

aeropers rundschau

10. Jahrgang

Nr. 102

April 1963

| | |
|--|----|
| Liebe Mitglieder | 2 |
| Die Fliegerei was sie bietet und verspricht | 5 |
| Theorie und Praxis | 6 |
| Kritik | 7 |
| Nordatlantik-Statistik | 8 |
| Wie werde ich Flieger? | 10 |

Unfallbericht:

Night Circling, Verlust der Steuerbarkeit, Air France,
24.12.1958 in Wien.

Redaktion:

Capt. H. Kaufmann
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

Die Herren

Rotach Jean Claude, Pilot
und
Briner Max, Pilot

wurden neu in die Aeropers aufgenommen. Wir heissen Sie in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

Neues Formular Flight Plan

Nach der Einführung der neuen Formulare und dem Wegfall des Flugrapportes, wurden von unseren Mitgliedern Vorschläge eingereicht, um diese Formulare praktischer zu gestalten. Diese Vorschläge wurden der Swissair unterbreitet, und sie teilte uns mit, dass in der Praxis bis heute zu viele Unstimmigkeiten mit diesen Formularen entstanden sind. Man ist bestrebt, eine einfachere Lösung, welche alle Angaben für die Statistik liefert, zu suchen und zu diesem Zwecke wird wahrscheinlich wieder ein vereinfachtes Flugrapportformular eingeführt werden müssen.

Vertragsabstimmung

Die von Ihnen gewählten Stimmentzähler, Herren Ritzi und Schmidli, haben das folgende Resultat der Abstimmung festgestellt:

| | | |
|------------------------------------|------------|----------------|
| <u>TOTAL STIMMBERECHTIGTE:</u> | <u>275</u> | |
| (Piloten und Navigatoren) | | |
| <u>TOTAL EINGEGANGENE STIMMEN:</u> | <u>240</u> | = <u>87,4%</u> |

Davon

| | | | |
|-----------------------|-----|---|-------|
| <u>Ja:</u> | 208 | = | 86,6% |
| <u>Nein:</u> | 31 | = | 12,9% |
| <u>Leer/Ungültig:</u> | 1 | = | 0,5% |
| <hr/> | | | |
| <u>TOTAL:</u> | 240 | = | 100% |

Die Stimmbeteiligung kann im Vergleich zur allgemeinen schweizerischen Stimmbeteiligung als gut betrachtet werden. Ich habe hier aber trotzdem einige Bemerkungen anzubringen. Mich persönlich befriedigt das Resultat nicht, indem ich feststellen muss, dass 35 Mitglieder über einen Arbeitsvertrag, welchem sie persönlich unterstellt sind, sich weder für ein Ja noch für ein Nein entschliessen können. Wenn es jedoch Gleichgültigkeit sein sollte, so verstehe ich diese Einstellung noch weniger, denn dadurch wird die Würdigung der geleisteten Arbeit von vielen Mitgliedern, die sich aktiv für die Aeropers einsetzen, ganz eindeutig geschmälert. An diese Nichtstimmer möchte ich den Appell richten, wenn Sie sich nicht einmal für einen Arbeitsvertrag interessieren, aber trotzdem mitprofitieren, so halten Sie in Zukunft vermehrt den Mund, denn es ist Ihnen ja offenbar gleich, unter was für einem Arbeitsvertrag Sie Ihren Beruf ausüben.

Neuer Arbeitsvertrag 1.1.1963

Die Nachzahlungen der Saläre gemäss Art. 25 werden mit dem Mai-Salär erfolgen. Zum gleichen Zeitpunkt wird ebenfalls die VE-Uebergangsrente ab 1.1.1962 ausbezahlt werden.

Da einige Fälle noch besprochen werden mussten, war es aus administrativen Gründen nicht möglich, die Nachzahlungen schon diesen Monat vorzunehmen.

Ordentliche Generalversammlung der Swissair

Am 19. April fand die ordentliche Generalversammlung statt, an welcher 652 Aktionäre teilnahmen.

Sie erhielten ebenfalls einen Geschäftsbericht, woraus Sie die wichtigsten Daten entnehmen können.

Zu Ihrer besseren Orientierung gebe ich Ihnen hier noch einen Ausschnitt aus dem Exposé von Herrn Dr. W. Berchtold wieder, aus welchem Sie die Resultate der einzelnen Sektoren ersehen.

... Den grössten Erfolg erzielte die Swissair mit den drei DC-8 auf der Nordatlantikstrecke: Bei einer Ausnützung von fast elf Stunden im Tag und einem Jahresstreckenumsatz von 120 Mio. Fr. brachte der Flugbetrieb auf dieser Strecke einen Ueberschuss von 17,7 Mio. Fr. Das wirtschaftliche Gegenstück zum Nordatlantik bildet das europäische Kurzstreckennetz. Obwohl hier die höchsten durchschnittlichen Verkehrseinnahmen erzielt werden, liegt das Verhältnis zwischen Kosten und Erträgen so ungünstig, dass die Flugbetriebsrechnung für Europa bei einem Umsatz von 149 Mio. Fr. mit einem Verlust von 6,5 Mio. Fr. abschliesst. Ein Problem besonderer Art in Europa bildet das Erreichen einer genügenden Ausnützung der Caravelle auf den Kurzstrecken. Ein Blick auf das Ganze aber zeigt andererseits, dass das Europeanetz wichtigste Zubringerfunktionen ausübt und so die Konkurrenzfähigkeit auf dem gesamten Netz entscheidend beeinflusst.

Seit der Inbetriebnahme des Coronado erzielen auch die Strecken in den Nahen und Fernen Osten sowie nach Südamerika verbesserte Resultate. Der Nahe Osten brachte bei einem Streckenumsatz von 35 Mio Fr. einen Ueberschuss von 300000 Fr. Im Fernen Osten erreichte Swissair bei einem Streckenumsatz von 48 Mio. Fr. einen Ueberschuss von 800000 Fr. Der Betrieb der Südatlantik-Route zeigte bei einem Umsatz von 23 Mio Fr. in der Flugbetriebsrechnung einen Fehlbetrag von 500000 Fr. Die Strecke nach Westafrika endlich befindet sich noch im Entwicklungsstadium: der Umsatz von 3 Mio Fr. ist gleichbedeutend mit einem Defizit von 900000 Fr.....

Der Verwaltungsratspräsident, Herr E. Schmidheiny, sprach allen Berufskategorien den Dank aus, denn ihr Einsatz und ihre Einstellung sowie der Sparwillen trugen auch wesentliche Früchte zum guten Geschäftsabschluss bei.

Neu an dieser Generalversammlung war, dass sich ein Aktionär über den Gesamtarbeitsvertrag des VPOD äusserte, indem er für eine Verbesserung der Saläre eintrat.

Bei den heutigen Konjunkturzeiten ist es für ein Transportunternehmen mit kleinen Verdiensten und grosser Konkurrenz, wie wir es darstellen, sicher nicht leicht, alle Forderungen zu erfüllen. Wir Piloten wollen jedoch hoffen, dass ~~wir~~ das qualifizierte, technische Personal erhalten bleibt, damit wir gut gewartete Flugzeuge wie bisher verwenden können.

VE-Verbesserung im 1964

Wie Sie aus den Vertragsunterlagen ersehen können, wird man im Jahre 1964 Verhandlungen pflegen, um eine Verbesserung der VE anzustreben. Ich bitte alle Mitglieder, welche Ideen für eine Verbesserung haben, dem Sekretariat davon Mitteilung zu machen. Der Vorstand wird dann aufgrund der Vorschläge verschiedene Varianten berechnen lassen, wobei die Verwirklichung einer Verbesserung von der zur Verfügung stehenden Summe oder einer erhöhten Prämienleistung abhängig ist.

Mit freundlichen Grüßen

A. Sooder, Präsident

DIE FLIEGEREI WAS SIE BIETET UND VERSPRICHT

Das ist der Titel eines neuen Buches, herausgegeben vom Bilderdienst der Firma Nestlé.

Dieses grosse, sehr gut redigierte und graphisch geschmackvolle Buch, schliesst endlich eine Lücke in der Nachwuchsförderung für die Fliegerei. Es ist das erste gute Buch, seit dem "Fliegt mit!" von Walter Ackermann, welches der Jugend die Fliegerei mit ihren Zusammenhängen zu erklären vermag. Die 144, zum Teil grossformatigen Farbaufnahmen, werden aber auch bei Erwachsenen und sogar Fachleuten Anklang finden.

Die Mitarbeiter an diesem Buche sind:

Dr. W. Eichenberger, Dr. Klaus Müller, Oberst i.Gst. P. Henchoz, Capt. G. Mirault, Dr. J. Fritschi, F. Liardon, F. Bigler, W. Ledermann, Navro Harry Hofmann, Max Virchaux, H. Meyer und Capt. A. Hool.

Diesen Herren und der Firma Nestlé darf man zum gelungenen Werke gratulieren. Der Preis von 6.50 Fr. (nebst 504 Punkten) ist bescheiden und selbst für einen Jungen erschwinglich.

Schi

Appendix to

THEORIE UND PRAXIS.....

Aus " Big Eight ", a Biography of an airplane, by R.G. Hubler

.....

..... At 25 minutes all the necessary food was aboard.

Appendix: At 27 min. the " fiddle around " and run up and down for the loadsheet began

at 28 the purser found that 2 pax were missing

at 28 $\frac{1}{2}$ message to the trfc-office about the two par

at 38 the two were found in the toilet of the a/c

at 41 the load supervisor moved and removed the stairs for the 18th times

at 49 the man at the groundpower was still unable to give the damned outfit some power

at 58 the powerunit was changed into another unit even worse in output

at 1h 09 min. the captain dicides to perform a combusterstart

at 1h 18 min. No. 3 engine blasted down because some durty arguments of the Dept. IV were in stage 18 of the jet.

at 1h 25 all engines ok

25 $\frac{1}{2}$ ac taxiing

29 ac taking off

29 $\frac{1}{2}$ the three aft shithouses u/s due to missing

Deckel, cont. decompression for ent.flight

für the next 8h 18 min. 129 pax used the two front shithcuses.

After landing NY the crew nearly exploded from lak of shitting possibility during flight.

Nothing to do with planning, just normal, crew performing duty.

coriolis

KRITIK

(aus dem VDSS-Kurier, März 1963)

Am 14. März erhielt das gesamte Kabinenpersonal eine Weisung vom Chefsteward bzw. Chefhostess. Der Inhalt war die Abschrift eines Passagierbriefes, der sich allgemein sehr lobend über seine Erlebnisse als SR Passagier äusserte. Einzig die mangelhafte Orientierung der Passagiere durch die Piloten wurde darin kritisiert. Alle hatten an diesem Brief berechtigt Freude, bis dann der Text kam, welcher im Kabinendienst dazugedichtet wurde.

Die Art und Weise, wie man das Kabinenpersonal einmal mehr für einen Fehler verantwortlich macht, den andere verschuldet haben, müssen wir energisch zurückweisen. Ist es nicht möglich, dass man uns einmal ein Kompliment macht, ohne gleichzeitig noch den Hammer zu schwingen? Man sollte meinen, dass bei der überragenden, allgewaltigen Stellung, die ein Pilot auf dem Flugzeug einnimmt, es unnötig ist, dass er durch das Kabinenpersonal auf gewisse Duties aufmerksam gemacht werden muss. In sehr vielen Fällen wird man es uns sogar noch übelnehmen, dass wir uns eine solche Einmischung überhaupt erlauben.

Als Unterlage für die Ansagen betr. Flugzeit, Geschwindigkeit, Höhe, Route etc. wurde ein spezielles Formular geschaffen. Haben sich vielleicht unsere Vorgesetzten schon einmal die Mühe genommen, um festzustellen, in wie wenig Fällen der Steward diese Formulare vor dem Flug komplet ausgefüllt erhält. Haben Sie schon die Antworten gehört, die ein Steward kassieren muss, wenn er sich nach der Aussentemperatur am nächsten Flughafen erkundigt???

Eine Aufforderung für vermehrte Orientierung der Passagiere durch das Cockpit an die Adresse der Piloten wäre wohl die elegantere und bessere Lösung gewesen.

* * * *

NORDATLANTIK-STATISTIK 1962

USA - Europa, Januar - Dezember.

| Airline | Anzahl Pass. | Rang | Anzahl Sitze | Rang | Ladefaktor |
|-----------|--------------|------|--------------|----------|-------------|
| Pan Am | 448837 | 1 | 906214 | 10 | 49,5 |
| TWA | 276500 | 2 | 528552 | 6 | 52,3 |
| BOAC | 206454 | 3 | 431379 | 11 | 47,9 |
| AirFrance | 194877 | 4 | 384570 | 9 | 50,7 |
| DLH | 144140 | 5 | 258540 | <u>3</u> | <u>55,8</u> |
| SAS | 128715 | 6 | 247805 | 7 | 51,9 |
| KLM | 125818 | 7 | 246119 | 8 | 51,1 |
| Alitalia | 122160 | 8 | 225110 | <u>4</u> | <u>54,3</u> |
| Sabena | 84767 | 9 | 178433 | 13 | 47,5 |
| Swissair | 82866 | 10 | 158320 | <u>5</u> | <u>52,3</u> |
| Irish | 56236 | 11 | 95178 | <u>1</u> | <u>59,1</u> |
| E1A1 | 56010 | 12 | 97057 | <u>2</u> | <u>57,7</u> |
| AirIndia | 25126 | 13 | 62667 | 14 | 40,1 |
| Iberia | 16180 | 14 | 44652 | 15 | 36,2 |
| Quantas | 12729 | 15 | 26802 | 12 | 47,5 |
| Pakistan | 7582 | 16 | 22631 | 16 | 33,5 |
| TOTAL | 1'983997 | | 3'914029 | | 50,8 |

=====

NORDATLANTIK-STATISTIK

USA - Europa 1958/1962

| Airline | Anzahl Sitze (ooo) | | | Anzahl Pass. (ooo) | | | | |
|-----------|----------------------|-------|-----------------|----------------------|----------|-------|-----------|-----------------|
| | 1958 | 1962 | Zunahme in % | 1958 | %v.Total | 1962 | % v.Total | Zunahme in % |
| Pan Am | 442,8 | 905,2 | 104 | 278 | 26,4 | 448,8 | 22,6 | 61 |
| TWA | 275,6 | 528,5 | 92 | 160,5 | 15,2 | 276,5 | 13,9 | 72 |
| BOAC | 176,8 | 431,4 | 145 | 120,4 | 11,4 | 206,4 | 10,4 | 71 |
| AirFrance | 142,1 | 384,6 | 170 | 90,6 | 8,2 | 194,9 | 9,8 | 115 |
| DLH | 85,1 | 258,5 | 204 | 54,4 | 5,2 | 144 | 7,2 | 166 |
| SAS | 167,6 | 247,8 | 48 | 103,3 | 9,8 | 128,7 | 6,5 | 25 |
| KLM | 135,7 | 246,1 | 82 | 77,9 | 7,4 | 125,8 | 6,3 | 61 |
| Alitalia | 49,5 | 225,1 | 360 | 26,4 | 2,5 | 122,2 | 6,1 | 364 |
| Sabena | 107,8 | 178,4 | 66 | 58,6 | 5,6 | 84,8 | 4,3 | 43 |
| Swissair | 64 | 158,3 | 147 | 41,7 | 4,0 | 82,8 | 4,2 | 99 |
| Irish | 25,4 | 95,2 | 280 | 9,4 | 0,9 | 56,2 | 2,83 | 498 |
| E1A1 | 31,6 | 97,0 | 207 | 18,7 | 1,8 | 56,0 | 2,82 | 199 |
| Iberia | 26,9 | 44,6 | 66 | 10,2 | 0,9 | 16,2 | 0,8 | 59 |
| Quantas | 11,9 | 26,8 | 125 | 5,3 | 0,5 | 12,7 | 0,6 | 140 |

WIE WERDE ICH FLIEGER?

(entnommen einem deutschen Fliegerbuch aus dem Jahre 1930)

Fliegen lernen kann jeder, der körperlich und geistig gestählt ist. Zwar kommt es trotz aller Verbesserungen des modernen Flugzeuges immer noch sehr auf die Persönlichkeit des Fliegers, auf seine Sinnesorgane, auf seinen Mut, auf seine Intelligenz an. Auch ein gut Teil fliegerischen Gefühls ist nötig, das Flugzeug sicher zu starten und es gut wieder aufzusetzen. Falsch wäre aber die Meinung, dass nur wenigen Auserwählten die Führung einer Flugmaschine anvertraut werden könne. Allerdings: wer Spitzenleistungen vollbringen will oder soll, wie der Kunstflieger, der Militärflieger, oder wer bestimmt ist, im Luftverkehr Fluggäste mit sich zu führen, muss natürlich überragende Begabung besitzen, die Lüfte zu meistern. Fliegen als solches jedoch hat mancher in zwei Stunden und in noch kürzerer Zeit erlernt, in derselben Frist, wo sich das Radfahren begreifen lässt.

Trotzdem darf nie vergessen werden, dass der Mensch zu den 25% Landlebewesen gehört, die nicht zu fliegen vermögen, oder zu den 33% aller Lebewesen, wenn auch die im Wasser lebenden eingerechnet werden, denen keine Flugorgane mitgegeben worden sind. Von rund 420 000 verschiedenen Tierformen zu Wasser und zu Lande sind etwa 260 000 des freien Fluges fähig. Der Mensch aber gehört nicht zu ihnen: er bedarf, um sich in die Luft zu erheben, besonderer Hilfsmittel, die unter seiner ständigen Aufsicht bleiben müssen.

Die Luft ist in dauernden Hin- und Herströmen begriffen, ist bald durchsichtig und klar, bald von Nebel und Dunst erfüllt. Wer die luftigen Höhen aufsucht, gerät rasch in Kampf mit ihnen und mit seiner Maschine. Unterliegt er, wenn es hart auf hart geht - und jeder Flieger wird früher oder später in den härtesten Ernstfall gezwungen -, so schmettern ihn die Gewalten der Lüfte nieder. Aus dem siegreich seine Bahn ziehenden Flugzeug kann in wenigen Sekunden ein wüsterschelltes Durcheinander von Tragflächen, Stangen, Rädern geworden sein - und wieder hat einer aus dem Geschlechte der Ikariden frühe Freude mit frühem Tode bezahlen müssen.

Unmöglich sind als Flieger Kurzsichtige, da sie bei der Landung versagen können, die immer das schwerste des Fluges ist; ferner Nachtblinde, Schwindlige, Unentschlossene, Leichtermüdende, gegen Höhe Empfindliche, da diese auch den einfachsten Anforderungen des Fliegens nicht gewachsen sind. Manche scheinbar mit eiserner Gesundheit ausgestattete Menschen unterliegen von 3000 Meter Höhe an der sogenannten Höhenkrankheit, die sich in Bewusstseinsstörungen und Brechreiz äußert und noch lange nach der Landung Schlaf- und Appetitlosigkeit, Schwindel, nächtliche Angstzustände nach sich ziehen. Ihre Ursache ist eine Ueberladung des Blutes mit Kohlensäure, der eine Verminderung des Gehaltes an Sauerstoff entgegensteht.

Als während des Weltkrieges in England des grossen Bedarfes halber Infanterieoffiziere, ohne dass viel auf Eignung geachtet wurde, kurzerhand als Piloten ausgebildet und verwendet wurden, ergab sich, dass von 100 durch Absturz getöteten Fliegern 60 solche waren, deren Organe und Nerven aus irgendwelchen Gründen versagten. Innerhalb eines Jahres gelang es, dank sorgfältiger ärztlicher Untersuchungen der in die Fliegertruppe einzustellenden Kandidaten, diese Zahl auf 20 und späterhin auf 12 herabzudrücken. Die Heeres- und Marineflieger der rüstenden Staaten werden natürlich auch heute noch, und zwar mehr denn je, aufs schärfste gesiebt und stehen unter dauernder Beobachtung.

Der unter normalen Verhältnissen sein Sportflugzeug Tummelnde aber hat, wenn die oben angegebenen Voraussetzungen zutreffen, keinerlei Schwierigkeiten zu befürchten. In zweieinhalb bis drei Monaten kann er den Führerschein A erwerben, der zur Führung von Sportflugzeugen der Klasse A mit und ohne Begleiter berechtigt, nicht aber zur gewerbmässigen Personenbeförderung. Das Schulgeld schwankt zwischen tausend Mark und dem mehrfachen davon, wozu noch Verpflegung und Unterkunft kommen.

Billiger und doch wieder schwieriger ist die Ausbildung zum Segelflieger, denn was bei Motorflugzeugen die Anlernung des Schülers erleichtert - das Vorhandensein einer Doppelsteuerung -, wäre bei Segelflugzeugen ziemlich zwecklos, da während der kurzen Zeitdauer der ersten Flüge dem Schüler kaum Gelegenheit gegeben werden kann, mit der Steuerung vertraut zu werden. Daher wird die eigentliche Ausbildung auf der Erde vorgenommen und der Schüler in Lehrschaukeln oder im Schulgleiter auf dem " Wackeltopf " in der Handhabung des Steuerknüppels unterwiesen. Mit ganz kurzen Sprüngen beginnen dann die Versuche, frei zu fliegen, und in allmählich wachsender Erfahrung reift der Schüler zum selbständigen, Abtritt und Böen beherrschenden Segelflieger, bis er schliesslich am Hang Kurven und Kreise auszuführen und zuerst eine halbe, später auch eine ganze Minute sich in der Luft zu halten vermag. Ein weiter, weiter Weg ist aber noch zu erledigen, ehe an Rekordmöglichkeiten gedacht werden kann.

Und nun zur Akademie des Fliegens, zur deutschen Verkehrsfliegerschule. Hier ist die Auslese der dem lockenden Berufe eines Luftkapitäns Entgegenstrebenden naturgemäss besonders scharf und unbarmherzig. Denn letztes Vertrauen der Reisenden in die Fähigkeiten des Piloten ist erste Bedingung im Luftverkehr. Nur wenige aus den vielen sich Meldenden werden aufgenommen, und bevor diese wenigen nicht bewiesen haben, dass sie zu den Besten unter den Guten gehören, wird ihnen der erstrebte Schein C nicht ausgehändigt. Die Anwärter auf diesen Schein, der die Ausbildung zum Grossstreckenverkehr auf Grossflugzeugen verbrieft, müssen bei der Aufnahme in die Schule im Besitze des deutschen Turn- und Sportabzeichens sein, sich im Alter zwischen 18 und 23 Jahren befinden, 20 Minuten in freiem, tiefem Wasser schwimmen können und mindestens 1,70 Meter, höchstens 1,85 Meter messen (angepasst den Ausmassen der Führersitze). Auch dem handwerklich Vorgebildeten ist die Laufbahn offen, falls er sich hervorragend dafür eignet. Wissenschaftlich, sportlich und fliegerisch wird der Bewerber geprüft, als Gast ins Flugzeug gesetzt, auf seine moralischen Eigenschaften hin beobachtet. Und dann, wenn ihm das " Aufgenommen " mitgeteilt werden konnte, dann beginnt die vierjährige Ausbildungszeit in Flug- und Funktechnik.

Wenigstens 20 000 Kilometer muss der Schüler in Alleinflügen zurückgelegt haben, ehe er als Verkehrspilot am ersten Steuer sitzen darf.

Sportfreude herrscht in den Fliegerschulen! Um sechs Uhr in der Frühe ist Wecken. Dann geht's auf eine halbe Stunde zum Frühsport hinaus, zum Waldlauf, zum Baden. Nach dem Kaffeetrinken beginnt bald der Dienst. Die Abteilungen sondern sich: die einen treten zu theoretischem Unterrichte an, die anderen arbeiten in den Werkstätten praktisch als Schlosser, Schweisser, als Schmied, Tischler oder Elektriker, die dritten endlich eilen, in ihre Fliegerkombination gehüllt, auf den Flugplatz. Nach der mittäglichen Pause fängt die zweite Hälfte des Arbeitstages an, die Flugdienst, leichteren Unterricht und Sport enthält. Zwischendurch wird der Nachmittagskaffee getrunken, und nach dem Abendessen nähert sich die Stunde des Schlafengehens. Tag reiht sich an Tag, bis die jungen Flieger, gewappnet in Charakter, Wissen und Können, bereit sind, im Dienste des Luftverkehrs ihr vollbesetztes Flugzeug auch bei schlechtem und schlechtestem Wetter, genau nach den Angaben des Luftkursbuches, sicher dem Ziele entgegenzuführen.

Vom Geiste, aber, der alte und junge Flieger erfüllt, sei Zeugnis gegeben mit den Worten des Dichters, da da vom "Fliegerglück" singt:

" Hoch über den Wolken, im Banne des Lichts,
Zerreissen, zerfetzen die Sorgen in Nichts.
Versunken ist alles, was bang uns gequält,
Dort, wo unser Herz von der Sonne gestählt.
Ihr armen Menschlein, ans Erdreich gebannt,
Ihr schreitet so mühsam, so schwer durch das Land.
Wir aber jubeln und jauchsen im Licht,
Bis einst der Tod uns die Flügel zerbricht.
Bevor zu Ende das irdische Sein,
Sahen wir froh in den Himmel hinein!"

Dem gleichen Buch (Ausgabe 1930) kann man entnehmen:

..... dass von amerikanischen Piloten häufig die Klage ausgesprochen wurde, dass es ihnen bei drohender Absturzgefahr schwer falle, ihre Fluggäste zum Sprunge mit dem Fallschirm zu bewegen. Daher sind in Trenton, New Jersey, Flugzeuge gebaut worden, die im Boden der Kabine Falltüren besitzen. Durch Drehen eines Hebels werden diese vom Piloten geöffnet, worauf die mit Fallschirmen ausgerüsteten Insassen herausfallen.....!

| | | | |
|----------------|---|-------------------------------|---------------------------------|
| 1958 24.12. | Night Circling Verlust der Steuerbarkeit | Wien-Schwechat Oesterreich | Air France L-749-A F-Bazx |
|----------------|---|-------------------------------|---------------------------------|

Aus dem Untersuchungsbericht des oesterreichischen Zivilluftfahrt-Departementes

Hergang:

Das Flugzeug (Constellation) stand auf der Linie Paris-Wien im Dienst und war in Paris um 16.30 GMT mit zwei Stunden, in München mit einer zusätzlichen Verspätung um 1958 GMT gestartet. Der Ueberflug nach Wien verlief routinemässig auf 7000 ft. Um 2048 wurde das Flugzeug von der Verkehrsleitung Wien angewiesen, 4000 ft zu halten und sich über dem Funkfeuer OEB zu melden; ferner wurde ihm folgendes Wetter gemeldet:

4/8 Stratus auf 300 ft, 8/8 Stratus auf 400 ft, Wind 10 kt aus 310°.

Etwas später wurde die Bewilligung für einen ILS-Direktanflug auf Piste 12 erteilt. Um 2052 meldete sich das Flugzeug über dem Funkfeuer Steinhof, um 2056 über dem Aussenmarker, worauf es die Landebewilligung erhielt. Unmittelbar darauf meldete das Flugzeug, die Piste sei in Sicht und es werde sich über der Piste wieder melden. Der Verkehrsleiter sah die Landescheinwerfer und erteilte die- mit der letzten Meldung indirekt angesuchte - Bewilligung für einen Sichtanflug auf der Gegenpiste 30. 2057 überflog das Flugzeug den Flughafen in südöstlicher Richtung leicht sinkend auf etwa 600-700 ft, 2058 leitete es die Basiskurve ein. In dieser Kurve geriet es in vorher unbemerkt gebliebene Wolkenfetzen, in welchen die Bodensicht vollständig verloren ging. Der Pilot verlor die Herrschaft über das Flugzeug, und dieses prallte 2059 etwa 2200 Meter von der Pistenschwelle 30 entfernt zu Boden.

Der Kommandant und der Bordmechaniker wurden schwer verletzt, die übrigen Insassen kamen mit leichten Verletzungen davon; das Flugzeug wurde schwer beschädigt und brannte aus.

In der Untersuchung sagte der Kommandant aus, er sei sofort nach dem Einflug in die Wolkenfetzen wieder auf Instrumentenflug zurückgegangen; das Flugzeug sei dann vornüber gegangen; er habe am Höhensteuer, an welchem er abnormal starken Steuerdruck verspürt habe, gezogen und auch den Copiloten zu ziehen angewiesen. Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte für technische Störungen.

Ursache:

Verlust der Steuerbarkeit nach Verlust der Bodensicht in nächtlichem Landeanflug, der als Instrumentenanflug eingeleitet, aber ohne zuverlässige Kenntnis der Wolkenlage in der Flughafenumgebung als Sichtflug fortgesetzt wurde.

Am Rande vermerkt: Es lohnt sich, sich den 844 m hohen Hügel (244 m über Pistenhöhe), der südöstlich der Piste 30 nachts ein unbeleuchtetes Hinderniss darstellt, zu merken!