

I. 1.

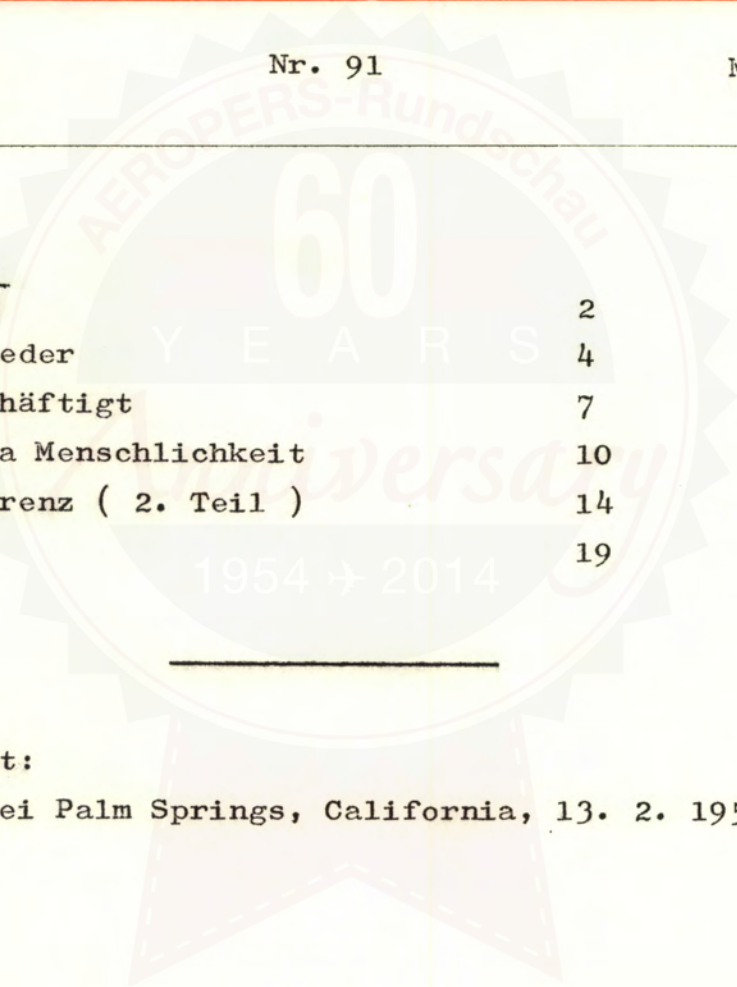
aeropers rundschau

9. Jahrgang

Nr. 91

Mai 1962

Hans Jäckle †	2
Liebe Mitglieder	4
Was uns beschäftigt	7
Mensch contra Menschlichkeit	10
IFALPA-Konferenz (2. Teil)	14
Zollfragen	19



Unfallbericht:

Notlandung bei Palm Springs, California, 13. 2. 1958

Redaktion:

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

Druck und Versand:

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

H A N N E S J ä c k l e

gest. 17. Mai 1962



Wieder hat der Tod eine Lücke in die Reihe unserer Besten gerissen.

Nicht einem Unglücksfall ist Hannes Jäckle erlegen, nicht einem Feind von dem er wusste. Eine schwere Krankheit hat ihn hinweggerafft, erst schleichend dann erschreckend rasch und hinterhältig, eine Krankheit, die er bis zum Ende zu überwinden glaubte.

Unser Verstand hat das Unfassbare zur Kenntnis genommen, nicht so unser Gefühl, welches sich ganz einfach sträubt, Hannes in Person nicht mehr existieren zu lassen.

Es ist schwer, von ihm für immer Abschied zu nehmen.

Hannes Jäckle war uns in vielem ein beneidenswertes Vorbild. Er verstand es, dem Leben die schönen Seiten abzugewinnen. Nach Ruhm und Position dürstete ihn wenig, er war nicht der harte Streber, der vor lauter Arbeit das nicht minder wichtige Entspannende, Ausgleichende übersehen hätte. Nicht verwunderlich daher, dass ihn alle, die ihn näher kannten, als liebenswürdigen, charmanten Menschen in Erinnerung haben. Er konnte es sich leisten, neben der Arbeit die andern Seiten des Lebens zu suchen, denn die Pflichterfüllung fiel ihm nicht schwer. Intelligenz mit ausgeprägter Fähigkeit, Wesentliches rasch und sicher zu erkennen, verhalfen ihm bei geringem Aufwand zum Erfolg.

Seine allgemein positive Einstellung zum Leben, auf dessen Sonnenseite er sich zeit seines Lebens befand, befähigte ihn aber auch zu einwandfreier Pflichterfüllung wo immer eine solche verlangt wurde.

Hannes Jäckle hatte neben vielerlei Interessen zwei bevorzugte: Die Fliegerei und seine eigene Familie. In beidem suchte er das Beste und Schönste zu erreichen, voller Tatendrang und allem Neuen gegenüber aufgeschlossen.

Seine Frau und die drei Kinder haben einen besorgten und liebevollen Gatten und Vater verloren. Was dieser Verlust bedeutet, können nur diejenigen richtig ermessen, die um seinen Stolz und die Freude an seiner Familie wussten.

Hannes gewann sich mit seiner Art viele Freunde. Der eine oder andere mochte ihn vielleicht weniger, denn er amtete als Fluglehrer und kam demzufolge nicht darum herum, gelegentlich Unangenehmes auszusprechen. Er machte es sich dabei aber nie leicht, er liebte es nicht, schlecht zu qualifizieren. Aber er tat es mit der festen Ueberzeugung, gerecht zu sein und der Sache unseres Berufes, in welchem er die Anforderungen gelegentlich gerne höher angesetzt gesehen hätte, so am besten zu dienen.

Wir haben uns mit dem Verlust eines lieben, klarsehenden Freundes und Kameraden abzufinden. Versuchen wir seinem allzu frühen Ausscheiden aus unseren Reihen das zu entnehmen, was er uns als Vorbild zu geben hat: Hannes hat in unserem Berufe den Grundsatz verfolgt, für das Erhaltene Entsprechendes zu bieten. Er hat immer freudig mehr als genug gegeben!

Seiner Familie drücken wir unser tiefstes Beileid aus. Seiner Gemahlin gebührt auch unser Dank. Sie hat Hannes in beispielloser Tapferkeit, mit vollem und alleinigem Wissen um den Ernst seiner gesundheitlichen Lage während der letzten zwei Monate im festen Glauben an seine Genesung unterstützt. So durfte er die vergangenen Wochen wohlbehütet zu Hause, mit der Aussicht auf eine bessere Zukunft verbringen.

Schlimmeres blieb ihm damit erspart.

Es wird uns eine freudige Pflicht sein, der Familie beizustehen, wo immer Rat und Tat erwünscht ist. Es ist alles, was wir für Hannes noch zu tun imstande sind.

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,

Eidg. Luftfahrtskommission

Die LFK hat am 12. Mai einige Aenderungen des Bundesgesetzes über die Luftfahrt behandelt und folgende Neufassungen vorgeschlagen:

Art. 8

- | | |
|----------------------------|---|
| 2. Flugplätze und Flugwege | 1. Abflug und Landung von Luftfahrzeugen dürfen in der Regel nur auf Flugplätzen erfolgen: Der Bundesrat bestimmt das Nähere über die zulässigen Ausnahmen. |
| | 2. Das Eidg. Luftamt kann Flugwege vorschreiben, welche die Luftfahrzeuge einzuhalten haben. |

Die Aenderung von Punkt 1 war notwendig um die Gletscherfliegerei einigermaßen in einem kontrollierten Rahmen zu halten. In der Neufassung von Art. 65 der Vollziehungsverordnung zum Luftfahrtgesetz sind dann die näheren Bestimmungen über die Aussenlandungen aufgeführt. Das Wichtigste hieraus:

1. Aussenlandungen im Gebirge dürfen nur von Piloten ausgeführt werden, welche eine entsprechende Sonderbewilligung zum Führerausweis besitzen.
2. Aussenlandungen im Gebirge dürfen nur auf Plätzen ausgeführt werden, die vom Eidg. Luftamt bezeichnet worden sind. **Rettungsflüge sind ausgenommen.**

Art. 40

- | | |
|--------------------------|---|
| II. Flugsicherungsdienst | 1. Der Bundesrat ordnet den Flugsicherungsdienst; dieser umfasst insbesondere die Verkehrs-, Uebermittlung-, Flugwetter- und Luftfahrtinformationsdienste sowie die Leistung von Navigationshilfen. |
|--------------------------|---|

2. Die zivilen und die militärischen Flugsicherungsdienste sind zusammenzulegen. Inzwischen sind sie aufeinander abzustimmen und einander gegenseitig dienstbar zu machen.

Diese Aenderung von Art. 40 stellt eine wesentliche Verbesserung gegenüber der alten Fassung dar. Ueber diesen Punkt wurde in der Kommission heftig diskutiert und das L+A war mit der neuen Fassung nicht einverstanden, da dieser grosse Schritt wegen vieler sich auftürmender Hindernisse noch nicht getan werden könne. Die Abstimmung war dann eindeutig für die neue Fassung.

Einsparung beim Dispatch

Aus dem Chefpiloten-Bulletin Nr. 85 vom 25. April 1962 haben Sie entnehmen können, dass für verschiedene Strecken die Flugplanung wieder von der Crew durchgeführt wird. Durch diese Massnahme können ca. 8 Dispatcher anderweitig beschäftigt werden, nämlich dort, wo noch Personalmangel herrscht.

Unsere seinerzeitige Anregung und der Wille zum Sparen unsererseits konnte also in die Tat umgesetzt werden.

Generalversammlung 1962

Im Artikel 27 unserer Statuten heisst es:

" Die Teilnahme an einer Generalversammlung ist für jedes Mitglied eine ehrenvolle Pflicht. Bei Verhinderung kann unter Grundangabe schriftlich abgestimmt werden. "

Aus dem Protokoll der Generalversammlung ersehen Sie, wieviele Mitglieder dieser Pflicht nicht nachgekommen sind. Es ist sicher nicht zu viel von Ihnen verlangt, wenn Sie nur einen vorbereiteten Stimmzettel auszufüllen haben. Diese Pflichtvernachlässigung der einen steht irgendwie im Gegensatz zur Pflichterfüllung der andern, welche sich für die Aeropers einsetzen, nämlich des Vorstands und der verschiedenen Kommissionen. Auf alle Fälle taucht hier die Frage auf, ob sich Einzelne so für die Ideale der Aeropers einsetzen sollen, wenn so Viele nicht einmal einer selbstverständlichen Pflicht nachkommen.

Wenn einige aus irgend welchen Gründen (zum Beispiel aus Protest) nicht abstimmten, so erwarte ich von Männern ein offenes Wort und nichts anderes.

Vertragsverhandlungen

Die Verhandlungen innerhalb der beiden Verhandlungsdelegationen waren in der letzten Zeit recht speditiv und man kam zu gegenseitigen Uebereinkommen.

Vielfach wurden verschiedene Probleme in kleineren Gruppen behandelt, was sich gut bewährt hat. Aus verschiedenen Gründen kann ich nicht näher auf die Einzelheiten eingehen. Auf alle Fälle wurden für beide Teile Fortschritte erzielt, welche nun aber wieder in Frage gestellt werden können.

Nun Warum? Ich knüpfe hier an meinen Beitrag aus der Rundschau Nr. 89 - Der Swissairpilot - an. Ich bin einfach immer mehr der Ansicht, dass unsere Direktion dem Piloten die entsprechende Monopolstellung der einzigen nationalen Fluggesellschaft nicht so einräumt, wie es sich für eine reibungslose Abwicklung aller im Betrieb vorkommenden uns betreffenden Angelegenheiten gehört. Wir wollen uns nur vor der sogenannten Willkür schützen, wir wollen weder die Swissair leiten noch die Entwicklung hemmen. Unser Ziel ist, ein gutes Arbeitsklima zu schaffen, indem dem Arbeitnehmer neben seinen Pflichten auch ein gewisses Recht zusteht, sich gegen menschliche Fehlentscheide der Vorgesetzten anhand eines Verfahrens verteidigen zu können. Dieses will man eben gerade nicht, man möchte freier sein und entscheiden können, wie es eben einem gerade so passt und zu Mute ist. In dieser Angelegenheit haben wir Erfahrung genug.

Nun, was hat das mit unseren Vertragsverhandlungen zu tun? Die im Moment getroffenen Uebereinkommen können jetzt von der Direktion nicht gutgeheissen werden, sie müssen zuerst noch vor den Verwaltungsratsausschuss. Wenn sie dort nicht sanktioniert werden, sind wir gleich weit wie vorher.

Die Verhandlungen betr. Einsatzrichtlinien zum Zwecke der Erreichung einer höheren Flexibilität sind soweit beendet, d.h. wir sind materiell so weit entgegengekommen, wie wir eben konnten. Unsere Richtlinien sind eben heute schon so ausgeschöpft, dass hier nicht viel mehr herausgeholt werden kann. Im Vergleich zu anderen Gesellschaften sind wir hier schon lange Aussenseiter zugunsten des Arbeitgebers. Das Verlangen des Dept. II, noch mehr herauszuholen, kommt mir wie ein Tropfen Wasser auf einen heissen Stein vor. Das Problem ist hier ganz anders geartet und eine bessere Ausnützung muss nicht bei uns, eventuell auf Kosten der Gesundheit oder des Familienlebens gesucht werden.

Die Hauptpunkte für eine gute Ausnützung der Besatzungen sind:

1. Möglichst einheitlicher Flugzeugpark, sodass die Besatzungen überall eingesetzt werden können.
2. Eine Flugplanerstellung, welche gut ausgenützte Rotationen der Besatzungen zulässt.
3. Eine Vorausplanung und nicht ein " von der Hand in den Mund " leben.

Besatzungsplanung 1962/63

Dem Bulletin Nr. 86 des Chefpiloten entnehmen wir, dass folgende Umschulungen vorgesehen sind:

- 36 PIC auf Jets, wovon 28 Schweizer
- 12 PIC auf CV-440, alles Schweizer
- 24 F/O auf Jets , wovon 12 Schweizer

Die Verteilung der PIC auf Jets wurde gemäss den momentan gültigen Abmachungen der beiden Vereinigungen, der FPAS einerseits und der Aeropers anderseits vorgenommen.

Die einzige Möglichkeit, unter den heutigen Voraussetzungen das der FPAS zugestandene Quotensystem für uns zu verbessern, ist die Förderung des schweizerischen Nachwuchses, an welchem wir nun auch einen Beitrag leisten müssen. (vergl. Nachtrag, Seite 9)

Nach unserer Ansicht sollte der Art.24 betreffend Salarierung der Co-Piloten und F/O der heutigen Konjunktur ebenfalls angepasst werden, um die jungen Kandidaten mehr zu interessieren, da der Aufstieg zum PIC nicht mehr so rasch vor sich geht wie bisher. Wir schlagen in den Verhandlungen vor, dass nach 3 Jahren S/O die automatische Beförderung zum F/O und nach weiteren 3 Jahren, also nach 6 Jahren total, sofern auf Jets eingesetzt, die Beförderung zum Sen. F/O vorgenommen wird. Somit wäre die Salarierung der Co-Piloten auf SE-210, CV-990 und DC-8 die gleiche, was betr. den Seniority-Problemen eine Vereinfachung darstellt und was eventuell auf dem Umschulungssektor Einsparungen bringen kann.

Mit freundlichen Grüssen

A. Sooder

WAS UNS BESCHÄFTIGT.....

1954 → 2014

Berichtigung

In der letzten Rundschau habe ich Ihnen berichtet, dass Bestrebungen im Gange sind, die Flugsicherung für das Gebiet der ganzen Schweiz direkt dem Bundesrat zu unterstellen. Die Kommission, welche sich damit beschäftigt, ist nicht, wie angegeben, die eidg. Flugsicherungskommission, sondern die eidg. Luftfahrtskommission. (Vergl. auch den Bericht des Präsidenten in der vorliegenden Nummer.)

Neuer Vorstand der FEV

Zu Ihrer Orientierung gebe ich Ihnen nachstehend die neue Vorstandszusammensetzung der Vereinigung der Flight Engineers bekannt:

- H. Sachs, Präsident
- U. Schnurrenberger, Vizepräsident
- E. Mehri, Aktuar
- E. Schlotterbeck, Kassier
- W. Sonderegger, Beisitzer
- P. Meierhans, Beisitzer
- E. Vollenweider, Beisitzer

Heizoel

Es ist auch dieses Jahr wiederum vorgesehen, eine Vereinbarung über den Bezug von Heizoel zu treffen. Obwohl ich mir bewusst bin, dass verschiedene Mitglieder bereits im jetzigen Zeitpunkt - insb. zur Warmwasseraufbereitung - Heizoel benötigen, werde ich die Vereinbarung erst im Laufe des kommenden Monats abschliessen, da bis anhin die Preise immer noch eine sinkende Tendenz aufwiesen. Ich bitte also noch um etwas Geduld.

Fragebogen Hotel Henry Hudson, New York

1. Eingegangene Antworten - Total 110
davon von Aeropers-Mitgliedern 52

2. Resultat:

Ausgedrückt in Prozenten (die Zahlen in Klammern geben die Ansicht der Aeropers-Mitglieder wieder).

<u>Eindeutige Vor- bzw. Nachteile gegenüber früheren Hotels</u> (Lexington, Belmont Plaza)			
	besser	gleich	schlechter
a) Lage des Hotels	5 (2)	19 (23)	76 (75)
b) Qualität der Zimmer	5 (2)	35 (37)	60 (61)
c) Angestellte, Bedienung	59 (58)	37 (35)	4 (7)
d) Lärmeinwirkung	80 (73)	19 (25)	1 (2)
	Ja	Nein	Enthaltungen
Ist der Aufenthalt in diesem Hotel bezüglich Standard zumutbar?	62 (60)	24 (31)	14 (9)
Sind entsprechende Schritte zu unternehmen, um ein besseres Hotel zu verlangen?	35 (42)	42 (37)	23 (21)

3. Obwohl eine knappe Mehrheit den Aufenthalt in diesem Hotel als zumutbar erachtet, darf nicht übersehen werden, dass etwa die Hälfte aller Antwortenden mitteilte, dass sie lediglich unter Berücksichtigung der momentanen finanziellen Lage der Swissair zu diesem Resultat gekommen seien und den Hotelwechsel zu einem späteren Zeitpunkt als opportun erachteten.

Als zusätzliche positive Kriterien wurden noch die Bade- und Sport-Gelegenheiten sowie die Stockwerkhöhe, als negative Kriterien der allgemeine Zustand des Hotels und der Zimmer, sein Ruf sowie mangelnde Verpflegungsmöglichkeiten erwähnt. Inbezug auf Sauberkeit und Bereitschaft der Zimmer hielten sich die ablehnenden und zustimmenden Meinungsäusserungen die Waage.

Nachwuchskommission

Die Gruppe Werbung der Nachwuchskommission sucht dringend Mitglieder für Betriebsführungen (Werft, Simulator, Link etc.); dabei sind primär junge Leute insb. Gewerbeschüler und Gymnasiasten zu führen. Wenn sich total etwa 24 Mitglieder zur Verfügung stellen würden, wäre die durchschnittliche Belastung 1 Nachmittag pro Jahr. Mitglieder, die sich für dieses für die Nachwuchsförderung so wichtige Amt zur Verfügung stellen möchten, sind gebeten, dem Sekretariat Mitteilung zu machen.

Konstituierung des Vorstandes und Festlegen der Kommissionsliste

Da der Vorstand in seiner Mai-Sitzung aus betrieblichen Gründen nicht vollzählig versammelt war, wird die definitive Kommissionsliste erst im Verlaufe des Monats Juni Ihnen zugestellt werden.

Frankatur und Strafporto

Die Todesanzeigen anlässlich des Hinschieds von Herrn Jäckle wurden von Sekretariat ordnungsgemäss als Massensendung aufgegeben und das Porto bezahlt. Durch einen Irrtum der Post wurden die Briefe jedoch nicht durch die PP - sondern durch die gewöhnliche Stempelmaschine abgestempelt. Verschiedene Mitglieder mussten deswegen Strafporto zahlen. Ich möchte alle Betroffenen bitten, mir das Couvert umgehend zukommen zu lassen oder zumindest Mitteilung zu machen.

Mit freundlichen Grüßen

sig. Dr. P. Hunziker

Nachtrag zum " Liebe Mitglieder "

Zum Chefpiloten Bulletin Nr. 86 möchte ich noch folgendes nachtragen:

- 1.) Mit der Swissair wurde nur das Verhältnis Schweizer-Ausländer festgelegt, da die Bestimmung der einzelnen in Frage kommenden schweiz. Besatzungsmitglieder sich nach dem Seniority-Reglement richtet.
- 2.) Bei der personellen Zusammenstellung der einzelnen Jet-Kurse inbezug auf Beginn wurde gemäss Mitteilung der Swissair abgestellt auf
 - a) operationelle Erfordernisse
 - b) Auslaufen der DC-6 Flotte
 - c) das zur Verfügung stehende Flugmaterial pro Kurs (deshalb innerhalb der Kurse verschieden grosse Teilnehmerzahlen, die erst noch gerade sein müssen)
 - d) Führung von englischen und deutschen Kursen
 - e) Berücksichtigung von Militärdienstleistungen

Im Lichte obiger Kriterien, deren Anwendung wir für die Betroffenen geprüft haben, scheint uns die vorgesehene zeitliche Staffe- lung der Kurse akzeptabel.

MENSCH CONTRA MENSCHLICHKEIT

Lieber no,

der Inhalt Deines Kropfes hat sich hier in Stockholm vor mir ausgebreitet, wo ich wieder einmal damit beschäftigt bin, neuen Caravelle-Piloten den Simulator ans Herz wachsen zu lassen.

Da ich einen Tag frei habe und draussen der schwedische Frühling in Strömen abgehalten wird, habe ich Deinen Artikel etwas genauer durchgelesen, als ich das sonst vielleicht tue, - und wie Du siehst, hat sich mein Echo bis in den Federhalter vorgewagt, wofür ich die Verantwortung nicht auf den Frühling schiebe.

Ich begrüsse es und bin Dir dankbar, dass Du ein Thema aufwirfst, über das tatsächlich viel gesprochen wird. Selten genug bringt jemand den Mut auf, dazu zu stehen und den Gründen nachzugehen. Ich spreche Dir hier ein Lob aus. Wenn ich auch im folgenden so sachlich als möglich Deine Bemerkungen zu ergänzen oder zu widerlegen versuche, darfst Du trotzdem zwischen den Zeilen meine Anerkennung für Deinen "Anlauf" herauslesen!

Es ist sehr anerkennenswert, dass Du es nicht bei der Kritik bewenden lässt, sondern zudem Verbesserungsvorschläge machst.

Der Biertisch: Brutstätte für die Politik des kleinen Mannes.- Wie Du schreibst, fand gleichzeitig eine Diskussion über den Kabinendienst statt. Ich hoffe nicht, dass Deine Verbitterung soweit fortgeschritten ist, um hier Parallelen zu ziehen. Nur nebenbei: ich habe da letzthin einen Film gesehen; "Animal Farm" hiess der Streifen. Falls ich allein dastehe mit meinen Gedankenassoziationen, bleibt mir nichts anderes übrig, als es meiner ausschweifenden Phantasie zuzuschreiben, dass mir dabei verschiedentlich der Kabinendienst in den Sinn kam. Immerhin ist es fast undenkbar, dass ein Langstreckenkommandant in den Europasektor versetzt wird, weil ein Vorgesetzter findet, er habe ein unausstehliches Gesicht!- Wie gesagt: nur nebenbei.-

Ich gebe Dir in verschiedenem recht. Weil sich aber "recht" von Gerechtigkeit ableitet, verlangt es meine Checkpilotenseele nach einigen Feststellungen.

Probleme dieser Art haben mehrere Seiten; vielleicht nur zwei, wenn wir Glück haben. Und die zweite Seite mindestens soll doch auch zum Wort kommen.

Deine Erklärungen für die Notwendigkeit der Checks sind so einleuchtend, dass ich Dir dazu gratulieren muss. Bald danach ist Dir jedoch eine Bemerkung entschlüpft, bei der sich mir die Haare gesträubt hätten, besässe ich nicht bereits einen Bürstenschnitt. Du schreibst, anhand der Checknoten werde der Schwergeprüfte in eine Kategorie Untermensch, Mensch oder Uebermensch eingeteilt.- Auch auf das Risiko hin Dich zu beleidigen, regt sich bei mir der Verdacht, der "Blick" habe sich einmal aus Versehen in Deine Lektüre eingeschmuggelt. Vielleicht hatte auch Dein Masterswitch, den Du mit viel gutem Willen auf sachlich umstellen wolltest, vorübergehend einen Wackelkontakt.-

Nun lass Dir mit aller Eindringlichkeit, wenn das überhaupt nötig ist, sagen, dass wir weder Untermenschen aussortieren, noch Uebermenschen züchten wollen!- Wir wollen Menschen, ohne uniforme Persönlichkeit, Menschen, die eine gewisse Reife haben, Menschen, die ihre individuellen Eigenarten haben und behalten sollen, Menschen, die sich nur in einem Punkt den Forderungen unserer Firma anpassen müssen: sie müssen wissen, worauf es ankommt.

Bei Meinungsverschiedenheiten anlässlich von Checkflügen war es wohl bis jetzt immer so, dass der Checkpilot besser wusste, auf was es ankommt, als der Geprüfte.

Mir wäre es recht, wenn diese Tradition erhalten bliebe!- Sind wir uns einig?

Du vermisst die absolute Gerechtigkeit bei den Qualifikationen und wirfst den Checkpiloten ihre unzulängliche Menschlichkeit vor. Mein lieber no, Du wirst kaum der Wiese einen Vorwurf machen, weil sie grün ist.- Natürlich sind Checkpiloten nur Menschen. (Ich bin sogar stolz darauf !) Könnten wir ohne die menschliche Unvollkommenheit überhaupt den Ansporn zur gerechten und objektiven Beurteilung haben?

Wäre Dir daskalt blinzelnde magische Auge eines elektronischen Checkpiloten im Cockpit lieber, der alles, aber auch restlos den kleinsten Fehler registriert, verarbeitet und Dir sauber gedruckt eine 3 serviert, - oder ziehst Du doch vielleicht den menschlichen Checkpiloten vor, der weiss, dass Du gerade vor dem Checkflug zwei Wochen im Militärdienst warst und der Dich deshalb einen missratenen Anflug wiederholen lässt, sodass schlussendlich eine 4 herauschaut?

Doch nicht nur Checkpiloten sind Menschen, auch die Prüflinge. Dieser Tatsache wird bei den Diskussionen am Biertisch überhaupt keine Rechnung getragen.

Ich kann es nicht beweisen, aber es scheint mir nicht so ganz gewiss, dass Du für den Overshoot, der Dir von Johnny die Note 2-3 einbrachte, von Toni und Willy eine bessere Qualifikation eingeheimst hättest. Vielleicht wäre für Willy die Einleitung des Overshoots zu langsam gewesen, was Johnny übersehen hat, weil Du auch noch zu wenig gezogen hast am Steuer.- Vielleicht?-

Du siehst, wie ich das mit der Menschlichkeit auf beiden Seiten aufgefasst haben möchte?

Ausser dass beide Menschen sind, haben Checkpiloten und andere Piloten noch etwas gemeinsam: sie absolvieren nämlich dieselben Checks. Dass ein Checkpilot von sich selber viel verlangen muss, scheint mir, und Dir hoffentlich auch, klar. Dass man bei Checkflügen von ihm eher mehr verlangt, als vom Nichtcheckpiloten, scheint mir verständlich und einigermaßen logisch. Und trotzdem mag ich mich nicht erinnern, dass ein Checkpilot die Noten für seine Leistungen unberechtigt empfand. Ist vielleicht daran die positive Einstellung zum System schuld, die dieser Brief festigen helfen soll?

Ich gehe mit Dir einig, dass es Checkpiloten gibt, die strenger und solche, die weniger streng beurteilen. Das liesse sich nur um einen grossen Preis vermeiden, nämlich, wenn einer allein sämtliche Checks abnähme. Da wollen wir doch lieber den kleineren Nachteil in Kauf nehmen.

Was passiert nun, nachdem Du dem gestrengen Johnny in die Checkfänge geraten bist und Dein konzentriert vergossener Schweiß nur mit einer 3 aufgewogen wird? - Nun, der Sektor-Chefpilot wird Dein Checkblatt ansehen und feststellen, dass Du gute Arbeit geleistet hast, wenn Du von Johnny eine 3 erhalten hast. Ebenso würde er Deine Note von Willy entsprechend bewerten, denn so wie Du kennt auch er seine Pappenheimer!

Falls Du Dein NB: Die Vornamen der Checkpiloten ~~sind~~ willkürlich gewählt, richtig formuliert hast, komme ich fast nicht darum herum, mich zu fragen, ob ich mich betroffen fühlen soll.- Scheint doch das Toleranzband Deines Checkwilly aus bestem Vorkriegs-Herkules-Hosenträger-Material zu bestehen.

Meinst Du jedoch damit, die Vornamen seien frei erfunden, dann kann ich mich wieder mit Appetit zum Nachtessen setzen.

Bis in die Mitte Deines Artikels bemängelst Du die menschlichen Fehler und Reaktionen der Vorgesetzten. Doch dann kehrst Du den Spiess um und beklagst Dich, dass es zu wenig menschliche Fluglehrer gäbe. Diesem Gedankengang zu folgen bereitet mir etwas Mühe.-

Ich schliesse zwar aus Deiner Erwähnung des Geographieprofessors Böha, dass wir dieselbe Schule besucht haben müssen. (NB. Böha war auch nicht mein Fall!) Ich glaube auch, dass wir denselben Mathematikprofessor hatten; er war ein guter Lehrer und gerecht.- Doch auch beim Ross zum Beispiel hatten wir hie und da ein Physik-Ex, wo die ganze Klasse eine Stunde lang Zeit hatte, dieselben Aufgaben zu lösen. Die Note für diese Arbeit war auch gerecht, aber da das Ross meiner Meinung nach schon früh einmal den Kopf dort angeschlagen hat, wo die Pädagogik darunter liegt, waren wir ihm trotzdem gram, wenn wir einen " Schiefen " nach Hause trugen.

Nicht wahr, nach einem U.K. auf ein neues Flugzeug sind wir vollgestopft mit theoretischem Wissen. Das ist die Grundlage, worauf wir aufbauen sollen.

Die Gelegenheiten, rein theoretisches Wissen anzuwenden, sind auf der Strecke selten. Unter Anwendung rein theoretischen Wissens verstehe ich, unbelastet von anderen Aufgaben (Fliegen, Navigation) zum Beispiel einem Strömlein im elektrischen System von der Quelle weg zu folgen, uns die Beziehungen zwischen Spannung, Stromstärke und Widerstand zu vergegenwärtigen und unterwegs alle Weichen richtig zu stellen, damit es am Ziel seine Energie verpuffen kann.

Wir möchten jedoch, dass unsere Piloten über ein genügendes praktisches Wissen verfügen, und darum bin ich nicht so sehr für einen schriftlichen Fragebogen. Unter Anwendung praktischen Wissens verstehe ich, innert der relativ kurzen Zeit, die uns im Flugzeug zur Verfügung steht, eine richtige Schaltung vorzunehmen, ohne sich zu überlegen, dass das dazu benötigte Relay unter dem linken Fuss des Copiloten schalten muss. Das praktische Resultat zählt in erster Linie!

Wir wollen keine Piloten, die am Schreibtisch oder in der Hotelhalle sämtliche Vorschriften auswendig herunterleiern, die aber dafür im Flugzeug, wenn ihnen BCN-inbound die Approachlights u/s gemeldet werden, den Localizer mit dem Glidepath verwechseln, weil sie die entsprechende Vorschrift wohl im Kopf haben, sie aber im Fliegen nicht anwenden können.

Was nützt es, wenn einer über die Takeoff-procedures von Zürich genau im Bild ist, aber wenn er bei schlechtem Wetter auf Piste 28 startet und nach V2 einen engine-failure hat, ist er nicht imstande, dieses Procedere wegen der zusätzlichen Belastung durch den engine-failure anzuwenden?

Dass man unter Einhalten der Vorschriften fliegen kann, beweist man in der Luft und nicht am Boden!

Nebenbei: Zum Idealismus, den Du zum Glück immer noch in uns siehst, gehört aber auch eine etwas sportliche Einstellung zu den Checkflügen.

Du fragst, ob die Prüfung wirklich der beste Weg ist, um den Standard fliegerischen Wissens und Könnens zu heben. Sie ist weder der beste, noch überhaupt ein Weg! - Die Prüfung ist nur der Beweis für uns und die Firma, dass wir den nötigen Standard besitzen. Refresher-Kurse, Proficiency-Training, AFM und FOM dienen uns zum Erreichen dieses Standards.

Das bisherige Checksystem hat sich bewährt, wie Du selber zugibst. Es wird sich meiner Ansicht nach auch mindestens bis zum Mach-1 Flugzeug bewähren. Eine zusätzliche, rein theoretische Prüfung am Boden wäre nur eine Ergänzung zur notwendigen fliegerischen Prüfung.

Du verlangst, der Checkpilot sei durch einen Experten zu ergänzen, wenn weiterhin streng qualifiziert werden soll. - Es wird! - In unserem eigenen Interesse können Checks nicht streng genug sein. Wir sind für Menschenleben verantwortlich! - Wenn ich mir diese ungeheure Verantwortung mit allen Konsequenzen ausmale, bin ich froh, beim Check festzustellen, dass es wenigstens am Können nicht fehlt und ich demzufolge die Verantwortung weiterhin tragen kann.

Zum zusätzlichen Experten: Es scheint mir, manchem sei ein Checkpilot im Cockpit schon fast zuviel, verschwiegen denn deren zwei. Ob es dann nicht so herauskäme, dass einfach der Experte die Noten erteilte und alles schliesslich beim alten Einmannsystem bliebe, sei dahingestellt.

Ich kann Deine düsteren Zukunftsaussichten nicht teilen. Ein kleiner Trost: auch Checkpiloten sind keine "Uebermenschchen". Hingegen haben wir mit der Funktion zusammen die Verpflichtung übernommen, möglichst unvoreingenommen und gerecht unseres Amtes zu walten.

Auf Wiedersehen, vielleicht bei einem Checkflug,

Willy

IFALPA - KONFERENZ 1962 IN STOCKHOLM (2. Teil)

Ich hatte die Ehre, die Aeropers zusammen mit Herrn Dr. Hunziker und am Schluss noch mit Capt. Strickler zu vertreten. Als Neuling in diesen Dingen hatte ich mich mit den Gepflogenheiten und Bräuchen einer internationalen Konferenz vertraut zu machen.

Der Zweck einer IFALPA-Versammlung ist, die Meinung aller Airline-Piloten kennenzulernen, in brauchbare Form zu giessen und schliesslich, dieser Meinung über alle uns interessierenden und wichtigen Probleme am richtigen Ort Gehör zu verschaffen. Dies geschieht in Form von Empfehlungen und Resolutionen. Diese sollten, um das nötige Gewicht zu erhalten, wenn immer möglich einstimmig angenommen werden. (An der diesjährigen Konferenz in Stockholm gab es bei ca. 100 Abstimmungen nur eine einzige Nein-Stimme. Diese kam vom oben erwähnten Konferenz-Neuling, Details im Bericht des Sekretärs.)

Da eine eigentliche Arbeit nicht im Beisein von 200 Delegierten aus 42 Ländern geleistet werden kann, (an einigen meist verheerend endenden Versuchen fehlte es nicht) teilt sich die Konferenz in 6 Arbeitsgruppen auf. Diese Gruppen erhalten jede eine Reihe Themata zugeteilt und haben die Aufgabe, zuhanden der Vollversammlung einen brauchbaren und vor allem akzeptablen Vorschlag über diese Gebiete auszuarbeiten. Denn die Vollversammlung nimmt beileibe nicht alles an, was aus den Arbeitsgruppen kommt. Obwohl die einzelnen Delegationen bei den Beratungen in der Arbeitsgruppe vertreten sind. OH, die Plenarversammlung kann schlechtgelaunt sein. Sehr schlecht sogar!

Uebrigens - haben Sie schon einmal zugehört, wenn ein südamerikanischer Delegierter und ein Vertreter aus dem mittleren Osten miteinander in englischer Sprache über etwas ihnen völlig unbekanntes diskutieren und dabei 10 m weit vor Ihnen stehen und Ihnen den Rücken zukehren? - Da ist der Heiri im Metropole in Karachi eine Dissee dagegen, auch wenn er's Gebiss nicht anhat.

* * * *

Dr. Hunziker stürzte sich in die ihm bestens vertraute Gruppe A. Dort werden soziale Probleme behandelt. (Arbeitsverträge, Versicherungen, gegenseitige Hilfe etc.). Die anderen Gruppen behandeln technische Probleme. Und da nun diese 5 andern Gruppen gleichzeitig tagten, und wir eigentlich bei Allem dabei sein wollten, hob für den Rest der Aeropers-Delegation, nämlich den Schreibenden, ein wilder Lauf durch sämtliche Räume des FORESTA-Hotels an. 2 kg besten, wohlgehüteten Schweizerspecks gingen dort drauf. Bei einigen ganz wichtigen Schlachten, wo mit gröberem Geschütz auf uns geschossen wurde, gingen wir zu zweit ins Feuer. Dies betraf meist soziale Fragen, über die Ihnen ja Herr Dr. Hunziker schon berichtet hat. Eine grosse unliebsame Ueberraschung erlebten wir da: Eine Delegation, von der wir angenommen hatten, sie sei mit uns befreundet, ging uns verschiedentlich recht kräftig an und sagte es gar nicht, wie erwartet, durch die Tulpe.

Bei dieser Gelegenheit darf ich erwähnen, dass die beiden Delegationen aus der Schweiz ein gutes Einvernehmen hatten und dass selbst dort, wo Interessen und Ansichten sich diametral gegenüberstanden, ein erfreulich sachlicher und höflicher Ton vorherrschte. Die FFAS hatte in Captain Patch und Mr. Spinner sehr gute Vertreter in Stockholm.

* * * *

Das wohl wichtigste Thema war der SST (oder Supersonic Transport). Ich war erstaunt zu sehen, dass auf diesem Gebiet von einzelnen Piloten schon riesige Vorarbeit geleistet worden war. Speziell Engländer, Franzosen und Amerikaner waren hier tonangebend. Es herrschte Einmütigkeit darüber, dass die IFALPA und ihre Mitglieder alles in ihrer Macht stehende tun müssen, um eine Wiederholung der Comet-Story zu verhindern. Ich war recht beeindruckt davon, wie offen speziell die Engländer zu den damals begangenen Fehlern standen. Die Aeropers-Delegation brachte einen Resolutionsentwurf ein, der so lautete: "Die IFALPA und ihre Mitglieder werden jedem Versuch, Ueberschallflugzeuge kommerziell einzusetzen, bevor die damit verbundenen Probleme zur Zufriedenheit dieser Organisation gelöst sind, Widerstand leisten." Ich wartete gespannt auf Opposition und war "baff", dass diese Resolution schlankweg durchging.

Es ist natürlich für uns einfach, solche Resolutionen einzubringen, denn wir Schweizer werden ja kaum in die Lage kommen, den ersten, entscheidenden Widerstand gegen eine überstürzte Einführung eines solchen SST leisten zu müssen. Allem Anschein nach wird dies unsere französischen Kollegen treffen. Diese rückten denn auch mit einem umfangreichen Dossier "Super Caravelle" an. Dieser Vogel scheint ja offensichtlich das Rennen zu machen. Am Salon 1965 soll er erstmals vorgeführt werden. Der kommerzielle Einsatz soll für 1968 ins Auge gefasst sein. Dass aber bis dahin die wesentlichen Schwierigkeiten gelöst werden, ist sehr unwahrscheinlich. Die Hauptprobleme sind: Ueberschall-Knall, Strahlung, Safety-Requirements, Navigation und ATC. Daneben sind aber noch eine Unmenge weiterer Schwierigkeiten zu erwarten.

Ueber das Hauptproblem, den Lärm, schreibt Direktor Lundberg vom Aeronautical Research Institute Sweden: "Um ein Bild vom Ausmass dieses Problems zu geben, sei erwähnt, dass ein 180 Tonnen-SST, der in 70'000 Fuss mit ca. 100 Passagieren daherbraust, auf der Erdoberfläche entlang seinem Flugweg einen kontinuierlichen, donnerähnlichen Knall hervorrufen wird, der in einem Band von über 100 km Breite Fensterscheiben klirren und teilweise zerbrechen lassen und die Anwohner sicher aus dem Schlaf reissen wird. Dies ist in der Praxis undenkbar, ob es nun Stadtbewohner, in dünnbesiedelten Gegenden nur Einzelne, oder über dem Atlantik die Besatzungen und Passagiere einiger weniger Schiffe betrifft. Dies alles, nur um 100 Passagiere ein wenig schneller von A nach B zu bringen. Da heisst unsere Antwort: NEIN." Dieser Bericht kommt nach einer detaillierten Untersuchung des Lärm- und Strahlungs-Problems zum Schluss, dass es in naher Zukunft (10 Jahre) nicht möglich sein werde, kommerziell Ueberschall-Verkehrsflugzeuge einzusetzen, ohne dass die Flugsicherheit und die Bevölkerung darunter in einem Mass zu leiden hätten, das in keinem Verhältnis zum erzielten Zeitgewinn stände.

Das Sub-Committee C stellte dann einen Katalog von 76 ganz präzisen Fragen an die Hersteller zusammen, von denen jede einzelne recht grosse Zweifel an einem baldigen Ueberschall-Flugverkehr aufkommen lässt. Dabei scheint mir ein Punkt noch speziell erwähnenswert: Wenn sich die Flugzeughersteller aus Prestige- oder anderen Erwägungen jetzt ausschliesslich auf den SST stürzen, wird es unvermeidlich, dass für eine erhöhte Sicherheit der jetzt im Einsatz stehenden Flugzeuge nichts oder nicht mehr viel getan wird. Obwohl es hier weiss Gott noch Gewaltiges zu leisten gäbe!

Dies alles klingt ein wenig negativ. Aber wer wünscht denn eigentlich den SST in nächster Zukunft:

Die Piloten?

Die Fluggesellschaften?

Die Flugplatzhalter?

Die ATC-Beamten?

Die Bevölkerung in Flugplatzzonen?

Die Regierungen?

Die Industrie?

Offen gesagt: Eigentlich niemand!

Und doch wird er gebaut, unbekümmert um's Risiko. Aus Prestige-Gründen. - Und die Passagiere setzen sich ja leider in alles hinein, wenn's nur neu ist.

An uns Piloten wird es liegen, zu verhindern, dass eine ganze Reihe von uns dranglauben muss, weil dieses Ding unfertig auf die Öffentlichkeit loss gelassen wird. Wenn wir das erreichen, und wenn die Probleme gelöst sind, dann werden wir die Ersten sein, die uns am neuen Erfolg freuen. Wir leben ja schliesslich vom Fortschritt.

Abschliessend möchte ich anregen, dass die Acropers diesem Gebiet ihre spezielle Aufmerksamkeit schenkt. In diesen Arbeitsgruppen wird wertvolle Arbeit geleistet, die uns und auch der Swissair in Zukunft von grossem Nutzen sein kann.

* * * *

Mit der Vollautomatischen Landung beschäftigte sich die Arbeitsgruppe C. Hier hatten wiederum die Engländer grosse Arbeit geleistet, wie ja auch die englische Industrie in dieser Sparte einen gewissen Vorsprung aufzuweisen scheint. Wie Sie wissen, wurden in England schon Tausende von Auto-Landings durchgeführt. Dennoch dürfte auch hier noch einige Zeit vergehen, bevor dieses System zu unserem täglichen Brot wird. Die IFALPA-Konferenz hat einige spezifische Forderungen aufgestellt. Hier ein Auszug davon:

1. Jede Ausrüstung im Flugzeug und/oder am Boden muss einen Grad von " operational safety " aufweisen, die, normale Airline- und maintenance-procedures vorausgesetzt, einen Versager mit einer mathematischen Wahrscheinlichkeit von weniger als 1×10^{-8} pro Flug erwarten lässt.

(Das heisst zu deutsch: Das System, dem man sich auf Gedeih oder Verderb hingibt, darf nicht öfter versagen als ein Flügelbruch zu erwarten ist.)

2. In der Einführungsperiode muss es möglich sein, den Vorgang in zwei Phasen vom Cockpit aus zu überwachen:
 - a) Bis zur kritischen Höhe: Mit Hilfe von Instrumenten
 - b) Darunter: Mit visueller Ueberwachung.
3. Die Möglichkeit eines automatischen Overshoot muss bis hinunter zum Ausschweben gegeben sein.

4. Im Notfall muss ein automatischer Durchstart bis zum touch-down-point möglich sein, z.B. durch einfaches Oeffnen der Leistungshebel auf Maximum.

Es folgten noch Punkte betreffend Darstellung des Anfluges im Cockpit, der Ueberwachungs- und Prüfungsmöglichkeit der Ausrüstung zu jedem Zeitpunkt. Es wird gefordert, dass dieses System auf Frequenzen arbeitet, wo eine Interferenz durch Streusignale ausgeschlossen ist. Der Pilot darf nicht durch Abstimmen der Frequenzen oder ähnliches abgelenkt werden.

Abschliessend ist zu sagen, dass wir alle an einem solchen Auto-Landing-System sehr interessiert sind, bringt es doch eine gewaltige Steigerung der Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs mit sich. Man denke nur, was es der Swissair einsparen würde, keine Diversions infolge Nebel mehr zu haben, und wieviele zusätzliche Kunden es speziell im Winter bringen müsste, denen das Wetter-Risiko heute einfach noch zu gross scheint. Auf der andern Seite steht die Frage, auf welchen Flugplätzen diese Installationen sich überhaupt lohnen kann. Denn billig wird sie nicht sein.

* * * *

Eine grosse Diskussion löste der französische Vorschlag aus, es müssten alle Cabin-Attendants eine vom Staat herausgegebene Lizenz besitzen, Der Grund dürfte sein, dass manche Airlines Hostessen und Stewards einsetzen, deren Kenntnisse sich darin erschöpfen, eine Tasse Tee mit mehr oder weniger Fussbad bis zum Passagier zu schleppen und die ihre erschütternde Unkenntnis in Emergency-Fragen durch ein alles überstrahlendes " Cheese " verdecken. Die Franzosen vertraten mit Vehemenz den Standpunkt, die Ausbildung dieser Leute sei Pilotensache. Dem durften wir mit grosser Genugtuung entgegenhalten, dass die Methoden unserer Gesellschaft in dieser Beziehung absolut keine Wünsche offen lassen und dass wir nicht glauben, selbst ein besseres Resultat zu erreichen. Wir bestehen nur darauf, unsere Mitarbeiter an Bord bei Bedarf auf ihre Emergency-Kenntnisse zu prüfen. - Da aber andernorts hier offenbar grausige Verhältnisse herrschen, die vielleicht mit einer international gültigen, vom Staat ausgegebenen Lizenz etwas gebessert würden, waren wir mit der daraus folgenden Resolution einverstanden.

* * * *

Alle Jahre wieder: 3-Mann im Cockpit der Jets!

Die Amerikaner, die in nächster Zukunft kleinere Jets einsetzen (Caravelle, Bac 111), wollten eine starke Rückendeckung für ihre Forderung nach 3 Piloten im Cockpit. Das löste natürlich eine Diskussion aus. Der Saal spaltete sich in drei Gruppen. Anhänger einer 3-Piloten-Crew, Verfechter einer Besatzung von zwei Piloten und einem System-Operator (Flight Engineer mit Radiolizenz) und zuletzt die scharzen Schafe, welche die Caravelle mit 2 Piloten fliegen (Finnair, Swissair).

Man merkte deutlich, dass alles schon früher gesagt worden war. Ueberrascht hat nur der Schwenker der FPAS, die letztes Jahr noch unserer Ansicht war, diesmal aber erklärte, sie halte eine 2-Mann Operation für " highly unsafe " und denke daran, gelegentlich die Gesellschaft deswegen unter Druck zu setzen!

Wir vertraten die Ansicht, dass es uns im Moment einfach nicht möglich sei, die Caravelle mit 3-Mann zu fliegen, und dass wir unsere heutige Operation absolut nicht als unsafe betrachten. An sich neigen wir eher zur Lösung der Air France (mit Flight Engineer) als zur 3-Piloten-Crew, wo der Dritte überhaupt keine fliegerischen Aufgaben mehr zu bewältigen hat, seine Uebung, Fähigkeiten und Lizenz verliert und darum auf einen Standard kommt, wo er in einem Notfall von zweifelhaftem Wert sein müsste. Dann schon lieber einen technischen Spezialisten an Bord, der überdies die Piloten wertvoll entlasten kann und auch im Groundhandling gut einsetzbar ist. Diesen Standpunkt vertreten übrigens auch die Piloten der Lufthansa. Allerdings könnte trotzdem bei uns der dritte Pilot kommen. Dann nämlich, wenn wir keine Metropolitan mehr haben. Es wird dann vermutlich nicht zu vermeiden sein, dass junge Nachwuchspiloten eine längere Zeit als zusätzliche Besatzungsmitglieder mitfliegen, wobei ihnen eventuell die Communication obliegen wird.

* * * *

Es würde zu weit führen, alle gefassten Resolutionen hier im Detail erläutern zu wollen. Deshalb seien als wichtigste Themen erwähnt:

Use of Oxygen Masks,
 Accident investigation,
 Radiation Hazards,
 Acceleration-Stop-Distances,
 Evaluation of new Aircraft,
 Gear-up Warning Devices,
 Radar as Navigational Aids (resp.eben nicht!),
 Altitude-coded-Transponders

sowie eine ganze Reihe von Beschlüssen über Beleuchtungsprobleme an Flugzeugen und Pisten, über ILS- und Glide-Path Reference Points und Cruising Levels.

* * * *

Ein Spezialauftrag wurde mir in letzter Minute noch mitgegeben. Ich hatte die Meinung der andern Piloten-Vereinigungen über den Ausbau der Landefackeln zu erforschen.

Hatte ich hier ein grosses Echo erwartet, so wurde ich grausam enttäuscht. Die Engländer (auf Kurzstrecken) hatten nie welche gebraucht. Den andern Vereinigungen war es " schnuppe " oder sie hatten keine Meinung. Einzig Captain Kahn von Pakistan fand, im Falle eines Falles hätte er eigentlich ganz gerne Flares. Wie der Schreibende übrigens auch. Wir werden die Fackeln durch stramme Haltung ersetzen!

Abschliessend darf ich beifügen, dass ich recht beeindruckt war von der Arbeit, die im Gesamtinteresse der Airline-Piloten geleistet wird. Wenn ich auch, wie wir Schweizer allgemein, allem Gewerkschaftlichen gegenüber eher skeptisch bin, musste ich mich doch eines Bessern belehren lassen. Denn so speziell, wie wir oft denken, liegen unsere Verhältnisse auch wieder nicht. Vieles, was für uns noch in weiter Ferne liegt, wurde im Ausland mit Erfolg schon durchgekämpft.

* * * *

Schliessen möchte ich meinen Bericht mit einem Dank an Herrn Dr. Hunziker, der mir mit seiner grossen Erfahrung eine kräftige Hilfe war und dem es mit zu verdanken ist, dass die Aeropers-Delegation bei der IFALPA recht hohes Ansehen geniesst.

Capt. L.M. Ritzi

ZOLLFRAGEN

Es treten von Zeit zu Zeit immer wieder Fragen über Zolldeklarationen etc. auf, sodass ich einige Fragen von allgemeinem Interesse hier veröffentlichen will.

1. Ich wurde gefragt, wieso die WUST auf unseren Zollquittungen extra verrechnet werde, nachdem auf der Rückseite dieses Formulars eine Anmerkung ist, welche erklärt, dass die in Kol. 6 aufgeführten Ansätze die Alkoholmonopolgebühr sowie eine allfällige WUST einschliessen.

Als Antwort muss ich sagen; das war einmal. Bis vor 2 Jahren wurde die WUST im Kiloansatz des entsprechenden Artikels eingeschlossen. In der Zwischenzeit sind jedoch die neuen Zolltarife in Anwendung gekommen, deren Ansätze nur noch den reinen Zoll sowie die Monopolgebühr für Alkohol einschliessen. Die WUST wird auch nicht mehr auf dem Kiloansatz, sondern auf dem deklarierten Wert berechnet, womit die Anmerkung auf unseren Quittungen ausser Betracht fällt. Bis jetzt ist man sich auf der obersten Zollbehörde noch nicht einig, ob die alte Verrechnungsart wieder eingeführt werden soll und hat deshalb die alten Quittungsformulare weiterhin im Verkehr belassen.

2. Die Berechnung der WUST für den Reisendenverkehr basiert auf dem Warenwert und beträgt 3,6%. Sie wird auf die nächsten Fr. 5.- des Warenwertes abgerundet. Für Handelsware beträgt die Wust 5% des Warenwertes.

3. Deklarationen von Kleidern, Jacken etc.

Im Zusammenhang mit der Einfuhr von Car-Coats ergeben sich laufend Diskussionen über die Art des Gewebes und dessen Verzollung. Mit den nachstehenden Erklärungen hoffe ich nun das Kapitel dieser Hongkong-Jacken, welches schon alle (Zoll)Spitzen von den Dächern pfeifen, endgültig begraben zu können.

Zuerst gebe ich Ihnen einen Ueberblick über die tarifliche Staffelung der verschiedenen Gewebe.

- a) Baumwolle
- b) Wolle
- c) künstliche Kurzfasergewebe
- d) künstliche endlosfasrige Spinnstoffe
- e) synthetische Kurzfasergewebe
- f) synthetische endlosfasrige Spinnstoffe
- g) Seide

Dabei wird ein Unterschied zwischen Damen- und Herrenkleidungsstücken gemacht. Der Ansatz für Damenartikel ist wesentlich höher als derjenige für Herrenbekleidung. Kleidungsstücke, welche von Damen und Herren getragen werden können, werden zum Ansatz der Damenkleider berechnet.

Gummierte Stoffe: Ein gummiertes Gewebe, wie dies unsere Car-Coats darstellen, wird wie folgt berechnet:

- a) Gummierung auf der Aussenseite:
Das Kleidungsstück wird grundsätzlich zum billigsten Gewebetarif, dem der Baumwolle berechnet.
- b) Gummierung auf der Innenseite, d.h. die Gewebestruktur ist auf der Aussenseite sichtbar:
Das Kleidungsstück wird zum Tarif des entsprechenden Gewebes verzollt.

Kragen und Futter fallen normalerweise für die Verzollung ausser Betracht. Ausnahmen: Grosse Pelzkragen an Damenjacken und - Mänteln, Seidenfutter.

Was für ein Zolltarif ist nun für die Car-Coats der Richtige? Wir ich mich anhand von mikroskopischen Vergleichen selbst überzeugen konnte, besteht das Gewebe aus einer künstlichen Kurzfaser (c). Zollansatz pro kg - Damen: Fr. 12.- Herren Fr. 8.- Das Gewebe ist inwendig gummiert und muss deshalb als das entsprechende Gewebe verzollt werden. Kragen und Futter fallen ausser Betracht.

Diejenigen unter uns, welche die Jacken als Baumwolle verzollen konnten, dürfen sich ins Fäustchen lachen. Den andern muss ich jedoch sagen, dass sie korrekt behandelt wurden.

Es ist ganz klar, nicht jeder der Zöllner ist in allen Sparten gleich sattelfest und irren ist menschlich; diesmal zum Vorteil einiger von uns.

In diesem Sinne

K. Schmidli

1958 13.2.	Notlandung bei Palm Springs, California	Western Airlines	Convair 240 N 8405 H
---------------	--	---------------------	-------------------------

Aus dem Untersuchungsbericht des CAB (USA)

Hergang:

Auf seinem flugplanmässigen Einsatz zwischen Las Vegas, Nevada und San Diego, California führte der Convair eine Zwischenlandung in Palm Springs aus. Um 1344 - soeben in Palm Springs gestartet - war das Flugzeug nur noch unter grossen Schwierigkeiten steuerbar. Die Besatzung sah sich gezwungen, vier Meilen ausserhalb Palm Springs, in der Wüste eine Notlandung vorzunehmen. Während des Ausrollens kollidierte das Flugzeug mit grösseren Geröllblöcken und fing Feuer.

Von den 18 Passagieren wurden 5 schwer verletzt. Die drei Besatzungsmitglieder und die meisten übrigen Passagiere erlitten leichtere Verletzungen.

Hergang-Details:

Der Start in Palm Springs verlief absolut normal. Auf ca. 30 ft über der Piste wurde das Fahrwerk eingezogen, darauf die Klappen eingefahren und METO-Power gesetzt. Auf ca. 500 ft über Grund wurde bei einer Geschwindigkeit von 155 Kts und einem normalen Steigwinkel auf CLIMB-Power reduziert. Eine leichte Rechtskurve wurde eingeleitet, um ein anderes Flugzeug im Auge zu behalten. In diesem Moment entstand ein Lärm, den die beiden Piloten als Folge eines Bruchs eines strukturellen Teils deuteten. Es traten schwere Vibrationen auf, "buffeting" und Schütteln wie bei einem "secondary stall". Die Flugzeugnase senkte sich, was mit dem Höhensteuer nicht verhindert werden konnte. Diese Feststellung führte zur Vermutung, dass das Höhensteuer gebrochen sei. Nachdem jedoch mit hoher Leistung und der Flugzeugnase 30-40° nach unten eine Geschwindigkeit von 240-260 Kts erreicht worden war, fühlten die Piloten ein teilweises Wiederansprechen des Höhensteuers. Voll-Leistung wurde nun gesetzt und auf ca. 300 ft über der Wüste mit der Verminderung des Sinkwinkels begonnen. Auf ca. 50 ft/G wurde das Fahrwerk ausgefahren, was eine weitere Verbesserung der Höhensteuerkontrolle zur Folge hatte. Es war möglich, das Flugzeug abzuflachen und leicht angestellt an den Boden zu bringen. Nach Aussagen der Piloten betrug die Landegeschwindigkeit über 200 Kts.

Untersuchung:

Es wurde eindeutig festgestellt, dass nach dem Start in Palm Springs die Eintrittskante des rechten Flügels zwischen Motor und Rumpf sich gelöst hatte. An ihren Scharnieren festgehalten wurde der lose Teil nach vorne und hinten geschlagen. Dadurch wurde die normale Luftströmung über der rechten Flügel Nase gestört und abnormal turbulente Luft erreichte Stabulo und Höhensteuer.

Bis zum Unfall hatte das Flugzeug rund zwei Stunden seit der letzten technischen Kontrolle geflogen. Diese fand in Los Angeles statt, von wo das Flugzeug nach Las Vegas für den bekannten Einsatz überflogen wurde.

Die Untersuchung ergab, dass der Mechaniker, der die geöffnete Eintrittskante zu schliessen hatte, vergass, die herausgenommenen Schrauben wieder einzusetzen. Offensichtlich widerstanden die Abschlussleisten, die vom Mechaniker korrekt montiert worden waren, der grossen Beanspruchung durch die nicht fixierte Eintrittskante während ungefähr zwei Stunden Flugzeit. Nach Ausfall dieser Abschlussleisten wurde die Eintrittskante aufgerissen.

Wahrscheinliche Ursache:

Die rechte Flügeintrittskante wurde im Flug aufgerissen wegen Unterlassung eines Mechanikers, diese ordnungsgemäss zu sichern, und wegen ungenügender Inspektion durch den Chefmechaniker.

* * *

Anniversary
1954 → 2014