aeropers rundschau

10. Jahrgang Nr. 108 Oktober 1963

Liebe Mitglieder 2
Was uns beschäftigt.. 5
Wer ist wohl der Nächste? 8
Wussten Sie schon .. 9
Ratschläge an Aeropers-Mitglieder 10
Zollfragen 11

Unfallbericht:

Ungewolltes Funktionieren der elektrischen Höhentrimmung führt zu Absturz, Lake Milton, Ohio, USA, Lockhead Lodestar, 4.9.1962

Fragebogen

Redaktion: HH: E. Hohl
H. Kaufmann
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 notwendiggerweise die Meinung des Vorstandes wieder.

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

Liebe Mitglieder,

Ausländeranstellungen

Der Vorstand hat zu dieser Angelegenheit am 23.10.1963 im nachstehend wiedergegebenen Schreiben an die Swissair wie folgt Stellung genommen:

" VORÜBERGEHENDE ANSTELLUNG VON AUSLÄNDISCHEN PIC CV-440

Im Zusammenhang mit der vorgesehen Anstellung von weiteren ausländischen Piloten möchten wir folgendes festhalten:

In unserem Schreiben vom 6.8.1963 teilten wir Ihnen mit, dass wir gegen die vorübergehende Anstellung von 6 CV-440 PIC bis zum 30. April 1964 nichts einzuwenden hätten.

Im Chefpiloten-Bulletin Nr. 102 ist nun vorgesehen, 10 CV-440 PIC bis Ende 1964 anzustellen.

Mündlich wurden wir vor ca. 2 Monaten dahingehend informiert, dass die Swissair allenfalls die vorgenannten 6 CV-440 PIC bis Ende 1964 benötige, eine Zustimmung unsererseits wurde jedoch nicht gegeben.

Da dieses Chefpiloten-Bulletin Nr. 102 in Mitgliederkreisen, insbesondere bei Co-Piloten, bereits sehr hohe Wellen geschlagen hat, müssen wir Sie ersuchen

a) uns die zwingende Notwendigkeit einer vorübergehenden Anstellung ausländischer Capt. CV-440 über den 30.4.1964 hinaus einmal mehr nachträglich nachzuweisen, und

b) einen bis zwei Orientierungsabende anzusetzen, an denen die Swissair (z.B. durch die HH. Staubli und Schaltenbrand) insbesondere den jüngeren Piloten die Beweggründe für diese Massnahme darzulegen hätte.

So wie die Situation heute aussieht, werden wir erst nach Erfüllung der beiden obgenannten Punkte in der Lage sein, allenfalls unser Einverständnis zur vorgesehen Massnahme zu geben. "

Da unseres Erachtens die Massnahme der Swissair zu schwerwiegenden Konsequenzen führen kann, hat der Vorstand beschlossen, möglichst verantwortungsbewusst vorzugehen, d.h. er hat von der Swissair Orientierungsabende verlangt, damit die absolute Gewähr geboten ist, dass eine allenfalls zu treffende Massnahme sicher im Interesse der Mehrzahl der Mitglieder ergriffen wird.

Sobald nun eine erste Besprechung stattgefunden hat, werden sich die weiteren Schritte ganz automatisch abzeichnen, und Sie werden so rasch als möglich orientiert werden.

Es wäre sicher überstürzt gehandelt, hätte der Vorstand bereits jetzt in einem definitiven Beschluss zu dieser Angelegenheit Stellung genommen, denn man muss gewiss in jedem Falle den Vertragspartner auch zu Worte kommen lassen. Auch wir wünschen ja schliesslich stets, unsere Anliegen jederzeit vorbringen zu können und von der Swissair angehört zu werden.

Aenderung des Quotensystems

Der Vorstand hat der Swissair eine Aenderung des Quotensystems vorgeschlagen. Die Gründe hierfür sind berechtigt, denn die heutige Regelung wird der massenweisen Anstellung von ausländischen Piloten, welche nun wieder benötigt werden, nicht mehr gerecht.

Fragen und Antworten CV-440

Kürzlich konnten wir im Namen der Aeropers eine Sammlung von Fragen und Antworten über den CV-440 abgeben. Ein Mitglied der Aeropers, Herr Manfred Reist, hat sich die Mühe genommen, diese Sammlung neu zusammenzustellen. Ich danke ihm im Namen des Vorstandes für diese Arbeit und möchte anregen, auch für andere Flugzeugtypen eine analoge Sammlung zu schaffen.

Sekretär

Ich muss Ihnen mitteilen, dass Herr Dr. Hunziker mit Schreiben vom 23.10.1963 sein Dienstverhältnis mit der Aeropers gekündigt hat. Er wird uns auf Ende Januar 1964 verlassen.

Deplacement

Kürzlich wurden die Deplacements für Italien und Kopenhagen von der Swissair der Teuerung angepasst, bevor wir darum nachgesucht hatten. Wir danken für diese promte Erledigung.

VE-Revision

Gemäss Zusatzprotokoll zum Arbeitsvertrag vom 1.1.1963, Ziff. VIII, werden im Laufe des Jahres 1964 Verhandlungen über VE-Verbesserungen aufgenommen. Die jüngsten Ereignisse zeigen uns, dass eine absolute Notwendigkeit dafür vorhanden ist. Der Vorstand hat den Auftrag gegeben, die folgenden Varianten berechnen zu lassen:

1. Waisenrente: Fr. 3000.- bis und mit Alter 12
Fr. 4800.- ab Alter 13 bis zur Beendigung der Rentenleistungen gemäss VE-Reglement.

2. Witwenrente: Fr. 6000.- bis 12'000.- (Erhöhung während 20 Jahren um je Fr. 300.-)

3. Voll-Invaliden bzw. Altersrenten:

Minimaler Ansatz Fr. 9000.- wie bisher, Erhöhung der Maximalrenten um 20%, d.h.:

für Piloten: jährliche Erhöhung von Fr. 450.- während 20 Jahren max. Rente Fr. 18'000.-

für Bordfunker/Navigatoren: jährlicher Erhöhungen von Fr. 300.- während 20 Jahren max.Rente Fr. 15'000.-

Als Variante soll eine Rentenerhöhung von 10% berechnet werden!

4. Uebergangsrente:

Erhöhung der Uebergangsrenten von Fr. 4000.- auf Fr. 6000.- unter Beibehaltung der bisherigen Reglementsbestimmungen.

Wenn die Kostenberechnung vorliegt, werde ich Sie wieder orientieren; der Vorstand wird dann die Verhandlungen mit der Swissair aufnehmen.

Fragebogen über Umschulungskurse

Die Auswertung des seinerzeit sehr umstrittenen Fragebogens hat doch einige positive Resultate gezeigt. Der Chefpilot, Herr Staubli, teilte mir mit, dass die Fragen im Grossen und Ganzen doch objektiv beantwortet wurden,und deshalb Angelegenheiten, welche das System betreffen, entsprechend behandelt und auch verbessert werden sollen.

Der grösste Teil der Bemerkungen dieses Fragebogens fällt aber in das Gebiet von Schule und Training, welchem die Fluglehrer bekanntlich ja unterstellt sind. Ich habe nun die Fragebogen ebenfalls Schule und Training zur Verfügung gestellt und hoffe, dass man auch hier einige verbesserungsbedürftige Punkte finden und entsprechend behandeln wird.

Alle diejenigen, welche den Fragebogen nicht unterschrieben oder nicht retourniert haben, werden heute zum Teil wohl ihre Ansicht geändert haben. Ich hoffe deshalb, dass der nächste Fragebogen der Aeropers von allen Mitgliedern beantwortet wird.

Mit freundlichen Grüssen

sig. A. Sooder

WAS UNS BESCHäFTIGT.....

Verschmelzung der Klassen XX und XXI

Bekanntlich hat die ordentliche Generalversammlung 1963 beschlossen, die Klassen XX und XXI zu verschmelzen. Dieser Beschluss fusste auf der Annahme, dass die Swissair gegen eine Verschmelzung nichts einzuwenden hätte.

Aufgrund des obgenannten Generalversammlungs-Beschlusses hat dann die Klasse XX gemäss Ziff. 7.2. des Senioritätsreglementes bei der Swissair Einsprache gegen eine Verschmelzung erhoben.

Die Swissair nun, als Rekursinstanz angerufen, hat ihren ursprünglich zustimmenden Entscheid vorläufig suspendiert und die Angelegenheit dem Rechtsdienst zur Abklärung übergeben.

Um nun die Herausgabe der seit langem überfälligen neuen Seniority-Liste nicht nochmals hinauszuzögern, wurde zwischen der Swissair und der Aeropers vereinbart, die Liste dennoch herauszugeben und vorläufig die Klassen XX und XXI noch getrennt aufzuführen. Dabei wurde vereinbart, unter der Rubrik Bemerkungen den Satz " Klassen XX und XXI werden allenfalls noch verschmolzen " anzubringen. Aus dem Schreibenden unbekannten Gründen wurde dieser Vermerk jedoch nicht angebracht.

Es ist nun vorgesehen, ein Treffen unter dem Vorsitz der Swissair, an dem neben den Aeropers-Vertretern die beiden betroffenen Klassen teilnehmen werden, abzuhalten, und ich hoffe, dass dort eine allseitig befriedigende Lösung gefunden werden kann.

Neudruck Statuten

Ein Neudruck unserer Aeropers-Statuten wird Ihnen innerhalb des nächsten Monats zugehen. Die grosse Statutenrevision, welcher Sie Ende 1962 zustimmten, ist nunmehr darin enthalten.

Dieser Neudruck ersetzt alle bisherigen Ausgaben der Statuten.

Rotationen Winter 1963/64

a) Sektor NA

Die Einsatzkommission und der Vorstand haben den ausgewogenen Swissair-Vorschlag geprüft und konnten ihm zustimmen. Es musste lediglich ein einziger Vorbehalt angebracht werden.

b) Sektor FA

Folgendem Vorschlag hat der Vorstand zugestimmt:
- Ausser saisonalen Anpassungen bleiben die heutigen Rotationen bis ca. 20.12.1963 unverändert.
- Ab ca. 20.12.1963 ist der Crew Interchange mit dem SAS beendet und das Cockpitpersonal fliegt ab dann die gleichen Rotationen wie das Kabinenpersonal.

c) Londonflüge CV-990

Der Vorstand hat beschlossen, die auf Zusehen hin für den Sommerflugplan gegebene Einwilligung für die Durchführung der Flüge
SR 100/111
SR 110/103/102/101 (ohne Meal Time in Genf)
SR 700/701
zu verlängern.

Dies deshalb, weil noch mehr Uebernachtungen ausserhalb ZRH vermieden werden können (kein Night Stop in GVA), diese Flüge abflugmässig mehrheitlich günstig liegen und schliesslich die gesammte Planung ex ZRH erfolgt. (in GVA muss man nur noch rasch zur ATC).

Protokoll ordentliche Generalversammlung 1963

Gemäss Art. 20, Ziff. 5 unserer Statuten gelten Vereinsversammlungsprotokolle als genehmigt, sofern nicht innerhalb von 10 Wochen seit der betreffenden Versammlung schriftlich dagegen Einsprache erhoben wird.

Da keine Einsprache erfolgte, ist das Protokoll der ordentlichen Generalversammlung 1963 genehmigt.

Deplacements- und Unterkunftsfragen

Aufgrund unserer Intervention wurde das Deplacement in Dakkar neu festgelegt.

In Hamburg stimmte die Aeropers einem Hotelwechsel in den Europäischen Hof zu.

Bezüglich Deplacement Italien und Kopenhagen verweise ich auf die Ausführungen von Herrn Sooder.

Die Frage des Morgensessens in Bangkok ist erledigt. Die FA-Besatzungen wurden durch ein besonderes Zirkular direkt orientiert.

Die Frage der verlangten Neufestlegung des Deplacements in Hamburg und Düsseldorf ist, wie ich soeben erfahren habe, ebenfalls erledigt.

Parkplatzfragen

Die Gemeinde Kloten hat sich nach einem Augenschein bereit erklärt, uns in dieser Frage ihre Untersützung zu gewähren. Sobald ich mehr weiss, werde ich Sie wieder orientieren. Ich kann Ihnen jedoch versichern, dass der Vorstand keine Mühe scheut, hier endlich eine zufriedenstellende Lösung zu finden, doch hat die Angelegenheit eben noch politische Aspekte, was bekanntlich raschen und guten Lösungen eher abträglich ist.

Zusammenkunft mit der FPAS

Einige Mitglieder des Vorstandes hatten kürzlich Gelegenheit, mit Vertretern der FPAS zusammenzukommen.

Es zeigte sich, dass - ich glaube erstmals - die Interessen der beiden Vereinigungen weitgehend parallel laufen.

Bei dieser ersten Kontaktnahme wurden selbstverständlich keine Beschlüsse irgendwelcher Art gefasst, doch ist vorgesehen, bald wieder zusammenzukommen, denn es ist ja klar, dass die von Herrn Sooder vorne erwähnte nunmehr der Swissair vorgeschlagene Aenderung des Quotensystems die FPAS genau so wie uns betrifft.

Ich werde Sie weiter auf dem Laufenden halten.

Angelegenheit Steiner

Der definitive Entscheid, ob der Verwaltungsratsausschuss der Swissair dem vom Schiedsgericht vorgeschlagenen Vergleich, der ja bekanntlich von uns akzeptiert wurde (vergl. Rundschau Nr. 106, Seite 2) zustimmt, soll nun bis Ende Oktober fallen.

Sobald dieser Streitfall, der sich nun bald zwei Jahre hinzieht, sei es durch Vergleich oder durch Urteil definitiv erledigt ist, werden wir nochmals ausführlich darauf zurückkommen.

Mit freundlichen Grüssen

sig. Dr. P. Hunziker

WER IST WOHL DER NÄCHSTE?

Anlässlich verschiedener Todesfälle in der letzten Zeit ist es mir wieder einmal so recht klar geworden, wie wenig teilweise die Hinterlassenen auf das Hinscheiden ihres Ernährers vorbereitet waren oder anders, wie wenig teilweise ein Verstorbener sein allfälliges Hinscheiden als Realität ins Auge gefasst hatte.

Ich möchte deshalb hier einige grundsätzliche Fragen aufwerfen:

1. Sind Sie sich bewusst, dass von Seiten der Swissair keine Lebensversicherung irgendwelcher Art existiert? Dass kollektivvertraglich nur die VE, welche eine Rente für Frau und Kind vorsieht, besteht?
   Dass auch bei Unfalltod weder die AHV noch die SUVA eine nennenswerte Summe ausbezahlt?

2. Wenn Sie also Ihren Angehörigen bei Ihrem Tod eine gewisse Summe hinterlassen möchten, so müssen Sie privat eine Lebensversicherung abschliessen.

   Im Falle, dass Sie Kinder haben, scheint mir dies eine Notwendigkeit, eine Verpflichtung, denn der Zins dieses Kapitals wird den Hinterlassenen helfen, die VE und AHV-Rente zu erhöhen, und es ihnen ermöglichen, den bisherigen Lebensstandard einigermassen beizubehalten. Oder wollen Sie, dass Ihre Frau wieder arbeiten gehen muss und Ihre Kinder zu Schlüsselkindern werden?

   Sollten Sie ein Haus haben, bei dem die zweite Hypothek noch nicht zurückbezahlt ist, oder das sonstwie relativ teuer zu stehen kam, so schliessen Sie eine entsprechende Lebensversicherung ab. Sonst muss Ihre Frau wahrscheinlich Euer gemeinsamen Heim, auf das Ihr vielleicht jahrelang gespart habt, wieder verkaufen. Möchten Sie das?

3. Sind Sie sich klar darüber, wieviele Leute auf dieser schönen Welt Ihre Gattin, wenn Sie stürben, finanziell gerne etwas " rupfen " möchten, nur weil Sie es zu Lebzeiten versäumt haben, sie über Ihre Finanzlage, über Ihre Geschäfte, über Ihre Versicherungen genau ins Bild zu setzen? Warum wohl kennt jede Armee auf der Welt das System des Eindrillens gewisser Bewegungsabläufe? Weil es im Ernstfall dann sitzt!

   Es tönt hart, doch drillen Sie Ihre Gattin auf Ihren allfälligen Tod ein. Sie wird Ihnen vielleicht einmal sehr dankbar dafür sein. Nie mit seinen Lieben über den Tod zu sprechen, ist zwar verständlich, aber nicht gerade sehr weise.

4. Wissen Sie, dass ohne Testament

   a) Ihre Gattin in Konkurrenz mit Ihren Kindern nur 1/4 des Vermögens zu Eigentum oder die Hälfte zur Nutzniessung erhält, für den Rest des Vermögens also dem guten Willen des Vormundschaftsbehörde oder, nach Erreichen der Volljährigkeit, dem der Kinder ausgeliefert ist und

b) Ihre Gattin in Konkurrenz mit Ihren Eltern oder Ihren Geschwistern (d.h., wenn Sie keine Kinder haben) nur 1/4 zu Eigentum und den Rest lediglich zur Nutzniessung erhält?

Ist es so abwegig, ein Testament aufzusetzen? Glauben Sie nicht auch, Ihre Gattin würde es Ihnen einst danken?

5. Vergessen Sie nicht, beim Abschluss einer Lebensversicherung Ihre Gattin, bzw. bei deren Ableben Ihre Kinder als Alleinbegünstigte einzusetzen. Diese Summe gehört dann nicht zur Erbschaft! Wussten Sie, dass Ihre Gattin für erbmässig anfallende Vermögenswerte (im Gegensatz zu Kindern und Eltern) keine Erbschaftssteuern bezahlen muss?

6. Und nun, glauben Sie, ich sei zu weit gegangen, hätte zu schwarz gemalt? Dann erlaube ich mir, Sie daran zu erinnern, dass innerhalb der letzten zwei Jahre 7 Aeropers-Mitglieder - sei es durch Krankheit oder Unfall - den Tod gefunden haben.

Vielleicht sind Sie der Nächste?
Also.....

* * * * *

Interessiert Sie vielleicht der hinten angeheftete Fragebogen?

Dr. P. Hunziker

WUSSTEN SIE SCHON.....?

- dass man einem Geschoss eine Anfangsgeschwindigkeit von mindestens 40'320 km/h (oder 11,2 km/sek) verleihen muss, damit es die Erde für immer verlässt?

  Dies entspricht etwa der 33-fachen Schallgeschwindigkeit auf Meereshöhe.

- dass die Erde etwa 15 mal schneller rotieren müsste, damit auf der Erdoberfläche der Zustand der Schwerelosigkeit eintreten würde?

- dass man einem Geschoss, das parallel zur Erdoberfläche abgeschossen wird, eine Geschwindigkeit von mindestens 28'440 km/h (oder 7,8 km/sek) vermitteln muss, damit es die Erde umkreist?

- dass ein Flugkörper auf 32 km Höhe ü.M. 1% leichter ist als auf der Erdoberfläche infolge Abnahme der Erdanziehungskraft?

RATSCHLäGE AN AEROPERS-MITGLIEDER

(Von der South African Pilot's Association)

1. Komme nie an Versammlungen.
2. Solltest Du jedoch kommen, dann komme mindestens spät.
3. Passt Dir das Wetter nicht, denk' keinesfalls daran zu kommen.
4. Nimmst Du an einer Versammlung teil, so finde Fehler beim Vorstand und bei anderen Mitgliedern.
5. Akzeptiere die geleistete Arbeit nie wie sie ist; schliesslich fällt es viel leichter zu kritisieren als zu produzieren.
6. Immerhin, reagiere sauer, wenn Du nicht zur Mitarbeit in einer Kommission aufgefordert wirst. Wenn aber, komme ja nicht zu den Sitzungen dieser Kommission.
7. Frägt Dich der Vorsitzende bei einer wichtigen Frage um Deine Meinung, so sag ihm, dass Du nichts beizufügen hättest. Aber kläre jedermann nach der Versammlung auf, wie die Angelegenheit hätte anhand genommen werden müssen.
8. Kümmere Dich nicht um Mitgliederwerbung - überlass das dem Sekretär.
9. Halte solange wie möglich mit der Zahlung Deines Mitgliederbeitrages zurück - oder zahle überhaupt nicht.
10. Ist eine besondere Aktion geplant, so sag' allen, das dies nur Zeit- und Geldverschwendung wäre.
11. Sind jedoch keine besonderen Aktionen geplant, so sag' allen, dass der Verband nichts täte und etwas unternommen werden müsste.
12. Sag Deinem Vorstand ja nicht wie er Dir helfen könnte und gib den Austritt, wenn er Dir nicht hilft.

* * * * *

AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DER GENERALVERSAMMLUNG 1963, Seite 16

Herr Kuenzi: (Vertreter .....)
Herr Brunner: (Vertreter .....)
Herr Kuenzi: .....
Herr Brunner: .....

Capt. Staubli: sieht.....
Capt. Habegger: unterstreicht .....
Capt. Trösch: unterstützt .....
Capt. Zuberbühler: die Militär .....
Capt. Bill: stellt fest, dass es in der Swissair lediglich Piloten gibt und nicht .....

Herr Kapitän Nörgeli: hofft, dass es in zukünftigen Protokollen einheitlich Herren gibt, trotz gestaffelter Mitgliederbeiträge !

R. Widmer †

ZOLLFRAGEN

1. Umtausch resp. Wiederausfuhr schon verzollter Gegenstände

Es kann vorkommen, dass Sie ein Radio oder eine elektrische Haushaltsmaschine aus dem Ausland einführen und zu Hause feststellen, dass sie defekt ist. Wenn Sie nun diesen Gegenstand umtauschen oder reparieren lassen wollen, müssen Sie wie folgt vorgehen:

a) Mit Zollquittung und Gegenstand die Ausfuhr mit einem Antrag für Zollrückerstattung beim Zoll bestätigen lassen.

b) Dem Rückerstattungsantrag ein kurzer Begleitschreiben beifügen. (warum etc.)

Wenn Sie nun den reparierten, d.h. ausgeführten Gegenstand wieder in die Schweiz zurückbringen, machen Sie den Zöllner darauf aufmerksam, dass Sie einen Rückerstattungsantrag gestellt hätten, jetzt aber denselben Apparat wieder zurückbrächten. Damit wird Ihr Antrag annuliert und alles ist in bester Ordnung.

Bringen Sie jedoch ein Umtauschgerät (also ein anderes Gerät, bzw. ein Gerät mit anderer Nummer) zurück, so müssen Sie dieses korrekt verzollen. Der Betrag für das im Ausland zurückgelassene erste Gerät wird Ihnen separat zurückerstattet. Grund: Elektrische Geräte, speziell Radiogeräte, werden mit der Fabriknummer registriert. Deshalb ist ein Umtausch eines genau gleichen Gerätes zolltechnisch unmöglich.

2. Zollvergehen

Als Abschluss zitiere ich Ihnen noch Art. 74 des Zollgesetzes betreffend Zollübertretungen. Sie ersehen daraus, wie wenig es braucht, um " Gesetzesbruch " zu begehen.

Artikel 74

Eine Zollübertretung begeht:

1. wer zollfplichtige Waren ohne ausdrückliche Bewilligung auf für den Zollverkehr nicht erlaubtem Wege oder unter Benützung eines nicht erlaubten Landungsplatzes ein-, aus- oder durchführt oder Waren in einem nicht lenkbaren Luftfahrzeug über die Grenze befördert;

2. wer mit zollpflichtigen Waren nach Anmeldung bei einem Grenzaufsichtsposten den vorgeschriebenen Weg zu dem ihm bezeichneten Zollamt nicht einhält;

3. wer zollpflichtige Waren beim Grenzübertritt ganz oder teilweise zur Zollbehandlung anzumelden unterlässt;

4. wer nach dem Ueberschreiten der Zollgrenze vor Ankunft beim Grenzzollamt, Zollandungsplatz oder Zollflugplatz zollpflichtige Waren ausladet, auswirft oder daran vor der Zollabfertigung irgendwelche Veränderungen vernimmt;

5. wer ausserhalb der vorgeschriebenen Dienststunden zollpflichtige Waren ein- oder ausführt, ohne die zur Sicherung der Zollerhebung erlassenen Vorschriften zu beachten;

6. wer den Zoll dadurch verkürzt oder gefährdet, dass er zollpflichtige Waren zu niedrig deklariert oder bei der Zollrevision verheimlicht;

7. wer für zollpflichtige Waren eine Gewichtsangabe macht, die um mehr als 3% zu niedrig ist;

8. wer den Zolldadurch verkürzt oder gefährdet, dass er andere unrichtige Angaben macht, Zoll- und Ausweispapiere oder zollamtliche Erkennungszeichen und Erkennungsmarken fälscht, verfälscht oder missbräuchlich verwendet;

9. wer für Waren Zollbefreiung oder Zollermässigung erwirkt, ohne dass die Voraussetzungen für den zollfreien Warenverkehr oder die Zollbegünstigung zutreffen;

10. wer Waren, für die im Hinblick auf eine bestimmte Zweckverwendung nach vollzogener Denaturierung Zollbefreiung oder Zollermässigung bewilligt worden ist, nachträglich zu anderm Zweck verwendet, eine solche Verwendung ermöglicht oder auf irgendeine Weise die Wirkungen der Denaturierung aufhebt;

11. wer Waren, für die auf Grund richtiger Angaben Zollfreiheit oder Zollermässigung zugestanden worden ist, nachträglich ohne Bewilligung und ohne Nachentrichtung des Zollbetreffnisses zu einem der Zollfreiheit oder Zollermässigung nicht entsprechenden Zwecke verwendet;

12. wer durch unerlaubte Handlungen oder Mittel eine ungerechtfertigte Rückvergütung von Zöllen oder andern Abgaben erwirkt;

13. wer den Zoll dadurch verkürzt, dass er im Geleitschein,- Niederlags- Freipass- oder Vormerkverkehr abgefertigte zollpflichtige Waren vertauscht oder ohne ausdrückliche Bewilligung in ihren Bestandteilen verändert;

14. wer, in der Nähe der Zollgrenze betroffen, den Nachweis nicht erbringen kann, dass für die mitgeführten Waren die Zollpflicht erfüllt ist;

15. wer die im Grenzverkehr zugestandenen Zollerleichterungen missbräuchlich in Anspruch nimmt, um zollfplichtige Waren unverzollt ein- oder auszuführen;

16. wer einen Zollbetrag ganz oder teilweise hinterzieht oder die gesetzmässige Veranlagung verhindert oder gefährdet, indem er auf andere als die hiervor angegebene Weise zollpflichtige Waren ein-, aus- oder durchführt oder aus einem Zollamt oder einer Zollniederlage wegnimmt, ohne die durch die Zollgesetzgebung vorgeschriebenen Verpflichtungen erfüllt zu haben.

K. Schmidli

Fach 318

* * * * *

Sept. 4. 1962	Ungewolltes Funktionieren der elektr. Höhentrimmung führt zu Absturz	Lake Milton Ohio	Lockhead Lodestar N 1000 F

Aus dem Untersuchungsbericht des CAB

Hergang:

Das Flugzeug, ein der Ashland Oil & Refining Co. gehörender Lodestar, war unterwegs von Buffalo nach Ashland, Ky. auf einer Reiseflughöhe von 8000 ft. Sein Gewicht war unter dem erlaubten Höchstgewicht und die Schwerpunktlage innerhalb der Toleranzen.

Um 2100 EDT, eine Stunde nach dem Start, verlor die Maschine im Flug den rechten Flügel und stürzte in der Nähe des Lake Milton ab. Elf Passagiere und die beiden Piloten fanden dabei den Tod.

Untersuchung:

Anhand des gebrochenen Flügels konnte ermittelt werden, dass der Bruch durch negative Ueberlastung verursacht worden war- der Flügel war nach unten und nach hinten weggerissen worden. (*1)

Man fand den Höhensteuertrimmantrieb und beide Kabeltrommeln für die manuelle Trimmverstellung in einer Position vor, die einer vollen " Nosedown "-Stellung entsprach. Seitensteuer- und Verwindungs-Trimmsysteme standen in Neutral-Stellung.

Das elektrische Spartan-Trimmsystem, um das es sich handelt, benötigt von Neutral- bis voll " Nosedown "- Stellung 5.5 Sek. und von Neutral- bis voll " Noseup "-Stellung 7.5 Sek. Die Trimmklappe kann nach oben und unten in einem Bereich von je 25 Grad bewegt werden. Es ist möglich, das sich drehende Trimmrad mit der rechten Hand zu stoppen und es sogar gegen die Kupplung und gegen den elektrischen Antrieb mittels einer Fingermanipulation zu bewegen. Die elektrische Trimmung (Speisung des Motors) kann mit einem Schalter am Instrumentenbrett, rechts vor der Steuersäule, ausgeschaltet werden. Um einer unerwünschten Trimmung mit dem Höhensteuer entgegenzuwirken, braucht es grosse Steuerkräfte: ca. 30 lb pro Grad " Nosedown "- Trimmung, bei Maximalgewicht, Schwerpunktlage hinten und TAS 170 kt (bei 220 kt ca. 50 lb).
Da sich die Trimmklappe mit ca. 5 Grad/Sek. (* 2) verstellt, ist ein Kraftaufwand von ca. 150 lb notwendig, um der unerwünschten Trimmbewegung nach der ersten Sekunde entgegenzuwirken. (bei 170 kt).

Unter der Annahme, dass die Reaktionszeit für eine Gegenmassnahme eher leicht über einer Sekunde liegt, würde die erforderliche Steuerkraft bereits die menschliche Leistungsfähigkeit überschreiten. In diesem Falle- also vor Ausschalten der elektrischen Trimmung - erfährt das Flugzeug ein brüskes " Nosedown " - Moment, das bei Reiseflugeschwindigkeit zur Erreichung oder Ueberschreitung der Bruchlastgrenzen führen kann.

CAB kam zum Schluss, dass es sehr kurze Zeit nach dem Eintreten der unerwünschten Trimmbewegung zum Flügelbruch gekommen sein müsse.

* 1) Nach Lockhead: Positive design limit load factor 3.125
Negative " " " " -0.95 (bei entspr. Gewicht)

* 2) Vergleich DC-8 Stabilizer Runaway: Hydraulisch max. 1/2 Grad/Sek.
Elektrisch 1/17 " "

Wahrscheinliche Ursache:

Ungewollte Verstellung der elektrisch angetriebenen Höhensteuer-Trimmklappe führt zu Unkontrollierbarkeit des Flugzeuges und Bruch des rechten Flügels. (Ueber die mögliche Primärursache der Trimmverstellung ist nichts zu vernehmen. Der Uebersetzer.)

NB: Als Folge dieses Unfalls wurde auf diesem Flugzeugtyp ein Höhentrimm-Antriebsmotor geringerer Leistung und mit weniger RPM eingebaut. Zusätzlich wurde die Bewegung der Trimmklappe auf 5 Grad " Nosedown " und 10 Grad " Noseup " begrenzt.

(Aus Aviation Week, Juli 8. 1963)