



1954 - 2014

aeropers rundschau

März 1964

Diem Tailleur

Zürich

Bahnhofstr. 28a / in Gassen 17 (Lift)

Telefon (051) 25 64 10

Werkzeug-
Kasten



A. Byland & Co
EISENWAREN

Rennweg 48 Zürich
Telefon 23 88 42

Kenner
kennen

KENT

Nur KENT besitzt den neuen
Micronite-Filter — ein Welterfolg!



aeropers rundschau 113

Obwohl die «aeropers-rundschau» das offizielle Organ der Aeropers darstellt, spiegeln die in den einzelnen Artikeln zutage tretenden Ansichten nicht notwendigerweise die Meinung des Vorstandes wider. Ohne die vorgängige schriftliche Einwilligung der Redaktion ist jede Wiedergabe von Artikeln aus dieser Zeitschrift untersagt.

Inhalt:

	Seite
Liebe Rundschauler	3
Liebe Mitglieder	5
O Ofen, ich muss dir was erzählen	9
Soll man Ueberschall-Verkehrsflugzeuge zulassen?	11
Unfallbericht – Constellation Ditching	19

Redaktion:

K. Strickler
E. Hohl

Versand:

Sekretariat Aeropers
Postfach 150
Zürich 58, Flughafen
Telefon 84 76 61

Druck und Verlag:

Industrie- und Verlags-
Druckerei, Emil J. Haas
Forchstrasse 280, Zürich 8
Telefon 32 94 22



Man träumt von
Mode —
man geht
zu



Bahnhofstrasse 65 Zürich





Liebe Rundschauleser

Was ich eigentlich schon in der letzten «Rundschau» hätte tun sollen, will ich hier noch nachholen. Vorerst möchte ich aber auch denjenigen danken, welche sich beim Anblick der «Rundschau» zur Kritik aufraffen konnten.

Dem einen war sie zu rot, der andere fand Druckfehler und der Dritte findet die Ausführung zu teuer.

Dazu erlaubt sich meine Wenigkeit, folgendes zu bemerken:

1. Es gibt Leute, welche von Natur aus meistens rot sehen, auch wenn es schon lange wieder grün ist.

Einen originellen Druckfehler kann man für Fr. 5.— dem «Nebelspalter» verkaufen.

3. Siehe Januar-Nummer: selbsttragend = kostenlos.

Die Kritik ist unentbehrlich, trotzdem hat auch sie ein Mass, drängt man sie zum Bessermachen, Beisst sie jämmerlich ins Gras.

So, womit das auch wieder gesagt wäre. Zu jenen, welche ein Wort der Anerkennung für die neue «Rundschau» hatten, sage ich natürlich speziell «don't mention it!»

Auf dem Rückflug von Manila schreibe ich Ihnen diesen «editorial». Es ist nicht einfach, jeden Monat etwas zu schreiben, ohne den Gedanken loszuwerden, es sei fast ein «müssen».

Nebst der gut verlaufenen IFALPA-Konferenz, welche uns knappe 2 Stunden Zeit liess, noch schnell die Stadt Manila zu besichtigen, bin ich froh, einmal auf dem «Far East» gewesen zu sein.

Vor allem kann ich von nun an, wenn ich ein «Far-East-Rösl» auf eine Europa-Tour mitnehme (darf resp. muss) und mit dem «jää, mir vom Far East sind eus das andersch gwönnt», bescheiden entgegnen, dass ich auch einmal dort gewesen sei. Womit ich hier nichts gegen die Hostessen im allgemeinen und den Far East im speziellen gesagt haben will. —

Bereits sind einige Artikel aus dem Kreise unserer Mitglieder eingetroffen und von der Redaktion mit bestem Dank entgegengenommen worden.

Mit freundlichen Grüssen
K. Strickler



Ω
OMEGA



BARTH

UHREN UND BIJOUTERIE

ZÜRICH Bahnhofstrasse 94
DAVOS-PLATZ Promenade 11

Reiche Auswahl in Schmuck und in
Schmuckuhren, die in unseren eigenen
Ateliers entworfen und hergestellt werden.

Liebe Mitglieder

Sommerflugpläne

Der Vorstand hat am 5. März nach Rücksprache mit den zuständigen Sektor-Piloten der Aeropers die folgende Sommerflugplan-Rotation gutgeheissen:

1. Nord-Atlantik
2. Far East

Die Middle-East-Rotationen wurden nachträglich ebenfalls gutgeheissen. Vor Redaktionsschluss wurde noch mitgeteilt, dass die Süd-Atlantik-Rotationen gleichgeblieben und die WA-Rotationen zeitlich günstiger liegen als bisher

Parkplätze Flughafen

Das Parkproblem auf dem Flughafen wird immer prekärer. Wir haben erneut einen Lauf genommen, um für die Besatzungen mehr reservierte Parkplätze zu schaffen. Sobald wir eine Antwort erhalten, werde ich Sie über die Ansichten des Kantons orientieren können.

Nachwuchs

An den beiden Orientierungsabenden wurden Sie dahin orientiert, dass in den nächsten 3 Jahren vermehrt massive Anstellungen von ausländischen Piloten erfolgen müssen (pro Jahr ca. 20 Piloten). Nach den Erhebungen der Swissair – das heisst das bisherige Mittel – erhalten wir

pro Jahr nur rund 18 Schweizer Piloten. Da meines Wissens noch nicht alle die Hoffnung auf einen besseren schweizerischen Nachwuchs verloren haben – auch ich gehöre zu denen – ist es an uns, in Zukunft mehr für den Nachwuchs zu tun. Wir wurden auch von Herrn Gehrig dazu aufgefordert; unsere Vorschläge werden wir daher so rasch als möglich der Swissair unterbreiten. Ich werde Sie zu einem späteren Zeitpunkt eingehender orientieren.

Für heute möchte ich zwei Punkte vorwegnehmen, mit welchen wir uns schon seit längerer Zeit intensiver hätten beschäftigen sollen.

1. Werbung bei Militärpiloten

Hier möchte ich darauf hinweisen, dass unsere Mitglieder in den Staffeln und Fliegerschulen eine vermehrte Werbung vornehmen sollten. Diskussionen und Kritiken über Vorfälle in der Swissair sollten nicht in Anwesenheit von Nicht-Swissair-Piloten gemacht werden, da sich ein Ausenstehender nur schwer ein Bild von den wirklichen Tatsachen machen kann, da auch die Diskussionen nicht immer objektiv durchgeführt werden.

2. Orientierung der Aeropers

Verschiedene Mitglieder haben Kenntnis davon, dass ein ihnen bekannter Kandidat aus einem oder mehreren Gründen von der Selektion abgelehnt wurde aus Argu-

menten, denen sie nicht ganz folgen können. Man gibt sich dann geschlagen und wirft die Flinte ins Korn und nimmt sich vor, nie mehr einen Kandidaten zur Anmeldung veranlassen zu wollen.

Ich bitte hier alle Mitglieder, welche Kenntnis von solchen Entscheidungen haben, mir etwelche vorhandenen Unterlagen und die Namen der abgewiesenen Kandidaten bekanntzugeben. Ebenfalls bitte ich Sie, mir Ihre Ansichten betreffend die Selektion – ich bin der Ansicht, dass wir uns hiezu ebenfalls äussern dürfen – bekanntzugeben.

Captain Länzlinger

Herr Länzlinger verlässt aus gesundheitlichen Gründen die Swissair, da ihm laut ärztlichem Attest die Lizenz nicht mehr erneuert wurde. Er kommt somit in den Genuss der Loss of Licence-Versicherung. Die Versicherungsgesellschaft hat den Fall zufriedenstellend erledigt. Herr Länzlinger ist bis heute der erste Loss of Licence-Fall der Aeropers.

Wir wünschen ihm weiterhin alles Gute und vor allem gute Gesundheit. Wir wollen hoffen, dass wir ihn als Passivmitglied immer wieder begrüßen dürfen.

Abänderung des Quotensystems

Am 5. März hat eine Verhandlung mit der Swissair stattgefunden, an welcher man aber noch zu keinem definitiven Resultat gekommen ist. Die Ansichten für eine zukünftige Regelung sind im Prinzip nicht mehr so weit auseinander.

Der Vorstand hat in seiner Sitzung vom 5. März eine Verhandlungspolicy festgelegt; ob diese nun an einer kommenden Verhandlung verwirklicht werden kann, wird sich zeigen.

Vorgängig habe ich in Bern mit dem Luftamt dieses Problem ebenfalls besprochen. Wenn keine Einigung zustandekommen

sollte, schlagen wir ein Dreiermeeting – Swissair/Luftamt/Aeropers – vor.

Wie weit man gehen kann

Vom IFALPA-Sekretariat in London erhielten wir kürzlich einen Brief mit einer Kopie eines Schreibens der französischen Pilotenvereinigung, worin diese der IFALPA mitteilte, dass sie mit der Vercharterung einer Caravelle an die Swissair nicht einverstanden sei. Ferner verlange sie, dass die Aeropers- und die FPAS-Piloten dieses Flugzeug nicht fliegen dürfen.

Wir orientierten dann die Franzosen, dass wir von ihnen nie eine derartige Mitteilung erhalten hätten. Als Antwort erhielten wir dann den folgenden Brief:

«We received your letter of february 24th, 1964.

We were absolutely opposed to the loan of an Air France Caravelle without crew. We are maintaining this position as long as you would fly this airplane with a two member crew.

Discussions are still going on in our association, and we are thinking of a strike against this loan in our company.»

Da die Swissair das Flugzeug gechartert hat und es auch schweizerisch immatrikuliert wurde, bestehen heute keine IFALPA Vorschriften, welche für einen Interchange sprechen. Es ist somit eine reine Angelegenheit zwischen der französischen Pilotenvereinigung und der Air France.

Krankenversicherung

Der Vergleich zwischen der Krankenkasse Helvetia inbezug auf Leistungen und Prämien ist noch nicht vollständig. Sobald die Resultate vorliegen, wird Sie Herr Dr. Schmid eingehend darüber orientieren.

Ich bitte diejenigen Mitglieder, welche mit der bisherigen Krankenversicherung nicht zufrieden sind, mir kurz ihre Gründe bekanntzugeben.

Generalversammlung 1964

Das genaue Datum der Generalversammlung ist bis heute noch nicht bekannt. Ich habe Sie in der letzten Rundschau dahin orientiert, dass sie in der zweiten Hälfte des Monats April stattfinden soll und dass Sie die Anträge so rasch als möglich einreichen sollten. Aus verschiedenen Gründen wie anderweitige Meetings und eventuelle Einsatzschwierigkeiten könnte es möglich sein, dass das Datum verschoben werden muss, das heisst auf Anfang Mai festgesetzt würde. Das genaue Datum wird Ihnen baldmöglichst bekanntgegeben. Ich bitte Sie daher, Ihre Anträge zuhanden der Generalversammlung bis zum 11. April einzureichen.

Kirchenpflege Bülach

Anlässlich der Abdankung von Captain Bohli in Bülach haben wir uns an der Tatsache gestossen, dass kein Redner der Aeropers zugelassen wurde. Wir haben uns dann bei dem Kirchenrat des Kantons Zürich orientiert. Uns wurde mitgeteilt, dass in letzter Instanz die Kirchgemeinde darüber entscheide. Darauf haben wir die Kirchgemeinde Bülach um Auskunft gebeten, die wie folgt ausgefallen ist:

«Mit Zuschrift vom 2. Dezember 1963 teilen Sie uns mit, dass anlässlich der Beerdigung des bei Dürrenäsch verunglückten Flugkapitäns Bohli neben dem Pfarrer lediglich ein weiterer Sprecher zu Worte gekommen sei, und Sie verlangen Angaben darüber, in welcher Kirchgemeindeversammlung ein entsprechender Beschluss gefasst worden sei.

Wie Ihnen der Kirchenrat des Kantons Zürich mitgeteilt hat, entscheidet in letzter Instanz die Kirchgemeinde über die örtliche Sitte bei kirchlichen Bestattungen und insbesondere darüber, ob mit dem Gebet eine Leichenrede in dieser oder jener Form verbunden sein soll (§ 65 KO). Die geltende Kirchenordnung der Gemeinde Bülach vom 10. Juni 1928 bestimmt darüber unter Art. 26, dass die öffentliche Bestattungsfeier in einer biblischen Ansprache mit Schilderung des Lebenslaufes des verstorbenen Gemeindegliedes, Gebet und Gesang bestehe. Dass daneben auf Verlangen noch weiteren Rednern das Wort zu erteilen sei, ist darin überhaupt nicht vorgesehen. Zugelassen ist nach rechtzeitiger Vereinbarung mit dem amtierenden Pfarrer nur noch der Vortrag von Grabliedern und Musikstücken durch Vereine. Wie Ihnen Herr Pfr. Büsser richtig mitgeteilt hat, ist im Laufe der Zeit der Brauch aufgekommen, neben dem Pfarrer einem weiteren Redner die Gelegenheit zu einem Abschiedswort zu geben, wenn dies von Angehörigen oder Freunden des Verstorbenen gewünscht wird. Wie weit dieser Brauch zurückreicht, konnte anhand der Akten der Kirchgemeinde Bülach leider nicht mehr zuverlässig abgeklärt werden. Jedenfalls beruht er aber auf einer langjährigen Uebung und nicht in einer ausdrücklichen Bestimmung der kommunalen Gottesdienstordnung. Er stellt – angesichts des erwähnten Art. 26 KO – ein Entgegenkommen an die Hinterlassenen und Freunde eines Verstorbenen dar und hat bis heute noch nie zu Beanstandungen in der einen oder andern Richtung Anlass gegeben oder Begehren laut werden lassen, die beobachtete Uebung wieder abzuschaffen oder auszudehnen. Im übrigen haben die von Ihnen er-

wähnten interessierten Gemeindeglieder bei der bevorstehenden Gesamtrevision der Kirchengemeindeordnung die Möglichkeit, durch entsprechende Anträge ihren Ansichten zum Durchbruch zu verhelfen.

Wir danken für Ihr Verständnis und grüssen Sie freundlich

Kirchenpflege Bülach

Der Präsident Der Schreiber

Amerika, das Land der unbegrenzten Möglichkeiten

Am Samstag, den 14. März, um ca. 17 Uhr betrat ich in New York die Hotelhalle des Hotels «Commodore», in welchem ja bekanntlich unsere Besatzungen untergebracht sind. Die Halle – ungefähr in der Grösse der Flughafen-Halle in Kloten – ist voll von Teenagern weiblichen und männlichen Geschlechts; es herrschte ein emsiges Kommen und Gehen. Vor den 6 Fahrstühlen stehen uniformierte Wächter und kontrollieren die einsteigenden Fahrgäste. In der Halle patrouillieren uniformierte Polizisten. Ich frage mich: Was geht hier eigentlich vor, was für eine Invasion findet hier statt?

Am nächsten Tag liest man in der Zeitung die Geschichte, die eine Reporterin ungefähr wie folgt schildert:

«Eine Orgie von modernen Studenten

Ich watete gestern im Hotel «Commodore» durch Haufen von zerschlagenem Glas und weggeworfenen leeren Bierbüchsen – nach einem siebenstündigen Krawall von Studenten – und klopfte an die nächste Türe.

„Kommen Sie herein, wir haben eine Orgie“, rief ein 18jähriges blondes Mädchen. Es war Mittag!

Der Raum war voll von jungen Leuten, welche einer Gesellschaft von 1500 Hochschulstudenten von mehr als 12 Hochschulen aus Neu England bis Kalifornien angehörten. Die Party begann am Freitag,

morgens um 10 Uhr. „Eine Party von 3 Tagen.“ Die Party, bemerkte sie, werde nicht vor Sonntagnacht beendet sein, nämlich dann, wenn die Basketballspiele im Madison Square Garden ausgetragen sind.

Die gleiche Blonde – mit drei anderen lachenden Mädchen auf dem Bett liegend, alle aus Bierbüchsen trinkend – macht auf eine Attraktion aufmerksam.

Ein 20jähriger Student mit Shorts und dem Oberteil des einem Mädchen gehörenden Kleidungsstückes bekleidet, nimmt einen Zug aus einer fast leeren Cognac-Flasche.

„Es ist nur eine grosse, anhaltende Party“, grinste er.

Ein Mädchen schreit: „Ich musste das Bier zuerst aus der Badewanne trinken.“ - Als ich im Fahrstuhl hinunterfuhr, sah ich eingeschlagene Türen. Ein Hotelangestellter machte die Bemerkung, dass sich die Schäden auf total 8000 Dollar belaufen. Im Fahrstuhl ruft ein Zecher aus dem 4. Stock: „Na, und? Es ist ja alles durch Versicherungen gedeckt!“

Als ich ging, fragte ich eine Studentin, ob ihre Eltern wissen, wo sie ihr Weekend verbringe. „O ja“, antwortete sie, „die Mutter sagte: ‚Werde nicht verhaftet!‘; der Vater sagte: ‚trinke kein Bier, es macht dick.‘“

Das Hotel hatte die letzte Nacht umfangreiche Sicherheitsmassnahmen getroffen: 20 Wächter und 13 Polizisten patrouillierten im Hotel. Schon am Abend hatten mehr als 100 Studenten – diejenigen, die sich nicht fügen konnten – das Hotel zu verlassen.»

Man kann wirklich sagen: Andere Länder, andere Sitten.

Mit freundlichen Grüssen A. Soeder

Oh, Ofen, ich muss Dir was erzählen! (Ein Märchen)

Ich muss Dir erzählen, was ich keinem Menschen im Dorf erzählen kann. Du hörst mir geduldig zu und verurteilst mich nicht. Du weißt, dass ich seit langen Jahren im Dorf ein Wasserrad bediene. Dieses treibt unsere Mühle. Vor Jahren hatten wir noch ein älteres Rad, bei welchem das Wasser aussen herum floss und auf schräggestellte Flächen am Radumfang wirkte, womit die Drehung des Rades erfolgte. In neuerer Zeit erschienen nun neuartige Räder auf dem Markt, die nach dem Segner-Prinzip arbeiteten. Bei dieser Bauweise fließt das Wasser innen durchs Rad und wird am Umfang aus Düsen ausgestossen. Durch den Rückstoss entsteht wiederum die Drehung. Der Altmeister unserer Zunft und viele jüngere Zunftmitglieder aus der Umgebung beklagten die neuen Räder zu gebrauchen, sagten aber zu uns Radknechten, dass dieses neue Prinzip soviel Mehrleistung und höhere Geschwindigkeit bringe, dass sie daran zweifelten, ob wir der neuen Aufgabe gewachsen seien. Diese Formulierung tat uns sehr weh, lieber Ofen, obwohl wir die Sorge unserer Meister um den guten Ablauf der Dinge begriffen. Bei der Ausbildung am neuen Rad, die aus ökonomischen Gründen so konzentriert wie nur möglich erfolgte, fielen manche harte Worte, die uns zu den technischen Schwierigkeiten noch zusätzlich belasteten. Einige meiner Arbeitskame-

den, die bei andern Müllern der Umgebung arbeiteten, schrieben ein Blatt, das sie am Anschlagbrett des Radknechtereins aushängten. Sie schrieben, dass wir zuweilen als Menschen etwas mehr Verständnis und Rücksicht von seiten unserer Meister erhalten möchten, damit wir unsere Kräfte wirklich für die technische statt für die psychologische Belastung gebrauchen könnten.

Unser Zunftmeister hatte darüber aber seine eigene Meinung. Er fand, dass für unseren Beruf nur Männer brauchbar seien, das heisst, dass empfindliche Leute eigentlich nicht hierher gehörten. Diese Meinung erhielt jeder von uns schriftlich zugestellt. Lieber Ofen, glaubst Du nicht auch, dass psychologische Belastung und Belastung durch technische Schwierigkeiten zwei sehr verschiedene Dinge sind? Begreifst Du ferner, dass ich alles nur Dir allein erzählen kann? Unsere Meister wollen einerseits nur Männer beschäftigen, die den Mut haben zu sagen, was ihnen nicht passt. Andererseits wird uns dann Empfindlichkeit oder zu geringe Belastbarkeit vorgeworfen, wenn wir wirklich einmal etwas sagen. Wir wären also am falschen Arbeitsplatz.

Du siehst, lieber Ofen, es gibt keine Möglichkeit, unsere Sorgen den Menschen zu erzählen. Behalte für Dich, was Du jetzt gehört hast. Ich aber gehe wieder zu meinem geliebten Wasserrad. Schneebutz



«Ich würde gerne wissen, wieviele Frauen an dieser Strasse sagen «Ah, du bist es», wenn ihr Mann nach Hause kommt von New York, Rio, Tokio, Istanbul, Rom oder Paris!»

Soll man Überschall-Verkehrsflugzeuge zulassen?

Der nachfolgende Artikel wurde aus dem «New Scientist» ins Deutsche übersetzt. Der englische Titel lautet: «Should Supersonic Airlines be permitted?»

Da gerade heute dieses Thema mehr denn je an Aktualität gewinnt, wurden die von Bo Lundberg (Direktor des Schwedischen Institutes für Luftverkehrsforschung) gemachten Betrachtungen ungekürzt abgedruckt. (Str.)

Oder sollte ihre Entwicklung aufgeschoben werden, bis mehr bekannt ist über die möglichen Wirkungen des Überschalllärms auf die Bevölkerung und der kosmischen Strahlung auf die Passagiere? Der Verfasser, ein offener Befürworter des Aufschubs, weist auf andere Entwicklungsrichtungen hin, die er für dringender erforderlich hält.

Es wird gemeinhin angenommen, dass alle technischen Schwierigkeiten im Zusammenhang mit Konstruktion und Betrieb von Überschallverkehrsflugzeugen – bei einer Machzahl irgendwo zwischen 2 und 3,5 – in naher Zukunft gelöst werden können. Die Hauptfrage, welche in weiten Kreisen erörtert wird, ist deshalb: Wann soll diese Art Fliegerei eingeführt werden? Ich denke an zwei bestimmte, grundlegende Probleme, welche für die Fliegerei völlig neu sind, und ich bin persönlich nicht – jedenfalls noch nicht –

überzeugt, dass sie je auf eine Art gelöst werden können, die sich mit einem wirtschaftlichen Betrieb vereinbaren liesse. Darum bleibe ich dabei, dass zuerst die Frage beantwortet werden sollte, ob wir überhaupt eine zivile Überschallfliegerei haben sollen.

Die beiden erwähnten Probleme beziehen sich auf den Überschalllärm und die kosmische Strahlung.

Als Hinweis auf die Wichtigkeit der Frage des Überschalllärms sei erwähnt, dass ein 180 Tonnen schweres Mach-2- oder -3-Flugzeug mit vermutlich 100 Fluggästen an Bord auf einer Höhe von 20 000 Metern die Erdoberfläche mit einem donnerähnlichen Lärm entlang der gesamten Überschallflugstrecke bestreichen würde, dabei auf einem mehr als 100 Kilometer breiten Band Fensterscheiben zum Klirren oder gar zum Bersten brächte und schlafende Menschen weckte. Nie zuvor in der Geschichte wären wegen so weniger so viele so stark belästigt worden! Kann man es je rechtfertigen, dass Millionen von Menschen in bevölkerten Gebieten aus dem Schlaf gerissen werden, nur damit etwa hundert Passagiere einige Stunden Flugzeit – z. B. von New York nach Los Angeles – gewinnen können? Trotz meiner Begeisterung für die Fliegerei ist meine Antwort auf diese Frage: «Nein!»

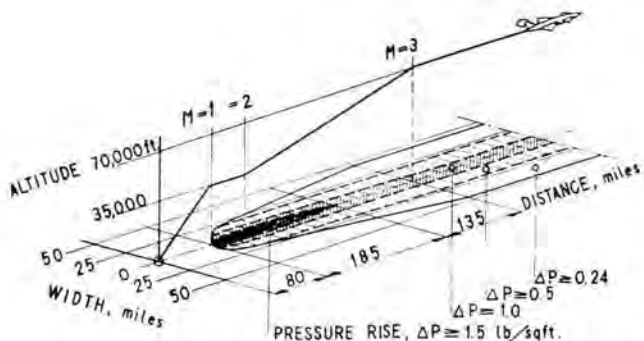


Fig. 1

Das erwähnte Beispiel der Wirkungen eines einzelnen Ueberschallfluges – Figur 1 erklärt dies näher – zeigt bei weitem nicht den vollen Ernst der Schwierigkeiten, die uns entgegentreten. Wir müssen uns über zwei Tatsachen im klaren sein :

- Ist die Ueberschallfliegerei einmal eingeführt, so wird sie unbegrenzt weiterwachsen – sofern sie überhaupt ein wirtschaftlich verantwortbares Unternehmen ist.
- Wenn sie einmal eingeführt ist, aber schliesslich wegen öffentlicher Proteste als ein Fehler erkannt wird, werden die Fluggesellschaften nicht mehr ohne finanzielle Katastrophe zum reinen Unterschallverkehr zurückkehren können.

Man kann doch einfach nicht zu einem verspäteten Anflug von gesundem Menschenverstand erwachen – wozu einem möglicherweise ein paar harte Ueberschallknälle verholfen haben – und erklären, dass all diese riesigen, spiegelblanken und schönen Flugzeuge, unermesslich kostbare Meisterleistungen von Wissenschaft und Technik, für eine Weile ganz nett waren, aber nun bei der Weltbevölkerung so unbeliebt geworden seien, dass wir sie am besten alle verschrotten würden. Damit will ich ins Bewusstsein

rufen, dass wir an einem der wichtigsten Scheidewege in der Geschichte der Technik angelangt sind, einem der wichtigsten nicht nur für die Leute, die mit der Fliegerei zu tun haben, sondern für die gesamte Menschheit. Ich persönlich halte folgendes für ganz selbstverständlich: Wir können – oder sollten wenigstens – einfach nicht immer grössere Teile der Erdoberfläche mit immer häufigerem Ueberschalldonner beschliessen, ohne im voraus volles Augenmerk auf alle Begleitumstände zu richten.

Man könnte nun argumentieren, alle Verkehrsmittel (Eisenbahnen, Lastwagen, Flughäfen) seien lärmig. Das stimmt, aber der grosse Unterschied liegt in der Tatsache, dass es ohne weiteres möglich ist, aus der Nähe von Eisenbahnlagen, Autostrassen und Flughäfen wegzuziehen, während Hunderte von Millionen Menschen auf allen Kontinenten dem Ueberschalldonner ausgesetzt wären, wenn einmal der zweifelhafte Segen des Ueberschallfluges Wirklichkeit werden sollte. Ein anderer wesentlicher Unterschied liegt darin, dass der Ueberschallknall ziemlich scharf, plötzlich und unerwartet auftritt, während der gegenwärtige Flughafenlärm mehr an- und abschwellenden Charakter hat, woran sich die Anwohner bis zu einem gewissen Grade gewöhnen können.

Als wichtigste unmittelbare Auswirkung des Ueberschallknalls werden Menschen in einem grossen Gebiet aus dem Schlaf gerissen – und Schlaf ist von grundlegender Bedeutung für die Gesundheit. Es wäre natürlich möglich, den Ueberschallflug nur beschränkt zuzulassen, beispielsweise nur während des Tages oder nur für Atlantikflüge. Daraus entstünde aber eine offensichtliche Begrenzung des Ueberschallmarktes mit Auswirkungen auf eine Rentabilität. Ausserdem zweifle ich, ob trotz solchen Einschränkungen der Ueberschallverkehr vom soziologischen, medizinischen und rechtlichen Standpunkt aus verantwortet werden kann. Die Menschen sollten ein Anrecht haben auf möglichste Ruhe auch während des Tages, vor allem in Spitälern und Kurorten. Es muss auch bedacht werden, dass viele Leute nachts arbeiten und daher während des Tages ungestörten Schlafes bedürfen. Man sollte auch Meerfahrten geniessen können, ohne nachts geweckt und tags geängstigt zu werden. Ferner sollte nicht vergessen werden, dass die in Schichten arbeitenden Schiffsbesatzungen ungestörten Schlaf nötig haben.

Gewaltige rechtliche Probleme werden zweifellos auftreten. Wer würde bezahlen für das Unrecht, hervorgerufen durch verminderte Schlafzeit und für die Verluste, hervorgerufen durch reduzierte Arbeitsleistung? Darf man die Möglichkeit ausser Acht lassen, dass beispielsweise Leute mit Herzbeschwerden infolge eines plötzlichen Knalls sterben?

Auch der Auswirkung des Ueberschalllärms auf Tiere muss Beachtung geschenkt werden. Viele Tierarten, die auf Pelzfarmen gezüchtet werden, sind besonders empfindlich gegen den eher schwachen und allmählich schwellenden Lärm der heutigen Flugzeuge. Der Ueberschallknall könnte jedoch noch grössere Verluste verursachen, als die Pelztierzüchter ohnehin schon erlitten haben. Ne-

ben diesen geschäftlichen Aspekten sollten die verschiedenen Tierschutzvereine auf die Folgen für die Haustiere aufmerksam gemacht werden.

Es ist meine Ueberzeugung, dass aus medizinischen und sozialen Gründen Ueberschallflüge über Meer und über spärlich bewohntem Gebiet nur bewilligt werden sollten, wenn die Fluggesellschaften Gewähr geben können, dass der Knall unter einer bestimmten Stärke liegen wird, einer Lautstärke, die auch leichte Schläfer nicht wecken sollte. Beim gegenwärtigen Stand der Technik und in absehbarer Zeit kann diese Voraussetzung nicht wirtschaftlich verwirklicht werden, weil dies die Grösse des Ueberschallflugzeuges auf diejenige eines Jagdflugzeuges begrenzen würde (siehe Fig. 2).

Auch darf die Frage der annehmbaren Stärke des Ueberschallgeräusches meines Erachtens nicht nach der Anzahl der eingereichten Reklamationen festgesetzt werden. Eine solche Einstellung könnte zu einer Konzentration der zivilen Ueberschallfliegerei über spärlich bewohntem Gebiet oder über Meere führen, weil «nur» Hunderttausende von Menschen statt Hunderte von Millionen geplagt würden. Es ist meine tiefste Ueberzeugung, dass es ungerecht wäre und gegen die humanitären Grundsätze verstossen würde, schädigende Einwirkungen auf Menschen zuzulassen, nur weil sie in der Minderzahl sind. Es sollte besonders beachtet werden, dass viele Leute eben gerade darum in spärlich bewohnten Gebieten wohnen oder dorthin gezogen sind, weil sie Ruhe suchen, oder aus Gesundheitsgründen.

Im Interesse der Allgemeinheit und im ureigensten Interesse der Flugzeugindustrie gibt es einen wichtigen Schritt, der im gegenwärtigen Zeitpunkt unternommen werden sollte, bevor ungeheure Geldsummen in die Entwicklung von Ueberschallverkehrsflugzeugen gesteckt werden. In

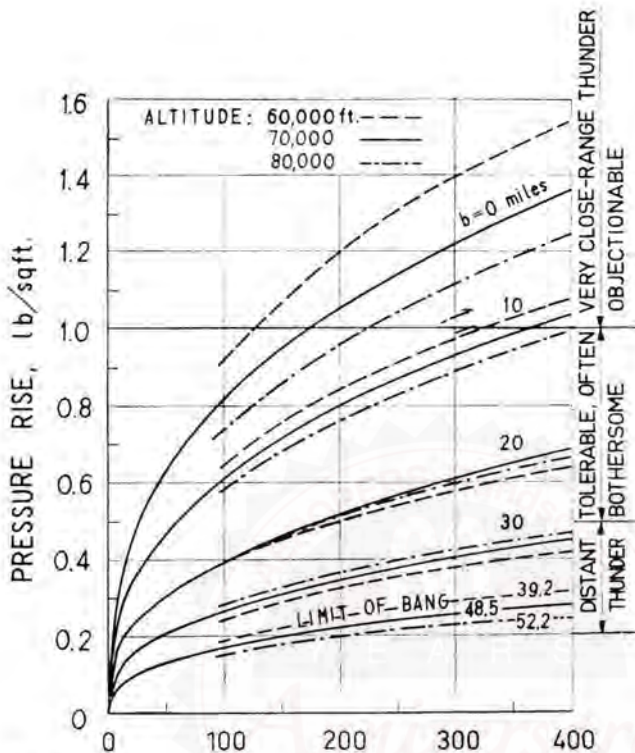


Fig. 2

verschiedenen Ländern sollten mit vorhandenen Militärüberschallflugzeugen ausgedehnte Testflüge unternommen werden, um die Auswirkungen der Ueberschallgeräusche auf die Bevölkerung zu erforschen. Solche Versuchsflüge sollten auf verschiedenen Höhen ausgeführt werden, um die Bereiche verschiedener Lautstärke zu ermitteln; ferner sollten die Flugzeuge in veränderlichen Zeitabständen Tag und Nacht über bestimmte Gebietstypen fliegen, wie Städte, landschaftliche Gebiete und von Schiffen befahrene Meeresteile. Die Versuche sollten von medizinischen Experten überwacht und ausgewertet werden. Wenn auch die Reaktion der Bevölkerung in Form von Be-

schwerden und Umfragen erfasst werden sollte, so müssten doch die Auswirkungen vorab im Hinblick auf die Störung des Schlafes auf wissenschaftlich-medizinischer Grundlage untersucht werden. Es ist verschiedentlich die Ansicht vertreten worden, dass der Ueberschalldonner der sich unterwegs befindenden Verkehrsflugzeuge von der Bevölkerung geduldet werde — oder werden müsse —, sofern der Lärm nicht schlimmer sei als der «annehmbare» Flughafenlärm. Sollte der Ueberschallverkehr aufgrund einer solchen vollkommenen Missdeutung der Verhältnisse auf uns losgelassen werden, so bin ich der festen Ueberzeugung, dass eine so gewaltige Reaktion der Bevölke-

zung zu erwarten wäre, dass ein ausge-
dehntes Verbot dieser neuen Form der
Zivilaviatik nicht ausbleiben könnte.

Wenden wir uns nun dem anderen grund-
legenden Problem zu, der kosmischen
Strahlung. Es ist eine bekannte Tatsache,
dass die sogenannte Ionisation der Luft
durch die kosmische Strahlung ihren
Höchstwert in der Gegend von 22 000 Me-
tern Höhe erreicht – genau in jenem Hö-
henbereich also, in welchem die geplan-
ten Ueberschallflugzeuge fliegen werden.

Hier könnte die Intensität der Strahlung
200- bis 300mal stärker sein als auf der
Erdoberfläche, und die primären kosmi-
schen Strahlen (meist sehr energiereiche
Protonen) so tief in die Atmosphäre vor-
dringen (siehe Figur 3). Während magne-
tischer Stürme (Sonneneruptionen, der
Uebersetzer) kann sich die Strahlung ver-
vielfachen, begleitet von einer übermäßi-
gen Produktion von Neutronen, wo die
Strahlen auf festes Material, zum Beispiel
ein Flugzeug, stossen.

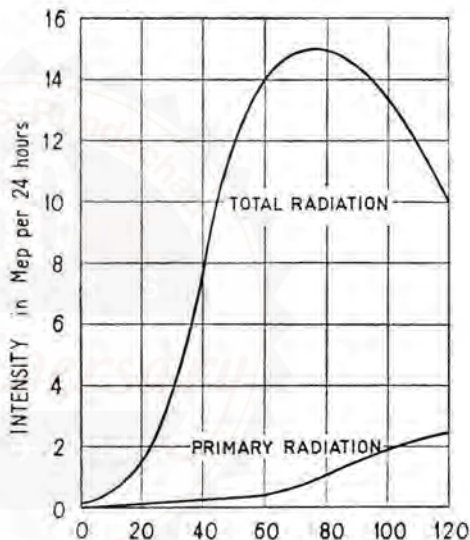


Fig. 3

Da ich kein Experte bin, was die biologi-
schen Auswirkungen der kosmischen
Strahlungen betrifft, kann ich nur einige
Eindrücke wiedergeben, die ich durch die
Aussagen medizinischer Fachleute auf
diesem Gebiet erhielt. Einige scheinen
zu glauben, dass «wahrscheinlich» über-
haupt keine Gefahr bestehe. Andere
sind vorsichtiger; sie erklären, dass

a) es nicht ausgeschlossen sei, dass das
Risiko von Krebsbildung bei Passagie-

ren, die oft in jenen Höhen fliegen,
erhöht sei, und

b) zukünftige Kinder der Passagiere in-
folge Beeinflussung des Erbfaktors
durch Strahlung stärker gefährdet sein
könnten.

Bevor wir uns in das Abenteuer der
Ueberschallfliegerei einlassen, sollten wir
vollkommen sicher sein, dass nachteilige
biologische Auswirkungen – vor allem
genetische – in den «Ueberschallhöhen»

nicht zu befürchten sind. Es wäre nicht genügend, wenn eine zunehmende Zahl von biologischen Experten aussagten, sie **glaubten**, die Gefahr sei vernachlässigbar klein. Es wäre falsch, nur dann von der Herstellung von Ueberschallflugzeugen abzusehen, wenn eine solche Gefahr **bewiesen** ist. Der zukünftige Ueberschallfluggast hat ein Recht darauf, zu fordern, dass die Gefahr bewiesenermassen und ohne jeden Zweifel nicht besteht. Deshalb sollten diejenigen den Beweis der Unschädlichkeit liefern, welche die Ueberschallfliegerei befürworten, und niemand anders. Und natürlich muss sich jeder mann wohl bewusst werden, dass eine beachtliche Zeitspanne verstriche, bis die Wirkung auf die Erbfaktoren befriedigend beurteilt werden könnte, und zwar auch dann, wenn Versuchstiere verwendet würden, um den Menschen zu vertreten.

Das Leben und der Mensch haben sich unter dem Schild der Erdatmosphäre entwickelt, welche Schutz vor der kosmischen Strahlung gewährt. Warum sollten wir uns denn so sehr davor fürchten, uns über den Hauptteil dieses Schutzschildes zu erheben – bis auf Höhen, wo die Dichte der Atmosphäre nur noch 6 Prozent von derjenigen auf Meereshöhe beträgt –, und dies in weniger als einem Jahrzehnt? Wären wir wohl viel schlechter dran, wenn wir mit den Ueberschallverkehrsflugzeugen noch ein paar Jahrzehnte zuwarteten, um genügend Zeit zur Verfügung zu haben, uns Wissen statt blosser Vermutungen über die Gefahren der kosmischen Strahlung anzueignen? Dies ist eine Frage von erstrangiger Wichtigkeit.

Niemand will den Fortschritt in der Fliegerei verhindern, aber ich schlage vor, dass wir uns Zeit lassen, um uns darüber klar zu werden, was Fortschritt auf diesem Gebiet überhaupt heisst. Diejenigen, welche sich während Jahrzehnten mit der Fliegerei beschäftigt haben, sind es gewohnt, grössere Geschwindigkeit als

Hauptmasstab des Fortschritts anzusehen. Dies ist meiner Ansicht nach nicht länger richtig. Ich meine, dass Fortschritt in der Fliegerei so definiert werden sollte: «Grösstmöglicher Zeitgewinn für die grösstmögliche Passagierzahl bei geringstmöglicher Benachteiligung der Menschen am Boden.» Diese Definition legt mehr Wert auf ein grosses Fassungsvermögen der Luftfahrt mit geräuscharmen Flugzeugen – so gut wie auf kurze Bodenreisezeit zu den Flughäfen – als auf übermässige Fluggeschwindigkeit.

Die Ueberschallfliegerei muss sich hauptsächlich auf Langstrecken beschränken und kann deshalb nur beschränkten Absatz finden. Im flugplanmässigen Passagierverkehr haben die Unterschallstrahlflugzeuge in vielen Ländern (z. B. in den USA) sozusagen den gesamten Langstreckenverkehr erobert und überwiegen auch auf Mittelstrecken; dieselbe Entwicklung stellt sich in anderen Ländern ein. Der Uebergang der Fliegerei auf den gewerbmässigen Kurzstreckenverkehr (sagen wir unter 800 Kilometern) ist jedoch auch in den USA prozentual eher mager, und wenn wir den Markt auf «kurzen Kurzstrecken» (sagen wir unter 150 Kilometern) betrachten, so gibt es hier eigentlich gar keine Fliegerei. Doch die Zahl der Passagierkilometer ist auf Kurzstrecken viel grösser als auf Langstrecken. Es bleibt der Fliegerei also noch vorbehalten, den grössten Transportmarkt, den Kurzstreckenverkehr, zu erobern oder sich wenigstens in grossem Masse daran zu beteiligen. Dasselbe gilt für den Privat- und Frachtverkehr.

Es liegt auf der Hand, dass im Kurzstreckenverkehr nur mit wirksamen V/STOL- (Senkrecht-/Kurzstart-) Flugzeugen grosse Fortschritte erzielt werden können. Der Bau von wirtschaftlichen V/STOL-Flugzeugen – der entschieden innerhalb der heutigen Möglichkeiten liegt – ist folglich eine viel dringendere und ertragreichere

Entwicklungsrichtung, als es Ueberschallflugzeuge je sein werden.

Natürlich stehen noch viele andere mögliche Entwicklungswege offen, wie etwa: die Grenzschichtabsaugung (bedeutet Leistungsparsnis und folglich – wirtschaftlich verantwortbare, der Uebers. – Senkung der Tarife); Luftkissenfahrzeuge und Aehnliches; Flughafenlärmbekämpfung; Blindlande- und -startsysteme; Bau von zahlreichen, ziemlich kleinen V/STOL-Flugplätzen innerhalb oder nahe der Stadtgrenzen, um Bodenreisezeit einzusparen; schliesslich, aber keinesfalls in letzter Linie, erhöhte Flugsicherheit – einschliesslich Verkehrsüberwachung und Mittel zur Verhinderung von Zusammenstössen, um den dichten zukünftigen V/STOL-Verkehr um unsere Städte herum genügend sicher zu gestalten.

Die Sicherheit im Luftverkehr ist ungeheuer wichtig. Mit dem mir eigenen Optimismus – besonders in bezug auf die Möglichkeiten der V/STOL-Fliegerei – glaube ich, dass in vierzig bis fünfzig Jahren die gewerbmässige und allgemeine Fliegerei – die private eingeschlossen – in der ganzen Welt ein 50- bis 100mal so grosses Fassungsvermögen aufweisen könnte wie heute (die Sowjetunion und China ausgenommen). Wenn die heutige Unfallquote im gleichen Masse wie die geflogenen Passagierkilometer anstiege, würden dann jedes Jahr etwa 100 000 Passagiere getötet, und jeden Tag wären mindestens fünf Flugunfälle zu verzeichnen, was nicht geduldet werden könnte. Meines Erachtens müssen wir uns zum Ziel setzen, dass **die absolute Zahl der jährlichen Flugunfälle nicht merklich steigen darf.** Um diese Forderung zu erfüllen, müssen wir die Sicherheit in dem Masse erhöhen, wie die Luftfahrt wächst, und dies käme einem Verbesserungsfaktor auf Ende des Jahrhunderts von 50 bis 100 gleich. Angesichts der Tatsache, dass trotz allen Anstrengungen während vieler

Jahre keine merkliche Verbesserung der Unfallquote eingetreten ist, bildet schon die Hebung des Sicherheitsfaktors auf das 5- oder 10fache eine fürchterliche Aufgabe.

Solche Verbesserungen kann man sicherlich nicht erreichen, ohne das Problem der Flugsicherung auf grundlegend neue Art anzugreifen. Es gilt, alle Teilaspekte der Angelegenheit in Betracht zu ziehen, von Planung, Auslegung und Bau neuer Flugzeuge bis zu deren Betrieb, wobei man sich unter anderem der modernsten elektronischen Mittel zu bedienen hat, die beim jeweiligen Stand der Entwicklung verfügbar sind.

Verschöbe die westliche Welt das Ueberschallabenteuer um zwei Jahrzehnte – oder, wenn nötig, mehr –, um den Ueberschalllärm und die kosmische Strahlung zu erforschen und zu überwinden, und verwendete sie die eingesparten ungeheuren Geldsummen für alle anderen Richtungen von Flugforschung und -entwicklung, welche ich erwähnt habe, – vor allem für Sicherheit, V/STOL- und Unterschallflugzeuge mit niedrigen Tarifen – so könnten wir eine viel grössere und vernünftiger begründete Ausdehnung der Zivilluftfahrt erreichen, als wenn wir uns auf den beschränkten Ueberschallverkehr spezialisieren.

Wie steht es endlich mit dem Prestige? Es ist mehrmals behauptet worden, die freie Welt müsse vor den Russen schneller als der Schall liegen. Ich bezweifle es. Ich glaube, wir sollten für uns selbst entscheiden, was für Begrenzungen der Stärke von Ueberschallknälen und kosmischer Strahlung auferlegt werden müssen, damit die Menschen auf dem Boden und in der Luft geschützt sind. Solange wir das störende Ueberschallgeräusch mit wirtschaftlich grossen Flugzeugen nicht vermeiden können und ungewiss sind über das Vorkommen oder Fehlen von Strahlungsgefährdung auf «Ueberschallhöhen»,

sollten wir, so meine ich, die Hände von der Ueberschallfliegerei lassen. Ich nehme an, dass wir anderen verbieten können, über unserem Lande schneller als der Schall zu fliegen und in unserem Land Ueberschallknälle zu erzeugen.

Wenn wir schon ein Rennen mit Russland unternehmen, so wollen wir bei einem «Rennen um den gesunden Menschenverstand» mitmachen, statt bei einem «Ueberschallrennen»; wir wollen Nebenbuhler sein im Rennen um den höchsten Sicherheitsfaktor und um schnelle Unterschallfliegerei zu niedrigen Tarifen, einschliesslich wirtschaftlich vernünftiger und rentabler Massenbeförderung von Passagieren und Fracht auf dem Luftweg. Dies ist eines der wirksamsten Mittel, um den Lebensstandard der westlichen Welt zu heben und sie kulturell und wirtschaftlich miteinander zu verbinden.

Erläuterungen zu den Figuren

Figur 1:

Der Ueberschallärmteppich für ein Flugzeug von 300 000 lb. Fluggewicht, das auf

35 000 ft. durch den transsonischen Bereich (Mach 1) hindurch beschleunigt und darauf mit stetig zunehmender Geschwindigkeit auf 70 000 ft. Höhe steigt, wo es Mach 3 erreicht. Druckanstiege von 0,3 bis 0,5 lb/sq.ft. werden am Boden als ferne Explosionen oder Donnerschläge wahrgenommen, von 0,5 bis 1,0 lb/sq.ft. als erträgliche, aber oft lästige Störungen und von 1,0 bis 3,0 lb/sq.ft. als sehr naher Donnerschlag, wobei Fensterscheiben in Brüche gehen können (1 lb/sq. ft. = 4,78 kg/m²).

Figur 2:

Druckanstieg u. Breite des Lärmteppichs in Funktion des Flugzeuggewichts bei Mach 3 und auf verschiedenen Flughöhen (b ist der seitliche Abstand von der Flugstrecke). Für Machzahlen zwischen 1,3 und 3 ist der Druckanstieg etwa gleich stark.

Figur 3:

Intensität der Ionisation durch die kosmische Strahlung aus verschiedenen Höhen; aus: H.J. Schaeffer, «The Journal of Aviation Medicine» 23, 1959, S. 334; gültig für etwa 50 Grad Breite. Die Intensität wird in Mep pro 24 Stunden angegeben (Mep = Milliröntgen equivalent physical).



das originellste dancing zürichs



präsentiert immer
die beliebtesten
Orchester

mascotte

Unfallbericht

Constellation Ditching

(Auszug aus «Aviation Week»)

Am 23. September 1962 um 2200 GMT sah sich der Captain einer Constellation 1049 H zu einer Notwasserung gezwungen. Es handelte sich um einen Charter-Flug der Tiger Air Lines für MATS von Mc Guire nach Frankfurt mit Zwischenlandung und Crew-Change in Gander. Von 76 Personen wurden 48 Ueberlebende – auf einer Life Raft zusammengepackt – nach 6 Stunden von der Cellerina gerettet.

* * *

Zirka 3 Stunden nach dem Start kam Feueralarm von Motor 3, welcher abgestellt und der Propeller gesegelt wurde. Nach einigen Minuten überdrehte Motor 1, da der Bordmechaniker den falschen Shut-off zog und – nachdem er es merkte – den Hebel rasch wieder in die Normalstellung zurückschob. Als Folge davon musste Motor 1 ebenfalls abgestellt und der Propeller gesegelt werden, während Motor 2 und 4 auf Meto-Power weiterdrehten. Eine Stunde später entwickelte sich Feuer im Motor 2, worauf die Notwasserung unvermeidbar war.

Hergang:

Steigflug auf FL 210, nachdem auf FL 110 und 130 leichte Vereisung festgestellt wurde. Kurz nach der Meldung «Reaching FL 210» kam bei Nr. 3 Feuerwarnung. Betätigung des Shut-off gehört bei den Tiger Air Lines zu den auswendigen Punkten, die vom Mechaniker ausgeführt werden. Da aber der Bordmechaniker noch relativ neu bei Tiger Air Lines war, und beim

vorhergehenden Arbeitgeber den Shut-off nach der Check-Liste betätigt wurde, hielt sich der Bordmechaniker an seine frühere, noch besser gewohnte Methode. Eben als er sich mit den Punkten auf der Check-Liste zu befassen begann, meldete eine Hostess Feuer am Motor 3. Der Kommandant, Capt. Murray, delegierte den Bordmechaniker zu einer Inspektion, nach deren Durchführung er den fatalen Missgriff ausführte und den falschen Shut-off zog, und zwar lange genug, dass die angefressenen Lager blockierten und in der Folge verschiedene Wiederanlassversuche, sowohl mit Starter als auch mit Unfeathering erfolglos waren.

Während des 2-motorigen Weiterfluges auf FL 50 wurden auf Befehl des Kommandanten sowohl in Kabine wie im Cockpit sämtliche Ditching-Vorbereitungen besprochen und durchgeführt. Von Gander wurden Windverhältnisse verlangt, welche über eine DC-7 als Relaisstation wie folgt lauteten: Wind 260/28, primary swells from 260° true, 8 to 12 ft high, secondary swells from 300°, 8 ft high.

Nach einer weiteren Flugstunde kam von Nr. 2 Feuerwarnung, welche nach Leistungsreduktion verschwand. Nach einigen Minuten erfolgte wiederum dieselbe Feuerwarnung, und wiederum musste Leistung reduziert werden. Absinken auf FL 30, Meto auf Mot. 4 und reduzierte Leistung auf Mot. 2 ergab eine IAS von 150 Kt. 10 Minuten später setzte Motor 2 vollständig aus, wurde jedoch nicht gesegelt, um durch den drehenden Motor die Hydraulikpumpe zu betätigen.



HERREN-
KLEIDUNG
IM
INTER-
NATIONALEN
STIL



KLEIDER-AG

AARAU AMRISWIL BADEN BASEL BIEL CHUR
FRIBOURG LA CHAUX-DE-FONDS LUZERN MÜNCHEN NEUCHÂTEL
ST.GALLEN SCHAFFHAUSEN THUN ZÜRICH

Der Kommandant entschloss sich in diesem Moment für die Notwasserung und informierte die Passagiere über den Lautsprecher. Mit METO auf Mot. 4 und Windmilling Mot. 2 war die Steuerung des Flugzeuges äusserst schwierig. Der Kommandant entschloss sich für ein Ditching-Heading von 265°, obwohl dies gegen alle ihm bekannten Instruktionen war, und er, später befragt, aus dem Instruktionbuch den Satz rezitierte: «Never land to the face of a swell, or within 45 degrees of it.» Er ging jedoch mit dieser Instruktion nicht einig. Er schätzte die Wellenhöhe auf 15 - 20 ft und erachtete — in Anbetracht der Distanz von ca. 200 ft von Welle zu Welle — eine Landung in die Welle als das Beste.

Beim Einleiten der Kurve auf 265° blockierten die Steuer und das Flugzeug wurde erst nach Öffnen eines hydr. Crossfeeds wieder steuerbar. Reduktion der Leistung auf Mot. 4 erleichterte ebenfalls die Steuerung. Die Landeklappen wurden sukzessive voll ausgefahren und die Landelichter erst am Schluss eingeschaltet. Eine Warnung «Brace for impact» wurde nicht durchgegeben. Capt. Murray wollte das Flugzeug oben auf einer entgegenkommenden Welle absetzen, verpasste diese jedoch, konnte mit dem letzten Höhensteuerausschlag das Flugzeug vorne etwas aufrichten, um dann frontal auf die nächste Welle aufzuschlagen. Es gab einen einzigen Aufprall, der so stark war, dass der linke Flügel abgerissen wurde, dass ein Teil der rechten Sitzreihe losgerissen und ineinandergeschachtelt wurde, und dass schliesslich Capt. Murray seinen Kopf auf das Instrumentenbrett aufschlug und eine 6 cm lange blutende Schramme davontrug.

Boot 1 im Crew Compartment wurde vom Navigator durch die vordere offene Türe ins Wasser gestossen, ohne jedoch die Leine zu halten oder zu befestigen. Er musste dem Boot, das durch den starken

Wind abgetrieben wurde, rasch nachtauchen, um den Aufblasmaechanismus zu betätigen. Für diejenigen, die den Aufprall überstanden und sich aus dem Flugzeug retten konnten, war dies das einzig zur Verfügung stehende Boot und musste in der Dunkelheit schwimmend erreicht werden. Die 4 weiteren Boote, je zwei in jedem Flügel, die sich automatisch aufblasen und vom Flügel lösen, wurden von keinem der Ueberlebenden gesichtet, jedoch später aufgeblasen, leer und vollständig intakt aufgefunden.

Vom Moment, als der Kommandant die Notwasserung bekanntgab, bis zum Aufprall vergingen 5 Minuten. Die Passagiere wurden angewiesen, sämtliche harten und spitzen Gegenstände sowie Zahnprothesen in den Sitztaschen zu verstauen. Alle Schuhe wurden in die Toilette getragen. Von den Hostessen wurden vollständig verschiedene Verhaltensmassregeln für den Aufprall gegeben. Einige Passagiere verstanden weder die eine noch die andere Methode und nahmen eine selbst erfundene Stellung ein.

Die hinteren Notausgänge konnten aus Zeitmangel nicht mehr entfernt werden.

Durch die losgerissenen Stuhlreihen entstanden für Viele erhebliche Schwierigkeiten, sich aus ihren Stellungen zu befreien. Diejenigen, welche durch den linken Notausgang auf den Flügel steigen wollten, fielen einfach ins Wasser, weil kein Flügel mehr da war. Diejenigen, die durch den rechten Notausgang sich zu dem Boot retten wollten, mussten sich schwimmend aus der Nähe des sinkenden Flugzeuges entfernen.

Als Capt. Murray schon in der Kabine war, ging er nochmals ins Cockpit, weil er die Taschenlampe vergessen hatte. Er bestätigte, als letzter aus dem Flugzeug ins Wasser gesprungen zu sein, obwohl er — durch Blut in den Augen in der Sicht beschränkt — nicht sehen konnte, ob sich in den zusammengeschachtelten Stühlen



Der elegante
Kombi
für Sonntag
und Werktag!



Taunus 12M
8175.-

Th. Willy A.G.
Seefeldstrasse 7, Zürich

noch Ueberlebende befanden. Das Wasser in der Kabine hatte zu dieser Zeit bereits Hüfthöhe erreicht. Die verschiedenen unter Crew und Passagieren verteilten Taschenlampen wurden im Kampf, sich das Leben zu retten, vergessen oder verloren. Capt. Murray hatte zum Schluss als Einziger eine Lampe ausser dem Licht, das auf dem Boot automatisch in Betrieb gesetzt wurde. Keine der Schwimmwesten war mit einer Signallampe ausgestattet. Die Ueberlebenden hatten in dem hohen Wellengang enorme Schwierigkeiten, das Boot und andere Schwimmende zu finden.

Total 51 Personen inkl. Capt. Murray, der Navigator und eine Hostess konnten sich auf das Boot retten, das für 25 Personen dimensioniert ist. Ueber 100 Prozent überladen, musste jeder dort, wo er einstieg,

ohne jede Bewegungsmöglichkeit liegen oder sitzen bleiben. Das Boot füllte sich mit Wasser und einige der Ueberlebenden mussten den anderen die Köpfe über Wasser halten, um sie vor dem Ertrinken zu retten. Drei Passagiere starben, entweder auf dem Boot oder kurz nach der Aufnahme auf die «Cellerina» nach 6 Stunden Kampf gegen Wind, Wasser und Todesangst.

Nach Aussagen von Ueberlebenden sind die Schwimmwesten falsch konstruiert. Erhebliche Schwierigkeiten entstanden, um in der Dunkelheit die Schnur für den Aufblasemechanismus zu finden. Andere beklagten sich, sie hätten mit der Schwimmweste kaum schwimmen können, obwohl sie von einer der Hostessen auf richtiges Anziehen kontrolliert worden waren. EB.



Cliché-Sulzer

Eine unserer Spezialitäten:
Werbe-Kampagnen
für Tageszeitungen
mit Matern, Stereos
Galvanos, Kunstharz

Georg Sulzer, Clichéfabrik
Elisabethenstrasse 14, Zürich 4
Telefon 051 / 270 370



Vorstandszusammensetzung und Kommissionen

Vorstand

Präsident: A. Sooder
Vizepräsident: F. Stadelmann
Kassier: N. Grob
Beisitzer: H. Büchi, P. Habegger, R. Leutwyler, W. Meyer, P. Ritter, K. Strickler, H. Weidmann, M. Bethge, H. Kammer

Sekretariat

Dr. R. Schmid
Frau I. Winkler
Bürotrakt B, Nr. 215, Flughafen
Telefon 84 76 61, intern 2337
Postfach 150, Zürich 58-Flughafen oder
Postfach Swissair, Flughafen

Kontrollstelle

M. Reist W. Graber

Zollfragen

K. Schmidli

Seniority-Kommission

Vorstand

Nachwuchs-Kommission

B. Balsiger	H. Meyner
E. Brunner	E. Moser
W. Eichenberger	K. Rutishauser
N. Grob	R. Schilliger
H. Haas	A. Sooder
H. Hürzeler	G. Suter
H. Maurer	E. Weiss

Luftfahrt-Kommission

A. Sooder F. Schreiber

IANC-Vertreter

U. Reifler

Hilfskassier

P. Gass

Stimmzähler

B. Bühler W. Meier
H. Hofmann K. Züger

Einsatz-Kommission

Vorsitz: K. Strickler
DC-8: H. R. Christen, P. Habegger
CV-990: H. Büchi (EU/ME), E. Fischli (AF/SA), F. Stadelmann (FA)
SE-210: D. Moreillon
CV-440: R. Leutwyler
Copi-Fragen: A. Strehler
Nav.-Fragen: M. Bethge

VE-Stiftungsratsmitglieder

E. Bill
E. Scheller

Ausländische Verträge

P. Ritter

Deplacements- und Unterkunftsfragen

P. Habegger (Vorsitz, NA)
F. Stadelmann (FA)
W. Meyer (AF/SA)
H. Büchi (ME)
W. Eichenberger (EU)
E. Matossi (EU)

IFALPA-Kommission

vakant (A, F, P)
F. Stadelmann (B) L. Ritzi (D)
K. Strickler (B) W. Busenhart (E)
P. Habegger (C) P. Ritter (E)

Flugsicherheits-Kommission

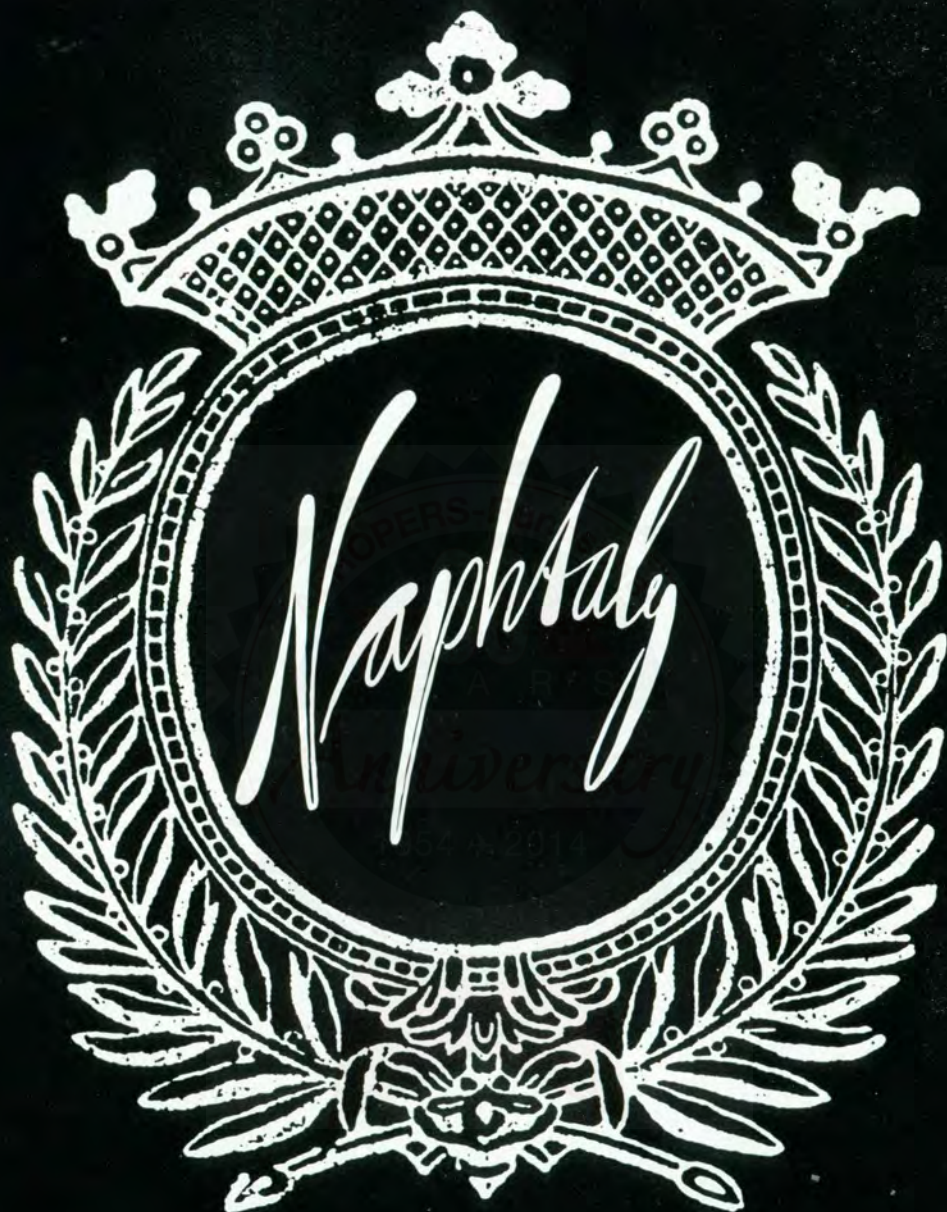
A. Bezzola (Vorsitz)
D. Friolet P. Müller
E. Heiz A. Muser
R. Leutwyler F. Schreiber

«Rundschau»-Redaktion

K. Strickler (Vorsitz)
E. Hohl



Importeur: Hans U. Bon AG, Zürich 1, Talacker 41



Seit 1874 führend in der Herrenmode

Zürich: Stüssihofstatt 6-7 Limmatquai 72 Bahnhofplatz 5 Ginitem Shop: Strehlgasse 18