bemalung dieses Jets in einer schwarzen Trauerfarbe ist für mich unverständlich.

- Vielleicht stammt dieser Lack aus staatlichen Restbeständen für den Anstrich von Nacht-Jagdflugzeugen, oder er bedeutet ganz schlicht: " Requiem für ein Defizit. " -

Doch da kommt der Captain Sir Battle of B., D.S.O., D.F.C. auf den dunklen Vogel zugeschritten und bringt wenigstens mit seiner dekorierten Brust etwas auflockernde Farbe in das Bild.

Vor unserer Radarnase sitzt ein Neger-Driver in seinem gelben Tankwagen. Er lauert auf Gegenverkehr, welcher in Form eines grünen Stations-Cars aus der andern Ecke des Tarmac herannaht. Mit einer unheimlichen Berechnung, die scheinbar nur den schwarzen Naturvölkern angeboren ist, setzt er jetzt mit Vollgas zu einem neunzig Grad-Intercept an. Nach dem gelungenen " fünf Centimeter-Nearmiss " zeigt er grinsend sein weisses Gebiss. ( Er erinnert mich dabei an meine schon längst fällige, zahnärztliche Kontrolle .)

- Es ist toll, wie sich auf jedem Flugplatz der ganzen Welt einfache Leute plötzlich als Stirling-Moss entpuppen können und sei es nur am Steuer eines kleinen Traktors mit W.C.-Anhängers. -

Der Schreck sitzt mir jetzt noch in den Gliedern, beim Gedanken, wie ich von einem solchen Gefährt in Klotten einmal angegriffen wurde. Es kam aus der Hangtarnung einer mobilen Jet-Treppe herausgeschossen und ich konnte nur durch ganz bruskes Einziehen des Bauches die SUVA vor einem Schadenfall behüten. Der Crew-Bag, meine einzige Abwehrwaffe, flog damals in hohem Bogen in eine Oellache.

Auf dem Outer-Taxiway rollt nun ein " goldener Falke der Ostern-Airline " zur Piste.

- Ob wohl dort im Cockpit der Flight Engineer den Auslöser seiner Infrarot-Kamera schon gespannt hat? -

An den Bildern von schlafenden Piloten scheint laut ALPA nicht alles zu stimmen. Diese seien gemacht worden, als der Captain wegen Kondenswasser-Tropfen vorübergehend die Augen schliessen musste, wird z.B. von der andern Seite behauptet. ( Vielleicht flogen sie auch mit reduzierten Kabinen-Kompressoren. )

Dass, mit einer netten Hostess auf den Knien, der fliegerische Reiz noch gewaltig erhöht werden kann, und die amerikanischen Hostessen im gegebenen Falle eine Landung selbst fertigbringen, ist nicht neu. Hollywood zeigt uns das schon lange.

Diese Sorte von Filmen hat meistens noch einen grossen Publikums-erfolg. Nur jetzt, wo dieser Filmtraum zur Wirklichkeit wurde, sind die Zuschauer nicht mehr begeistert und ein Skandal ist unvermeidlich.

- So weit kann der Kampf zwischen zwei Gewerkschaften führen. -

Auf Gate 32 wird die Super-Düsen-Maschine mit dem wohlklingenden Namen " Ciel de Champagne " zum Flug an die Seine bereitgestellt.

- Die machen aber auf chic! -

Als dernier cri haben sie sogar den Bauch ihres Jets mit der gleichen grauen Pastellfarbe gespritzt, wie sie von der Haute Couture den Frauen für die nächste Saison via VOGUE und ELLE diktiert wird.

Dem Rahmen entsprechend besteigen jetzt ihre Hostessen mit viel Charme den " Champagner-Himmel." Ihre türkis-blauen Uniformen runden das Bild ab zu einem Frühling im Bois de Boulogne.



- Diese Airline scheint keine Kosten zu scheuen - und wenn ich erst an die Saläre ihrer Piloten denke, dann ..... -

..... Ich werde in meinen Gedanken unterbrochen, durch die Meldung vom Supervisor, dass dem Start der Triebwerke nun nichts mehr im Wege stehe. Mit einer kurzen Verspätung, die wir sicher bis Zürich einholen werden, rollen wir vom Schauplatz weg. Beim Einbiegen in den Taxisstrip sehe ich, wie unsere Big-Eight von den Zuschauern auf der Terrasse geknipst und gefilmt wird.

- Sie darf sich in ihrem rot-weissen Kleid ruhig sehen lassen.-  
Schmuck sieht sie aus, besonders heute, wo im Hintergrund der blaue Himmel mit kleinen Cumuli dekoriert ist.-

..... Taxi check please!

Schi

#### DIE FRAGE DER ERMÜDUNG

Das " Medical Committee " der IATA stellte in einem Bericht an das " Executive Committee " anlässlich der Jahreskonferenz der IATA im September 1962 unter Berücksichtigung der Ansichten von Piloten fest,

1. that piloting jet aircraft is not more tiring than flying piston-engined aircraft;
2. that flights in an east-west direction are more tiring than flights in a north-south direction, because of the time-change involved;
3. that there appears to be a definite relationship between stress engendered and the number of take-offs and landings performed, as well as the nature of the ATC conditions experienced;
4. that routine medical examinations have not revealed any deterioration in the physical condition of the pilot population as a whole, nor is there any evidence of an increase in the incidence of so-called stress-induced diseases;
5. that the adaptation phase, when converting to a new type of aircraft, is often accompanied by an increase in the number of complaints of fatigue, which, however, decreases as pilots become more familiar with the new aircraft;
6. that it is necessary clearly to differentiate between fatigue and stress.

## ZOLLFRAGEN

1.  
Immer und immer wieder wird anlässlich von Diskussionen von den Besatzungen geltend gemacht, dass im Falle einer stichprobeweisen Gepäckkontrolle der Zollbeamte verpflichtet sei, weisse Handschuhe zu tragen. Da mir dies von Anfang an etwas spanisch vorkam, bin ich der Sache nachgegangen.

In der Vollziehungsverordnung zum Zollgesetz steht folgendes:

" Der Zollpflichtige ist verpflichtet, das Zollgut auf eigene Rechnung und Gefahr zur Zollrevision bereitzustellen. Dies umfasst das Abladen, Oeffnen und Bereitlegen der zu kontrollierenden Waren etc. "

Aufgrund dieser Bestimmung fällt logischerweise auch das Tragen von weissen Handschuhen ausser Betracht. Ebenfalls ist somit das Oeffnen der Koffer und das Aus- und Einpacken Ihre Pflicht und nicht die des Zollbeamten.

2.  
Kürzlich wurde ein Besatzungsmitglied nach erfolgter Zollrevision in Genf in Zürich nochmals zu einer Nachrevision aufgefordert. Dieses Vorgehen wurde von der Besatzung allgemein als Schikane angesehen.

Eine Besprechung mit Herrn Hablützel vom Zollamt Zürich ergab folgendes: Zwischen Zürich und Genf besteht keine reine Inlandstrecke, d.h., Lokal- und Auslandspassagiere werden gemischt befördert. Damit besteht theoretisch und praktisch ein gewisses Schmuggelrisiko. Um dieses Risiko möglichst gering zu halten, gibt der Lokalpassagier seinen Koffer in Genf am Check-in Counter ab und sieht ihn bis in Zürich am Zolltisch nicht mehr. Zudem wird sein Gepäck mit der grünen Klebeetikette, welche nicht als Zollcuittung, sondern als Bezeichnung für Inlandgepäck dient, versehen. Der PAX hat also keine Möglichkeit, vor Passieren des Zürcher Zolls an sein Gepäck heranzukommen und etwelche in Flugzeug erhaltene Waren darin zu versorgen.

Anders liegt der Fall bei den Besatzungen. Nach Verzollung in Genf wird auch dieses Gepäck als Inlandgepäck taxiert und von Swissairpersonal auf das Flugzeug gebracht. In Zürich jedoch steht es jedem Besatzungsmitglied frei, seinen Koffer vom Flugzeug aus selbst zum Zoll zu tragen oder auf die Beförderung durch den Handwagen zu warten. In der Zeitspanne und auf dem Weg vom Flugzeug zum Zoll besteht also eine Möglichkeit, Zollgut im Gepäck verschwinden zu lassen.

Diese Möglichkeit veranlasst die Zollbehörden zu Stichproben, welche übrigens nicht nur bei Besatzungen, sondern trotz aller Sicherungsmassnahmen auch bei den Passagieren durchgeführt werden. Ein dadurch entstehendes Gefühl der Unsicherheit hindert manchen an einer vielleicht ins Auge gefassten Unkorrektheit.

Da wir alle jedoch ein reines Gewissen haben und uns an die Vorschriften halten, haben wir überhaupt nichts zu befürchten und können eine Nachrevision stolzen Hauptes über uns ergehen lassen.

3.

Eine Anregung meinerseits, ob nicht bei Massenandrang ein zweiter Zollbeamter die Abfertigung beschleunigen würde, musste aus akutem Personalmangel vorläufig zurückgestellt werden.

Mit freundlichen Grüßen

sig. Klaus Schmidli

Fach 318

Ein Schüttelreim zum Trost für Q

( Siehe Oktober-Rundschau, Seite 14 )

Goldstock hell, da Sonne scheint.  
Teuflisch wie sich alles reimt.  
Wer so dichtet wird auch warten,  
wir spielen da mit off'nen Karten.

Anstehn bringt den kleinren Schaden,  
wer oben ist, kann nur noch " aben "!!!

- Leider auch wahr -

Schi

1958 9.8.	Fehlablesung des Höhenmessers, Benina, Libya	Central African Airways	Viscount VP-YIE
--------------	---	----------------------------	--------------------

Aus dem Untersuchungsbericht des libyschen Verkehrsministeriums

Hergang:

Das Flugzeug stand auf der Linie Salisbury-London im Einsatz. In Entebbe wurde die Besatzung für die nächste Teilstrecke - über Khar-toum und Wadi Halfa nach Benghazi-Benina - gewechselt. Nach normal verlaufenem Flug startete das Flugzeug um 2120 in Wadi Halfa. Der Flug bis vor Benina verlief routinemässig. Um 0101 verliess das Flugzeug die Reiseflughöhe von 16500 ft. Um 0111 nahm es Verbindung mit der Verkehrsleitung Benina auf. 0112 meldete es Standort süd-östlich Benghazi auf 4000 ft und erhielt Bewilligung zum Absinken auf 2500 ft, um 0114 Bewilligung zum ADF/DME-Direktanflug auf Piste 33. Das Flugzeug bestätigte und meldete, dass es die Höhe 2500 ft verlasse. Etwa 20-30 Sekunden später prallte es mit ausgefahrenem Fahrwerk auf Kurs 328 auf den Boden, und zwar auf einer Höhe von 964 ft ( 539 ft über Pistenhöhe ) und 5 1/2 Meilen vor dem Flugplatz, wo es noch rund 1000 ft höher hätte fliegen sollen.

Das Flugzeug wurde zerstört; von den 7 Besatzungsmitgliedern kamen 4 und von den 47 Passagieren 32 ums Leben.

Wetter:

6/8 Stratus mit Untergrenze 500 ft, Obergrenze etwa 2500 ft;  
Sicht 6 Meilen;  
Nordwind 2 Kt;  
Die Stadt Benghazi war wolkenfrei.

Untersuchung:

Der Kommandant hatte den Flughafen Benina und die Umgebungsverhältnisse gut gekannt; vor dem Anflug hatte er sich über leichte Magenschmerzen beklagt. Die Besatzung hatte zur Zeit des Unfalls 19 Stunden ohne Schlaf verbracht und war gegen 13 Stunden im Dienst, wovon 9 1/2 Stunden im Flugdienst ( flight-time ). Die Ueberlebenden sagten aus, dass der Sinkflug bis zum Aufprall keine Besonderheiten aufgewiesen hatte.

Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte für mechanische Defekte oder für unrichtige Höhenmessereinstellung. Wäre die letzte Höhenmeldung 2500 ft richtig gewesen, so hätte das Flugzeug bis zum Unfall mit 3100 - 4600 ft/Min. absinken müssen. Die Umstände deuteten eher auf eine Fehlableseung des Höhenmessers; bis zum Einflug in die Wolken-schicht liess sich der ungefähre Standort des Flugzeugs aus der Sicht auf die beleuchtete Stadt Benghazi erschliessen, und in der letzten Flugphase hatte sich der Kommandant mehr auf den 100 - und weniger auf den 1000-ft Zeiger konzentrieren müssen, welcher letzterer überdies ungünstig beleuchtet war ( Schatten auf dem obern Teil des Instrumentes ).

Besatzung:

Der Kommandant wies eine Flugerfahrung von nahezu 11'000 Std. auf mehr-motorigen Flugzeugen auf; sein Copilot - ebenfalls Captain in seinem Rang - verzeichnete gegen 4500 Std.

Unfall-Pikett:

Die Untersuchungsorgane stellten fest, dass die ganze Rettungsaktion sehr zu Beanstandungen Anlass gab. - Der Unfall ereignete sich um 0115, 5 $\frac{1}{2}$  Meilen vom Flugplatz entfernt; bis um 0300 gelang es nicht, die Rettungsmannschaften richtig in Aktion zu setzen. Hauptgrund: Missverständnisse wegen Sprachschwierigkeiten!

Wahrscheinliche Ursache:

Zusammenstoss mit überhöhtem Gelände im Wolkenflug, wahrscheinlich verursacht durch Fehlablesung der 1000-ft-Marke des Höhenmessers, möglicherweise beeinflusst durch Ermüdung.

\* \* \* \*

Y E A R S

CORRIGENDA zu Unfallbericht " Ueberrollen der Piste ( Aquaplaning ) "  
in der Rundschau Oktober 1962:

Im Nachsatz des " Schreiberlings " sollte es 13 Kts Uebergeschwindigkeit ( statt 31 Kts ) heissen.

1958 28.4.	Fehlablesung des Höhenmessers bei Prestwick, Scotland ( Platzhöhe 64 ft )	BEA Viscount 802 G-AORC
---------------	--	----------------------------

Aus dem Untersuchungsbericht des Ministry of Transport and Civil Aviation

#### Hergang:

Das Flugzeug war um 2042 in London Airport gestartet und befand sich auf einen Leer-Ueberflug nach Prestwick, wo für einen Charter-Flug Passagiere abzuholen gewesen wären.

Die Reise Flughöhe betrug 18'500 ft. Der Sinkflug wurde vorerst bis auf 8500 ft bewilligt. Wenige Minuten später erhielt das Flugzeug die Anweisung, das Funkfeuer Prestwick auf 4000 ft zu überfliegen. Den Piloten schien der Sinkflug bis zum Aufprall am Boden normal zu sein. Um 2208 kam die Maschine nahe beim Funkfeuer zur Bodenberührung ( auf 500 ft ), sehr kurze Zeit nachdem der Kommandant das Durchfliegen der Höhe 11'000 ft ( im Warteraum ) gemeldet hatte. Während des Ausrutschens über 400 m brach um den linken Flügel Feuer aus.

Von den 5 Besatzungsmitgliedern wurden drei schwer verletzt.

#### Besatzung:

Der Captain wies eine Flugleistung von 10'135 Stunden auf, wovon mehr als 9000 Std. als Kommandant und 766 Std. auf dem Viscount 802. Seine Fähigkeit im Instrumentenflug war nach den Qualifikationen der Gesellschaft auf einen hohen Standard. Es wurde jedoch erwähnt, dass sein Reaktionsvermögen etwas langsam sei und dass er dazu tendiere, sich zu viel zuzumuten. Der First Officer verzeichnete bis zum Unfall 5260 Std., wovon 544 auf Viscount 802. Er war qualifiziert als pflichtbewusster Pilot; Bemerkungen wiesen jedoch auf eine gewisse Langsamkeit und Mangel an Selbstvertrauen.

#### Untersuchung:

Es liess sich berechnen, dass sich das Flugzeug auf einer Höhe von 4500 ft befand, als der Kommandant zwischen 2203 und 2204 die Höhe von 14'500 ft meldete. Auch bei den folgenden Ablesungen von 12'500 und 11'000 ft - in Wirklichkeit 2500 und 1000 ft - erkannte die Besatzung die Fehlablesung um 10'000 ft nicht.

#### Wahrscheinliche Ursache:

Der Kommandant flog das Flugzeug während des Sinkfluges in den Boden, nachdem er den Höhenmesser um 10'000 ft falsch abgelesen hatte. Die nicht sehr klare Präsentation des Instrumentes und die vor allem bei Nacht erschwerte Ablesung mag dazu beigetragen haben.

Mangelhafte Zusammenarbeit der Piloten und Mangel an Aufmerksamkeit von seiten des First Officers waren ebenfalls beitragende Faktoren.