

aeropers rundschau

9. Jahrgang

Nr. 88

Februar 1962

Liebe Mitglieder	2
Was uns beschäftigt	4
Brasilianischer Salat	7
An unsere Militär-Piloten	8
FAA und Sicherheit	8
Super Caravelle	9
Flyoskop 1962	10

Flugunfälle 1961

Redaktion:

Capt. R. Schilliger
Capt. K. Strickler
Dr. P. Hunziker

Druck und Versand:

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

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

Offizielles Organ der
Vereinigung des fliegenden Personals der Swissair

Obwohl die AEROPERS-RUNDSCHAU das offizielle Organ der AEROPERS darstellt, spiegeln die in den einzelnen Artikeln zu Tage tretenden Ansichten nicht notwendigerweise die Meinung des Vorstandes wieder.

Ohne vorgängige schriftliche Einwilligung der Redaktion ist jede Wiedergabe von Artikeln aus dieser Zeitschrift untersagt.

Liebe Mitglieder,

Neuaufnahmen und Mutationen

Neu in die Aeropers aufgenommen wurden die Herren Piloten

Marco Hipleh

und

Rudolf Eichenberger

Wir heissen die beiden Herren in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

Herr R. Sassi verlässt die Swissair per 31. März 1962 und Herr H. Biasi per 30. April 1962. Beide Herren werden weiterhin als Passivmitglieder in der Aeropers verbleiben. Wir wünschen ihnen in ihrer neuen Tätigkeit alles Gute.

Vertragsverhandlungen

Die Entwicklung dieser Angelegenheit ist irgendwo gehemmt, und ich sehe nicht, wie wir damit bis Ende März fertig werden, ohne dass ein Wunder geschieht.

Ordentliche Generalversammlung 1962

Der Vorstand hat das Datum der Generalversammlung auf Montag, den 30. April festgesetzt. Die Zusammensetzung des Vorstandes erfordert eine Aenderung, da drei Mitglieder zurücktreten:

Herr H. R. Christen, zum Teil aus persönlichen Gründen und zum Teil, weil ein jüngeres Vorstandsmitglied in die Kategorie der DC-8 Kommandanten aufsteigt und damit diese Pilotenkategorie zu stark vertreten wäre.

Herr O. Scheitlin, aus persönlichen Gründen, da zu viele und zu verschiedene Meinungen in der Navigatoren-Gruppe vorhanden sind.

Herr R. Sassi verlässt die Swissair und macht sich selbständig.

Der Vorstand wird Ihnen mit der Einladung und der Traktandenliste seinen Vorschlag zur neuen Vorstandszusammensetzung bekanntgeben. Er ist der Auffassung, dass die 2 Piloten-Vakanzen je durch einen jungen SE-210 und CV-440 Capt. zu besetzen sind. Ich bitte Sie, so rasch als möglich Ihre entsprechenden Vorschläge schriftlich dem Sekretariat einzureichen.

Bezüglich der Navigatoren-Vakanz läuft gegenwärtig eine Umfrage in dieser Gruppe, deren Resultat für den vom Vorstand zu unterstützenden Vorschlag als bindend betrachtet wird.

Ich erlaube mir, Ihnen Artikel 23, Abs. 2 unserer Statuten in Erinnerung zu rufen, gemäss welchem über Anträge von Mitgliedern an der Generalversammlung nur dann abgestimmt wird, wenn sie mindestens 6 Wochen vor der Generalversammlung, also spätestens bis Montag, den 19. März im Besitz des Sekretariates sind.

Aus Ihren Anträgen bezüglich neuer Vorstandsmitglieder wird dann der Vorstand drei Kandidaten (2 Piloten, 1 Navigator) zur Wahl empfehlen. Ueber die restlichen Kandidaten wird selbstverständlich ebenfalls abgestimmt werden.

Neu gegenüber dem bisher üblichen Procedere ist, dass nur über Kandidaten abgestimmt wird, deren Name fristgerecht, d.h. 6 Wochen vor der Generalversammlung beim Sekretariat gemeldet worden ist, dies einmal um allen Mitgliedern die gleiche Möglichkeit zu geben (keine Benachteiligung der abwesenden, schriftlich stimmenden Mitglieder) und dann deshalb, um das bisher übliche komplizierte Auszählverfahren an der Generalversammlung zu vereinfachen.

Schliesslich möchte ich Sie noch bitten, Ihren Kandidaten auf alle Fälle zu fragen, ob er bereit ist, als Vorstandsmitglied zu amten, bevor Sie ihn vorschlagen.

IFALPA-Konferenz in Stockholm

Der Vorstand hat beschlossen, dass die Herren L. Ritzi und Dr. Hunziker für die Dauer der Konferenz delegiert werden. Herr K. Strickler ist als Reserve vorgesehen und nimmt während der letzten 3 Tage an der Konferenz teil, um sich in die Belange der IFALPA etwas einarbeiten zu können.

Führung der Zollkasse durch unser Sekretariat

Die Swissair hat uns mitgeteilt, dass sie nicht mehr in der Lage ist, diese Kasse noch weiter zu führen. Die früheren Abmachungen mit ihr lauteten ja auch dahin, dass wir nach Einführung des Sekretariates auf dem Flugplatz dann diese Kasse selber führen würden.

Wenn keine Aenderung für den Einzug der Zollgebühren stattfindet, und wir also diese Kasse weiterführen müssen wie bisher, wird gemäss Vorstandsbeschluss die Gebühr auf 20 Rappen erhöht werden müssen, um den Arbeitsanfall der Sekretärin, die auf Stundenbasis entschädigt wird, zu decken.

Zustellung der Rundschau an junge Nicht-Mitglieder während der Probezeit

Der Vorstand hat beschlossen, dass an junge Piloten während der Probezeit die Rundschau zu Werbezwecken abgegeben wird.

Hinweise

Ich möchte Ihnen in Erinnerung rufen:

- a) dass wir im Crew Control ein Kontrollbuch haben, in welches alle Unregelmässigkeiten bezüglich Einsatz eingetragen werden sollen, und
- b) dass alle wichtigen Vorkommnisse, welche Sie mittels PVR melden, oder sonstige Beobachtungen ebenfalls der Aeropers mitgeteilt werden sollten. Alle Ihre Meldungen oder Anregungen sind für die Aeropers wichtig, und der Vorstand möchte Ihnen in Sachen Gerüchte jeden nicht notwendigen Aerger ersparen.

Kommission für Nachwuchsfragen

Diese Kommission hat den ersten Teil ihrer Aufgabe beendet, und man ist heute in der Lage, den ganzen Komplex mit der Swissair zu besprechen. Wenn dies geschehen ist, werden Sie eingehend orientiert werden.

Mit freundlichen Grüssen

sig. A. Sooder

WAS UNS BESCHÄFTIGTIFALPA Children's Vacation Scheme

Ich habe Sie schon verschiedentlich auf das Kinder-Austausch-System der IFALPA hingewiesen, doch hat sich bis jetzt noch niemand für diese Möglichkeit interessiert. Die IFALPA hat mich kürzlich gebeten, vor Beginn der Ferien-Saison nochmals hierauf hinzuweisen, da bis anhin von unserer Seite keine Bewerbungen eingegangen seien, andererseits aber die Ausländer gerne ihre Kinder zu einer Schweizer-Familie in die Ferien senden möchten.

Folgende Bewerbungen liegen vor:

<u>Land</u>	<u>Stadt</u>	<u>Geschlecht/Alter</u>	<u>Dauer</u>
USA	Denver	Girl 15	2 Monate
		Boy 12	
Deutsch-land	Hamburg	Boy 15	Bis zu 3 Wochen
Canada	Baie d'Urfé	Girl 16	2 Wochen

Allfällige Interessenten sind gebeten, sich mit dem Sekretariat in Verbindung zu setzen.

Crew-Ruheraum Zürich

Auf Begehren verschiedener Besatzungsmitglieder, welche den bestehenden Crewraum in Zürich bezüglich Luftfeuchtigkeit, Luftwechsel, Temperaturregulation etc. beanstandeten, habe ich mich vor einiger Zeit mit dem ärztlichen Dienst der Swissair in Verbindung gesetzt.

Das Departement Operationen hat uns nun mitgeteilt, dass über dieses Problem im Zusammenhang mit einer Klimaanlage im Hofgebäude zwischen der Bauabteilung der Swissair und der Flughafen Immobilien-Gesellschaft Verhandlungen laufen, und dass wir so bald als möglich über ein zu erhoffendes positives Resultat der Verhandlungen und Vorkehren orientiert würden.

Radioaktive Strahlungen

Auf Veranlassung verschiedener Besatzungsmitglieder habe ich mich wegen der obgenannten Frage, welche insb. nach der grossen russischen Atombombenexplosion akut wurde, mit dem ärztlichen Dienst in Verbindung gesetzt. Dieser teilt uns nun mit, dass die Ingenieurabteilung des Departements IV seit dem letzten Oktober laufend zahlreiche Messungen durchführte, die nicht nur von der Swissair, sondern auch von der Sektion für Strahlenschutz des eidg. Gesundheitsamtes, der Suva und dem eidg. Luftamt ausgewertet werden.

Als ärztlich wichtige Quintessenz kann den Ergebnissen entnommen werden, dass die Gesamtstrahlen-Dosimeterwerte zur kritischen Zeit in Flugzeugen über dem Nord Atlantik gegenüber anderen Gegenden zwar erhöht, jedoch im Vergleich zur normalen höhenbedingten Zunahme der Basis-Strahlenmengen, unwesentlich waren. Sie bewegten sich um Dezimalstellen unter der ärztlicherseits sehr vorsichtig und international festgelegten Toleranzgrenze.

Steuererklärung 1962

Bekanntlich ist jedermann, dessen Einkommen sich um mehr als Fr. 2000.-- und/oder dessen Vermögen sich um mehr als Fr. 20'000.-- gegenüber 1960 geändert hat, verpflichtet, eine Steuererklärung einzureichen.

Auf den diesjährigen Lohnausweisen fehlt der Aufdruck, dass die Flugentschädigung im Betrage von mindestens Fr. 5000.-- im ausgewiesenen Salär inbegriffen sei, da die diesbezüglichen Verhandlungen mit der Swissair noch zu keinem Erfolg geführt haben.

Ich empfehle deshalb den Besatzungsmitgliedern, welche pro 1962 eine Steuererklärung einreichen, unter Abzügen einen Pauschalbetrag unter der Kolonne " Abzüge für besondere Berufsauslagen " inkl. Fr. 1000.-- für Mehrkosten der Verköstigung einzusetzen unter gleichzeitigem Vermerk " Pauschalabzüge gemäss Verfügung der Finanzdirektion 20/80 ".

Für die Höhe dieser Abzüge verweise ich auf das allen Mitgliedern zugegangene Zirkular " Steuererklärung 1959/60, Abzüge für besondere Berufsauslagen" vom 16.2.1961.

Standplätze der Flugzeuge auf dem Tarmac

Die von uns in Zusammenarbeit mit der Station (Ground OPS) vorgeschlagene Lösung (vergl. Rundschau Nr. 83, Seite 5) kann gemäss Mitteilung der Flight OPS nicht verwirklicht werden. Nach Rücksprache mit dieser haben wir das ganze Problem nun dem Departement Operationen unterbreitet und um entsprechende Abhilfe gebeten, da sich aus den verschiedenen Diskussionen mit Ground- und Flight OPS ergeben hat, dass eine optimale Lösung vermutlich nur in Zusammenarbeit mit dem Kanton gefunden werden kann. Sobald konkrete Ergebnisse vorliegen, werde ich wieder berichten.

Diebstähle im Crew-Raum

Verschiedentlich haben mir Mitglieder mitgeteilt, dass Ihnen dieses oder jenes in der Crew Garderobe (Abstellbretter im Verbindungsgang zum Crew Control) weggekommen sei, und zwar insbesondere persönliche Effekten. Da sich derartige Vorkommnisse wegen des leichten Zuganges zu dieser Oertlichkeit nie werden vermeiden lassen, gebe ich Ihnen hiervon Kenntnis.

IFATCA

Am 19. und 20. Oktober 1961 haben Delegierte von 12 europäischen Air Traffic Controllers Associations die International Federation of Air Traffic Controller Association in Amsterdam gegründet. Mitbegründer war auch der schweizerische Verband des Personals der Radio Schweiz AG. An dieser Konferenz waren auch die ICAO, IATA, IFALPA sowie die EUROCONTROL vertreten.

Der Vorstand hat von dieser Neugründung eines weiteren internationalen Gremiums Kenntnis genommen und beschlossen, mit dem oben erwähnten schweizerischen Verband in den entsprechenden Sachfragen engen Kontakt zu pflegen.

Kontakte mit der FEV

Die FEV hat uns kürzlich wegen zukünftiger Crew Complement-Fragen kontaktiert. Da diese Materie ausserordentlich vielschichtig ist, hat der Vorstand noch keine definitive Stellung bezogen, sondern beschlossen, dieses an sich gewiss wichtige und uns alle interessierende Problem weiterhin mit der FEV zu besprechen.

Abwesenheit des Sekretärs

Das Sekretariat wird vom 1. März bis zum 4. April geschlossen sein, da ich von 1. bis 24. März meinen WK 1962 absolvieren muss und anschliessend in Stockholm an der IFALPA-Konferenz teilnehmen werde. Für dringende Angelegenheiten möchte ich Sie bitten, sich direkt mit Herrn Sooder, Telefon 93 32 84, in Verbindung zu setzen. Immerhin wird Herr Sooder regelmässig die eingehende Post durchsehen.

Mit freundlichen Grüssen

sig. Dr. P. Hunziker

BRASILIANISCHER SALAT

Nachdem der drizzle schon den zweiten Monat vom " ewigblauen " Himmel von Rio herunterfällt und ganz unabhängig davon die Karnevalszeit angebrochen ist, hat sich in meinem Zimmer - mit Blick auf das schon ganz durchnässte Meer - ein Papiersalat gebildet, welcher sich aus Aeropers-Rundschau-Artikeln und Turbo-Fragebogen zusammensetzt. Roh gemischt und gewürzt sieht das Endprodukt wie folgt aus:

Eine Täterpersönlichkeit hat dank ihrer Begabungsstruktur eine Ablösung von der Fliegerlaufbahn verhindern können. Aufgrund ihres realistischen Selbstvertrauens und ihrer Leistungsbereitschaft schickt sie sich an, das Triebwerk zu starten. Der Aussenbordanschluss steht schon im Dienstverhältnis mit dem Anlasser. Sobald der Dreh beginnt, zündet der Täter vorsätzlich das feuergefährliche Kerosen an. Sein Verschulden ist also prinzipiell gleich, ob das Kerosen nun zu brennen beginnt oder nicht. Unbewusste Fahrlässigkeit würde ihn eventuell weniger belasten als Vorsatz, obschon das Risiko erkennbar war, umsomehr als bei dem zivilen fliegenden Personal die Risikobereitschaft keine Rolle spielt. Nach Erreichen der Leerlaufdrehzahl wird das Dienstverhältnis zum Aussenbordanschluss aufgelöst. Der politische Druck am Kompressoreintritt darf das Strafmass in keiner Weise beeinflussen und wird in ein anderes Gebiet verwiesen.

Ursprünglich will der Täter ja einfach in die Luft gehen. Das ist aber heutzutage kompliziert. Er muss nämlich aus dem Kreis der Psychomotorik grössere Bewegungseinheiten organisieren (früher: Gas geben). Da dies mit Wissen und Willen verübt wird, handelt es sich um ein vorsätzliches Signal, das ins Strafzumessungsgerät gegeben wird. Die nervöse Belastbarkeit dieses Gerätes, besonders die damit zusammenhängenden Auffassungs- und Merkfähigkeiten, sind ziemlich anfällig gegenüber Belastungssituationen, wie sie im Flugbetrieb gelegentlich auftreten. Was geschieht zum Beispiel, wenn das Gerät, anstatt das den ganzen Betriebsbedingungen entsprechende Quantum zuzumessen, noch zusätzlich Kerosen ins Feuer schüttet? Die ganze Sache wird überhitzt, wenn sie nicht gar überdreht. Als tatbestandsmässiger Erfolg stellt sich eine wesentliche Reduktion der Lebensdauer des Triebwerkes ein. Reduktion einer Lebensdauer ist aber eine strafbare Handlung, welche den Rahmen eines Disziplinarstrafrechts bereits überschreitet.

Damit der angerichtete Salat nicht zu scharf wird, greift man schlussendlich zurück auf die psychologische Feststellung, dass kombinatorisches Denken für den Flugzeugführer relativ unwichtig sei. Es macht also nichts, wenn sich der Täter nach Lektüre der Aeropers-Rundschau vom Januar 1962 folgende Vorsätze kombiniert:

1. Nicht zuviele Jacken aufs Mal durch den Zoll nehmen.
2. Auf der Flugreitbahn von Washington keinen Copiloten landen zu lassen.
3. Nicht im Zorn auf den Osthandel zurückblicken.
4. Kein Rössy am Ignition-Analyser anzulernen.
5. Für den Fall einer vorzeitigen Ablösung seiner Fliegerlaufbahn eine Stelle als Deutschlehrer in Villanova d' Albenga ins Auge zu fassen.

Damit haben wir den Salat. Für den Rest des Karnevals-Menüs wird jemand gesucht, der es uns kocht, und für einen passenden Wein jemand, der uns einen einschenkt.

Snowman

AN UNSERE MILITÄRPILOTEN

Da das richtige Funktionieren des ZEM vor allem von der Kenntnis und dem Erkennen der Luftstrassengrenzen durch die Militärpiloten abhängt, haben wir vorgeschlagen, dass die normale Fliegerkarte 1:300'000 mit einem einfachen Luftstrassenüberdruck versehen wird.

Da dieser Vorschlag " auf dem Dienstweg " am ehesten Chancen hat, Gehör zu finden, bitten wir alle unsere Militärpiloten, in ihren Einheiten dahin zu wirken, dass eine entsprechende Forderung als " Antrag der Fliegertruppe " weitergeleitet wird. Speziell ans Herz legen möchten wir dies unseren Herren Staffelkommandanten und Flugsicherungs-offizieren. Besten Dank.

Für die Flugsicherungskommission
sig. A. Muser

FAA UND SICHERHEIT

Einen AGENCY REGULATORY COUNCIL (Beratender Ausschuss für den Erlass von Sicherheitsvorschriften) schuf Direktor Najeeb Halaby im Rahmen des US-Luftfahrtamtes FAA.

Die Schaffung des AGENCY REGULATORY COUNCIL ist das Ergebnis einer Untersuchung, die unter der Bezeichnung Tightrope (straffes Seil) lief und von einer Reihe von Rechtsanwälten durchgeführt wurde. Der Untersuchungsbericht wurde Ende November 1961 veröffentlicht. In diesem Bericht heisst es zunächst, die FAA sollte die Kontrolle über die Sicherheitsvorschriften beschleunigen und auf schwerwiegende Verletzungen der Vorschriften beschränken. Zurzeit würden die Kontrollbeamten zuviel Zeit mit unwichtigen Fällen verlieren. Der Bericht äussert sich dann lobend über die allgemeine Tätigkeit der FAA, wirft ihr indessen folgende Schwächen vor:

1. Bestrafung von Besatzungen wegen Verletzung von Sicherheitsvorschriften und erst nachträgliche Einleitung einer gerichtlichen Untersuchung, um abzuklären, ob die Besatzung wirklich schuldig war.
2. Erlass sprachlich ungenauer, häufig zweideutiger und irreführender Vorschriften.
3. Zu häufige Einleitung von Bagatell-Verfahren, die wieder eingestellt werden müssen.
4. Erlass neuer Vorschriften ohne Durchführung öffentlicher Beratungen, bei denen gegenteilige Ansichten geltend gemacht werden können.
5. Erteilung zu grosser Vollmachten an die rund 900 Kontrollbeamten (Inspektoren), die oft ungenügend ausgebildet sind und keine klaren Richtlinien haben.

Der Bericht empfiehlt zwei grössere Reformen: Schaffung eines spezialisierten Stabes für die Kontrolle der Befolgung von Sicherheitsvorschriften, der seine Tätigkeit unabhängig von den regulären Inspektoren ausüben würde, Schaffung eines beratenden Ausschusses für den Erlass von Sicherheitsvorschriften. Diese Empfehlung wurde nunmehr vom FAA-Direktor Halaby befolgt. Die erste Empfehlung wird nachgeprüft.

AVIATION DAILY reports that General Dynamics has agreed to pay Swissair \$ 1'500'000 per plane if performance of the Convair 990 after modification ist not up to guarantees. Modification work will be done during the summer at Zurich by Swissair with kits reportedly supplied free by General Dynamics.

" This is how it goes - you buy airliners which don't yet exist with money you haven't got, then when you get them you carry less passengers than you don't have room for, so you sell what isn't yours for less than you didn't pay so that you can buy new airliners which don't exist....."

SUPER CARAVELLE

Die Sud Aviation veröffentlichte die ersten Daten von der Super-Caravelle, deren Bau von der französischen Regierung beschlossen wurde und finanziell unterstützt werden wird. Diese Maschine soll in Leichtmetallbauweise hergestellt werden. Das Startgewicht der Super-Caravelle wird bei 90 t liegen. Bei einer Reisegeschwindigkeit von Mach 2,2 in 15000 m Höhe kann die Maschine bis zu 100 Personen befördern, bei einem Aktionsradius von maximal 4500 km. Die Super-Caravelle soll entweder Triebwerke erhalten, die wahrscheinlich in Zusammenarbeit zwischen Bristol-Siddely, SNECMA und Pratt & Whitney in Form einer neuen Version der Olympus-Turbine gebaut werden, oder solche von General Electric.

Der Erstflug ist für 1965 vorgesehen, der Prototyp der Maschine soll 1965 auf dem Pariser Aero-Salon gezeigt werden. Die Einsatzbereitschaft der Super-Caravelle wird bereits für 1968 erwartet. Der Preis des Uberschallliners würde sich auf etwa 35 Mio.NF belaufen. Die Strecken Paris-Moskau, Paris-Beirut und Paris-Kairo würden in zwei Stunden bewältigt werden, die Strecke Paris-New York (mit Zwischenlandung in Gander) in dreieinhalb Stunden. Etwa 80 Maschinen müssten verkauft werden, um die Rentabilität zu gewährleisten, doch rechnet man mit einem Markt für etwa 250 Maschinen, da die Super-Caravelle als Nachfolgerin der Comet, Convair 880-990 und B-720 anzusehen ist.

Bei der Sud Aviation laufen jetzt drei Caravelle-Programme nebeneinander: 1. das der Caravelle, deren 100. Maschine fertiggestellt wurde, 2. das der Caravelle-Horizon, eines Mittelstreckenflugzeuges mit einem Aktionsradius zwischen 300 und 2000 km (ausgerüstet mit Pratt & Whitney-Triebwerken JT 8 D oder Rolls Royce) sowie 3. das der Super-Caravelle.

FLYOSKOP 1962geschossen von Strick mit dem Swissair-SextantWIDDER

Beruf u. Geld: Es ist zwar nichts zu befürchten, aber auch nichts besonders zu erwarten. Machen Sie nicht rückwärts mit Ihren Deplacemetausgaben, denn es besteht wenig Hoffnung für eine Aufbesserung in diesem Jahr. Trinken Sie zum Essen lieber Wasser, Sie sparen dann auch noch etwas beim " Trinkgeldgeben " ein.

Beruflich könnten Sie etwas Seitenwind erhalten, seien Sie nicht zu sparsam beim aufkreuzen, es könnte nur von Vorteil sein.

Liebe u. Ehe: Machen Sie sich auf eine Schlechtwetterperiode gefasst. Es besteht die Möglichkeit, dass eine alte " Liebe " auftaucht. Machen Sie sich gründlich mit einem entsprechenden " departure procedure " vertraut.

Gesundheit: Im Frühling einen " Oelwchsel " vornehmen. (Nur Markenprodukte verwenden.)

STIER

Beruf u. Geld: Sie könnten ein schönes Stück vorwärts kommen, wenn Sie den Anschluss nicht verpassen. Zeigen Sie sich viel bei Ihren Vorgesetzten. Sollten Sie blaue Augen haben, so würden Sie einen ungeahnten Nutzen daraus ziehen. Ihr Einkommen erhöht sich, falls Sie Erfolg haben, automatisch.

Liebe u. Ehe: Die Entfremdung zwischen Ihnen und dem Gegenstand Ihrer Liebe wird immer grösser, da Sie kaum Zeit finden, sich ihm zu widmen. Die Sache wird sich jedoch durch einen zweckmässig organisierten " Refresher " wieder leicht einrenken lassen.

Gesundheit: Setzen Sie sich in den Büros gelegentlich auf einen Stuhl, man darf Plattfüsse nicht provozieren.

ZWILLINGE

Beruf u. Geld: Zunächst packen Sie einmal alles von der verkehrten Seite an. Lassen Sie sich nicht deswegen entmutigen, es ist schon sehr vielen Leuten der Knopf spät aufgegangen. Suchen Sie auf keinen Fall einen Psychiater auf, Sie würden sonst einer Knopfitis zum Opfer fallen und leicht den Glauben an Ihre Zurechnungsfähigkeit verlieren. Falls Sie den Seelenschlosser umgehen, haben Sie dieses Jahr keine finanziellen Sorgen.

Liebe u. Ehe: Mit den Kräften etwas haushälterischer umgehen.

Gesundheit: Ihre Gesundheit ist gut, allerdings wären einige⁴ Yoga-Uebungen nur von Vorteil. Vermeiden Sie den Aufenthalt in feuchten Räumen, Sie könnten graue Haare bekommen.

KREBS

Beruf u. Geld: Wenn Sie in Ihrem gewollten Wirkungskreis wirken können, kann den anderen nichts passieren. Glauben Sie hie und da auch an die Fähigkeit Ihrer Mitarbeiter, Sie werden dabei Ueberraschungen erleben. Zu viel Protektion schadet dem Prestige beträchtlich. Falls Sie manchmal Misstrauen überfällt, so schauen Sie gelegentlich in einen Spiegel. Geld allein macht nicht glücklich.

Liebe u. Ehe: Nicht vernachlässigen, es könnte böse Folgen haben.

Gesundheit: Sie sind den Aufregungen kaum gewachsen. Schalten Sie gelegentlich den " beam coupler " ein.

LÖWE

Beruf u. Geld: Halten Sie die Zügel straff in der Hand. Ein Pferd an losen Zügeln ist gleichviel wert wie ein Auto ohne Benzin.
Bei der Ungleichheit der Temperamente und Ansichten wird es immer zu unerquicklichen Zusammenstößen kommen.
Finanziell haben Sie ein günstiges Jahr vor sich.

Liebe u. Ehe: Harmonisch und ausgeglichen, wobei gelegentlich kleine Ueberraschnungen ihre Wirkung nicht verfehlen.

Gesundheit: Wie das Ross so der Reiter. (Oder umgekehrt!) Lassen Sie sich gelegentlich wieder Ihre Zähne schleifen.

JUNGFRAU

Beruf u. Geld: Sie haben grosse Pläne im Kopf. Ueberlegen Sie sich alles gut. Falls Sie sich ein " Castle " bauen wollen, müssen Sie auf jeden Fall Ihre finanziellen Verhältnisse sorgfältig überprüfen. Bedenken Sie vor allem, dass Sie auch in den nachfolgenden Jahren Ihre Ferien unbeschwert geniessen wollen.

Liebe u. Ehe: Vergessen Sie vor lauter Planen Ihre Familie nicht.

Gesundheit: Gehen Sie öfters in eine Sauna, der Schweissausbruch im Dampfbad ist entschieden erfrischender als derjenige beim Ansichtigwerden der Bauabrechnung. Meiden Sie unnötige Aufregungen.

WAAGE

Beruf u. Geld: Sie begeben sich auf gefährliche Abwege. Wenn Sie schon spekulieren, müssen doch die Gewinnchancen mit dem möglichen Einsatz in einem gesunden Verhältnis zueinander stehen. Sie tragen Ihre Haut zu Markte. Sie müssen sich wieder auf etwas realerem Boden bewegen. Lesen Sie als Zerstreuung (nicht Verwirrung) wieder einmal das PIH. (Personal Identifiction Help)

Liebe u. Ehe: Sie sind etwas unterkühlt. Studieren Sie gelegentlich das AFM, speziell das Kapitel über Oil-Dilution.

Gesundheit: Schlucken Sie etwas weniger Pillen, essen Sie dafür etwas mehr Obst. Die Wirkung ist die gleiche.

SKORPION

Beruf u. Geld: Verlieren Sie nicht die Geduld, wenn nicht alles in dem von Ihnen gewünschten Tempo vorangeht. Denken Sie an das Sprichwort der langsam mahlenden Mühlen. Machen Sie sich keine unnötigen Sorgen, denn nach der Konstellation Ihres Sternbildes wird im Laufe dieses Jahres viel gemahlen werden.

Liebe u. Ehe: Auch hier: " Geduld bringt Rosen ". Seien Sie nicht immer zu stürmisch, denn es schadet der Sache nur.

Gesundheit: Sie sind anfällig für Hühneraugen. Kaufen Sie das nächste mal die Schuhe eine Nummer grösser.

SCHÜTZE

Beruf u. Geld: Sie sind so etwas wie ein " Outsider ". Suchen Sie nicht immer die Fehler bei den anderen. Werden Sie nicht sogleich " muff ", wenn jemand nicht Ihre Meinung teilt oder sich erlaubt, offen Kritik zu üben. Denken Sie daran, dass eine aufbauende Kritik noch nie geschadet hat und diese Leute das Wörtchen " Zivilcourage " aus ihrem Sprachschatz noch nicht gestrichen haben.

Liebe u. Ehe: Seien Sie etwas zurückhaltender gegenüber Ihren Mitarbeiterinnen. Falls Sie Vorgesetzter sind, verfehlt es an Wirkung nie. Demonstrieren Sie dafür Ihre " Kniggekenntnisse " wieder in vermehrtem Masse Ihrer Familie.

Gesundheit: Sie müssen nicht unbedingt den Schwerkranken spielen, wenn Sie einmal einen Schnupfen haben sollten.

STEINBOCK

- Beruf u. Geld:** Sie haben ein ausgeglichenes Jahr vor sich. Vor allem scheinen Sie erkannt zu haben, dass nicht nur materielle Werte das Leben lebenswert machen. Sie schätzen geselliges Zusammensein mit Freunden, ohne dass Sie auf Ihre Stellung (sprich Prestige) Rücksicht nehmen müssen. Sie sind gerade deswegen beliebt und man schätzt Ihre Offenheit. (Ihre Gattung ist leider langsam am Aussterben)
- Liebe u. Ehe:** Aufgrund Ihrer Einstellung zum Leben beinahe ideal.
- Gesundheit:** Treiben Sie etwas mehr Sport. Machen Sie bei der nächsten ärztlichen Untersuchung zwei " Kniebeugen " mehr.

WASSERMANN

- Beruf u. Geld:** Glauben Sie nicht, da Sie im Zeichen des Wassermanns geboren sind, dass sie so viel " schwimmen " müssen. Meiden Sie vor allem das trübe Wasser, es könnte unangenehme Folgen haben. Ihren angeborenen Fähigkeiten nach zu schliessen, müssten Sie eigentlich mehr Erfolg haben.
- Liebe u. Ehe:** Hier haben Sie ausgesprochen Pech. Sie werden eine Wassernixe fangen, die Ihnen unlösbare Probleme aufgibt.
- Gesundheit:** Sie sind ausgesprochen anfällig in diesem Monat. Lassen Sie sich auf jeden Fall Vitamintabletten (B) verschreiben.

FISCHE

- Beruf u. Geld:** Sie fallen auf durch eine sehr offenkundige Zielstrebigkeit. Sie muten sich zeitweise zuviel zu, was sich, auf lange Sicht gesehen, negativ auswirken kann. Es ist leider auch der Egoismus, welcher immer wieder durchbricht. Zollen Sie auch Ihren Mitarbeitern gelegentlich Anerkennung. Grosszügigkeit in den entsprechenden Toleranzen würde Ihrem Ansehen nur von Nutzen sein.
- Liebe u. Ehe:** Auf diesem Gebiet werden Sie einige Ueberraschnungen erleben. Man beginnt Sie zuhause als Gast zu behandeln. Beschränken Sie Ihre Mitgliedschaft nur noch auf sieben Vereine.
- Gesundheit:** Lassen Sie sich über die Entstehung eines Herzinfarkts und dessen Folgen aufklären.

Eine Analyse der Unfälle der Fluggesellschaften im Jahre 1961 zeigt eine ernsthafte Zunahme der Anzahl Unfälle europäischer Gesellschaften. Verglichen mit 5 Unfällen und 148 Toten im Liniendienst des Jahres 1960, wiesen die europäischen Gesellschaften 1961 9 Unfälle und 392 Tote auf. Die Verkehrsstatistiken für 1961 liegen noch nicht vor, weshalb die Unfallquote vorerst nur abgeschätzt werden kann; zweifellos liegt sie jedoch sehr hoch.

Im Gegensatz zu Europa registrieren alle anderen Gebiete weniger Unfälle während des Jahres, vor allem USA, Zentral- und Südamerika. In USA fiel die Zahl der Unfälle mit Toten (fatal accidents) von 10 auf 3 und die Zahl der Verunglückten von 326 auf 120. Die Unfallquote der U.S.-Gesellschaften im Jahre 1961 wird auf 0.32 Tote pro 100 Millionen Passagiermeilen geschätzt. Bessere Resultate wiesen nur die Jahre 1954 und 1957 auf; die Quote von 1960 war 1.0.

Die Unfallzahl der zentral- und südamerikanischen Gesellschaften sank von 13 auf 7 und die der Todesfälle von 300 auf 241 (siehe Tabelle 1).

Das Total getöteter Passagiere im Liniendienst des Jahres 1961 war ungefähr 806 (vorbehalten ev. Korrekturen, abhängig von der Klassierung einiger Flüge als " scheduled " oder " non-scheduled "). Diese Zahl entspricht einer Total-Unfallquote von ca. 1.12. pro 100 Millionen Passagiermeilen, basierend auf der ICAO-Schätzung von 72.000 Millionen Passagiermeilen im Jahre 1961. Dieses Resultat ist besser als erwartet. Nur drei andere Nachkriegsjahre (1955, 1957, 1959) waren noch " safer " für den Luftreisenden. Die kleinste Quote wies das Jahr 1959 mit 0.95 auf.

Auffallend ist die kleinere Unfallzahl für 1961 (23). Dies ist der kleinste Wert seit 1952 und entspricht der bis jetzt besten Quote von 1.2. Unfällen pro 100 Millionen geflogener Meilen oder 0.28 pro 100'000 geflogener Stunden. Dem Trend zu grösseren Flugzeugen und höheren Geschwindigkeiten folgte eine kontinuierliche Reduktion der Unfallzahl; ohne dies wäre die Todesquote von Jahr zu Jahr angestiegen.

Ursachen:

Da die offiziellen Rapporte der meisten Unfälle noch nicht vorliegen, wäre es unklug, über die Ursachen zu spekulieren. In Tabelle 2 und 3 finden Sie unter " Comments " lediglich Informationen über die Art der Unfälle. (Wir beschränken uns auf die Wiedergabe der Jet-Unfälle.)

In Tabelle 4 sind die Unfälle in verschiedene Kategorien aufgeteilt. Keine Fluggesellschaft war 1961 an einem Zusammenstoss in der Luft beteiligt, im Gegensatz zu 7 " mid-air collisions " im Jahre 1960. 40% der Unfälle entfielen auf die Anflug- und Landephase, 20% ereigneten sich beim Start. Von 10 " en route "-Unfällen fand bei mindestens 3 eine Kollision mit hohem Gelände statt und 5 hatten den Charakter von strukturellem Bruch.

Table 1. Fatal Accidents, 1961, by Region (Scheduled Ops.)

Region of Operating Company	Number of Accidents	Passenger Fatalities
U. K.	1	20
Europe (except U.K.)	8	372
U.S.A.	3	120
Central and South America	7	241
Africa	Nil	Nil
Asia	2	37
Australia	2	16
	23	806

Table 2. Fatal Accidents on scheduled airline service 1961 (Jets only)

Airline	Aircraft	Date	Loca- tion	Fatalities		Sur- vivors	Comments
				Pass	Crew		
Aerona- ves	DC-8 XA-XAX	Jan. 19.	N.Y. Idle- wild	-	4	102	Overran runway after abandoned T.O.attempt
Sabena	Boeing 707 00-SJB	Febr. 15.	Brus- sels Intern.	61	11	-	On app. or during o- vershoot in bad wea- ther. Cause unestab- lished.
Viasa	DC-8 PH-DCL	May 30.	Off Lis- bon	47	14	-	Crashed into sea, per- haps broke up in thunderstorm
United Air Lines	DC-8 N8040U	July 11.	Den- ver	16	-	106	Ran off runway after hydr.failure, hit con- struction work.
Air France	Carav. F-BJTB	Sept. 12.	Rabat	72	6	-	Hit ridge on approach.
Aeroli- neas Argenti- nas	Comet 4 LV-AHR	Nov. 23.	Cam- pinas	40	12	-	Crashed immediately after take-off
BEA	Comet 4B G-ARJM	Dec. 21.	Anka- ra	20	7	7	On take-off or perhaps after attempted aban- doned take-off.
<u>Non-Scheduled:</u>							
Luft- hansa	Boeing 702 B	Dec. 4.	Nr. Mainz	-	3	-	Possibly loss of con- trol, training flight

Table 3. Major Non-fatal Accidents and Incidents 1961 (Jets only)

Airline	Aircraft	Date	Location	Injured Pass.	Crew	Unin- jured	Comments
Air France	Boeing 707	Jan. 3.	Paris Orly	-	-	92	Ran off runway in a cross-wind.
BOAC	Comet 4 G-APDM	Jan. 25.	Nr.Rome	-	-	All	Hit high ground when off-course on app. to Fiumicino.Slight damage.
South African Airw.	Boeing 707 ZS-CKC	Jan. 31.	Zurich Kloten	-	-	All	Overran runway when landing. Slight damage.
Delta	DC-8 N804E	Feb. 6.	Dallas	-	-	114	Veered off runway when landing
TWA	Boeing 707 N738TW	March 26.	St.Louis	-	-	124	Pilot misjudged speed on app., landed short. Substantial dam.
Japan Air Lines	DC-8 JA8003	Apr. 24.	Tokyo	-	1	128	Overran runway, broke back. Damaged beyond repair.
Air France	Boeing 707 F-BHSH	June 16.	Lisbon	-	-	All	U/c failed on TO, friction fire burnt out flight deck and forward fuselage.
KLM	DC-8	June 21.	N.Y. Idlewild	-	-	79	Skidded off runway after hydraulic failure.
Air France	Boeing 707 F-BHSA	June 27.	Hamburg	8	3	-	Swung off runway on T.O., hit construction site and caught fire.
American Airlines	Boeing 707 N7509a	June 29.	Los Angeles	-	-	52	Nosegear collapsed while landing damaged by friction fire.
South Africa Airways	Boeing 707 ZS-CKE	July 2.	Athens	-	-	134	Struck wall and tree on take-off, landed damaged at Nairobi.
American Airlines	Boeing 720 N7545A	Sept. 24.	Boston	-	-	71	Crashed into Boston harbour off end of runway; possibly attempted overshoot ./.

Swissair	Caravelle	Sept.	Basle	-	-	All	Struck runway and overshoot in bad weather approach; landed damaged at Geneva.
	HB-ICW	26.					
Varig	Caravelle	Sept.	Brasilia	-	-	All	Crashed and burnt out on landing.
	PP-VJC	27.					
TWA	Boeing	Nov.	-	-	-	All	Turbine disc failure and cabin punctured in flight.
	720 B	5.					
	N2793						

Table 4. Fatal and Non-fatal Accidents, 1961, by Category

	Fatal		Non-fatal	
	Scheduled	Non-sched.	scheduled	Non-sched.
Take-off	5	4	5	3
En-route	10	6	1	4
Let-down and Approach	7	4	1	1
Landing	3	5	18	7
Unclassified	-	9	1	3

Table 5. Airliner Losses, 1961, all Causes

Turbojet	
DC-8	4
Boeing 707/720	3
Caravelle	2
Comet	2
	<hr/>
Total	11
Turboprop	
Ilyushin	2
Electra	2
F-27	1
Viscount	1
	<hr/>
Total	6
Four-engined, piston	22
Two-engined, piston	30
Single-engined, piston	7
	<hr/>
Total piston-engined	59

(Aus " The AEROPLANE ", January 1962)

Zum Vergleich empfohlen " Interavia " Nr. 2/1962, speziell Leitartikel St.167. Weiterer bemerkenswerter Artikel in gleicher Nummer St.179.