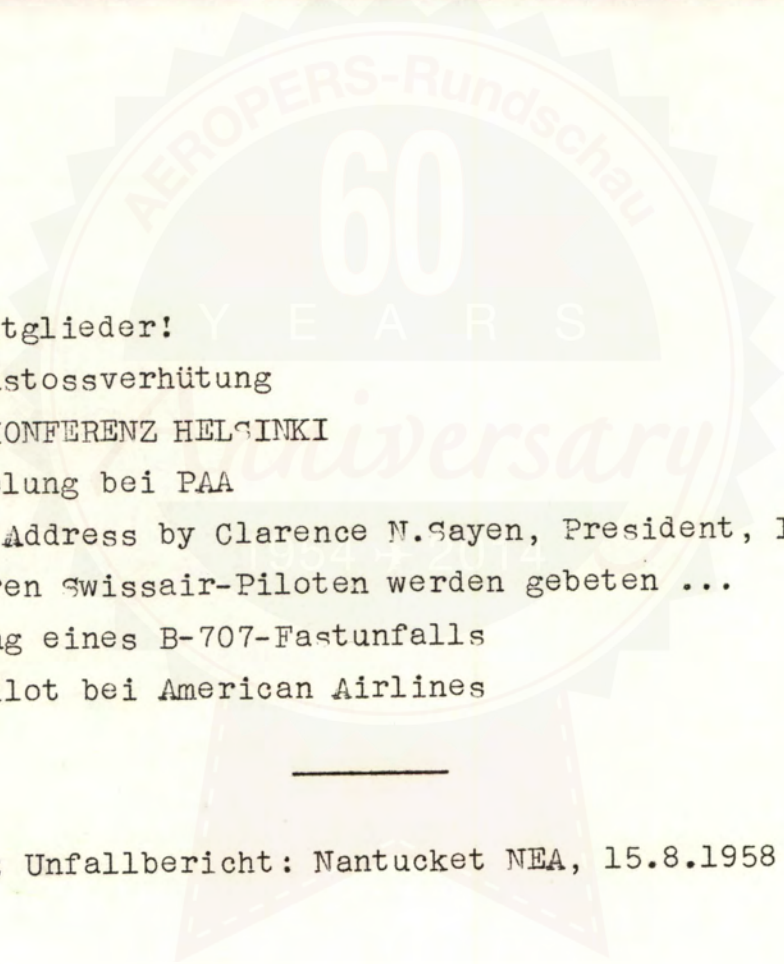


Aeropers Rundschau



Liebe Mitglieder!	2
Zusammenstossverhütung	3
IFALPA-KONFERENZ HELSINKI	4
Jet-Regelung bei PAA	12
Opening Address by Clarence N. Sayen, President, IFALPA	13
Die Herren Swissair-Piloten werden gebeten ...	20
Abklärung eines B-707-Fastunfalls	22
Der 3. Pilot bei American Airlines	24

BEILAGE: Unfallbericht: Nantucket NEA, 15.8.1958

Liebe Mitglieder!

Für heute nur zwei kurze Mitteilungen betr. Mutationen:

- Als neue Mitglieder wurden aufgenommen die Piloten R.Rein und E.Küenzi.
- Seinen Austritt hat erklärt Herr R.Camenzind, Pilot.

Alles andere an der Generalversammlung!

Mit freundlichen Grüßen:

Der Präsident:

sig. A.ooder.

BERUHIGUNGSMITTEL

Eine kürzlich veröffentlichte Studie über die Wirkungen von Beruhigungsmitteln zeigt, dass solche Mittel die Beanspruchungsgrenzen herabsetzen: "Solange Beruhigungsmittel notwendig sind, so sollte man nicht mehr fliegen!"

Die Primärfunktion von Beruhigungsmitteln, wie sie heute angewandt werden, liegt in der Behebung von Spannungszuständen. Bekanntlich entstehen aber aus einer gewissen Spannung und aus dem Bewusstsein einer Gefahr bestimmte physiologische Vorteile. Vorsicht und Urteilsfähigkeit müssen beim Fliegen von Hochleistungsflugzeugen in Situationen, die mögliche Gefahren in sich schliessen, angewandt werden, und das hängt oft vom vollen Bewusstsein der gegebenen Risiken ab. Psychologische Versuche zeigten bedeutsame Veränderungen in der Urteils- und Anpassungsfähigkeit durch den Einfluss von Beruhigungsmitteln. Ein Zustand, gegen den Beruhigungsmittel verschrieben werden müssen und der doch ein sicheres Fliegen zulässt, lässt sich kaum denken.

(F9F APB, 59-3, 9.3.1959)

We can cope with the jets; and the terminal facilities, the airports, the runways and the navigation aids they require will come along in phase. But if manufacturers, inspired by the dedicated designers in their project offices, suddenly throw at us a supersonic aircraft which can do 2,000 miles an hour before the rest of the system is in phase to accept it, we shall be getting into something like chaos. We must advance like an army in good order: the flanks and the center, the air cover and the logistics must maintain effective contact, or the battle for greater efficiency and lower costs will be lost.

(Sir William P.Hildred)

ZUSAMMENSTOSSVERHÜTUNG

Was Du tun sollst:

- Überwache dreissig Grad links und rechts der Flugachse möglichst ohne Unterbruch, mit gelegentlicher Erweiterung auf je neunzig Grad!
- Überwache mit kleinen Augenbewegungen, indem Du dazwischen den Blick fixierst!
- Bewege gelegentlich den Kopf, um auch die blinden Punkte zu erfassen!
- Überwache in Richtung einer Kurve, bevor Du eindrehst!
- Unterbrich lange Kurven kurz, um auch den künftigen Flugweg zu überwachen; blicke dabei auch nach rückwärts!
- Mache Ausweichbewegungen so, dass sich der Annäherungswinkel so stark als möglich vergrössert!
- Halte die Windschutzscheiben möglichst sauber!

Und was Du nicht tun sollst:

- Fliege nicht nach VFR unter Grenzwetterbedingungen, und vertraue nicht darauf, dass andere unter IFR fliegen!
- Vernachlässige blinde Sektoren nicht!
- Sieh nicht einfach hinaus, ohne zu sehen!
- Warte nicht ab, um die Vorbeiflugdistanz festzustellen, sondern ändere gegebenenfalls Deinen Kurs ohne Verzug!
- Lass Dich nicht durch Schrägsicht täuschen, denn die Sicht nach vorn kann viel schlechter sein!
- Bleibe nicht in langem Geradeausflug, wenn Du unter VFR in Flughafenräumen Deine Höhe änderst!
- Fliege nicht mit übermässiger Geschwindigkeit in Flughafenräume ein!

(FSF APB 59-3, 9.März 1959)

THE SKY IS A VAST PLACE - BUT THERE IS NO ROOM FOR ERROR !

14. IFALPA-KONFERENZ - HELSINKI, 10.-17.MÄRZ 1959

Aeropers-Delegation: F.Stadelmann
D.Friolet

Auch dieses Jahr wieder wurden die AEROPERS-Delegierten in verdankenswerter Weise von der Swissair beurlaubt und ihnen grosszügig Free-I-Tickets zur Verfügung gestellt. Ein Teil des Transportes übernahm die Finnair, ebenfalls auf Free-I-Basis.

Es überrascht uns immer wieder, welche Beachtung von weiteren Kreisen der Gastländer dieser internationalen Pilotenkonferenz geschenkt wird. So eröffnete der Chef des finnischen Luftamtes die Konferenz mit einer Ansprache. Im Stadthaus wurden wir vom Stadtpräsidenten bei einigen Gläsern willkommen geheissen. Der Transportminister gab einen Empfang. An einem offiziellen Nachtessen wurden wir durch Anwesenheit und kurze Ansprachen des Direktionspräsidenten der Finnair sowie des Kommandanten der finnischen Luftwaffe beehrt. Ein russischer Abgesandter überbrachte schöne Worte der Sowjet-Piloten, die zwar nicht der IFALPA angehören, jedoch sporadisch ihre Fühler ausstrecken. Zu erwähnen sind vielleicht noch die jeweiligen Einladungen verschiedener Botschaften und Konsulate an die Delegationen ihrer Länder. (Da den Schweizer Konsulaten bis jetzt von der AEROPERS-Delegation wohl noch nichts Schimpfliches zu Ohren gekommen ist, wurden wir auch noch nie "geladen".)

Allgemein war bewundernswert, wie die kleine finnische Pilotenorganisation und ihre Arbeitgeberin es verstanden, in engster Zusammenarbeit der Konferenz vollen Erfolg zu sichern. -

Mit nachfolgenden fünf Neuaufnahmen umfasst die IFALPA jetzt 34 Mitgliedverbände, total mehr als 20'000 Mitglieder.

Sindicato Nacional de Pessoal de Voo da Aviacao Civil (Portugal)	(36 Mitglieder)
Indian Pilots' Guild	(74 Mitglieder)
Pakistan Pilots' Association	(24 Mitglieder)
Mexican Pilots' Association	(450 Mitglieder)
Turkish Pilots' Association	(100 Mitglieder)

Die Letzterwähnten versprechen sich von einer zukünftigen Konferenz in der Türkei beachtlichen Zuzug aus der östlichen Mittelmeerregion. Ihre Einladung annehmend, wurde die nächstjährige Konferenz auf den 22. bis 29.März in Istanbul festgesetzt.

An die Wahl dieses Konferenzortes knüpft sich eine köstliche Episode, die ich wiedergeben möchte, weil sie mir dazu angetan erscheint, unsere Stellung innerhalb der IFALPA etwas zu illustrieren. Die AEROPERS wird von verschiedenen Pilotenorganisationen

einer Politik der Schwäche bezichtigt und somit als ein nicht sehr gutes IFALPA-Mitglied betrachtet. Weit ausholend müssen wir jeweils alles uns zur Verfügung stehende ins Feld führen, um solche Angriffe zu parieren: Neutralität, Staatsform, Mentalität des Schweizers und seine schlechte Eignung als Gewerkschaftsbüffel. So lauern wir denn geradezu auf die wenigen Gelegenheiten, wo wir zeigen können, dass unsere "Schwäche" mehr erreichte als ihre "Stärke".

Nun, nachdem die Türken das Wahlergebnis verdankt hatten, wiesen sie mit Bedauern darauf hin, dass sie den durch Europa reisenden Delegationen infolge ihres beschränkten Streckennetzes kaum die üblichen Transporterleichterungen zusichern könnten. Betretene Ruhe, lange Gesichter. In einer Ecke führen aufgeregt drei Köpfe zusammen. Der Dritte im Bunde war T.S.Patch von der FPAS (Foreign Pilots Association in Swissair), übrigens ein ausgezeichnete Konferenzpartner. Die Chance war gekommen. Unsere Bekanntgabe, wir seien überzeugt, Swissair würde mit Free-II-Tickets in die Lücke treten, zündete. Der Beifall war unser Triumph, der Gesichter Länge wich einem blassen Erstaunen, und man vernahm überraschte Zurufe wie: "Seid ihr die Company? Wie kommt es, dass ihr solche Kompetenzen besitzt?" Nichts von all dem; wieder einmal mehr das schon viel zitierte gegenseitige Verständnis.

Ja, sollte unsere Inaussichtstellung als Kompetenzfrage angesprochen werden, läge sie zweifelsohne ausserhalb unserem Bereich, könnte somit mancherorts verletzend wirken und zu Bedenken Anlass geben. Wir waren uns dessen auch bewusst, mussten das Risiko jedoch auf uns nehmen, wollten wir diese einmalige Chance nicht verpatzen. Der Einsatz hat sich jedenfalls gelohnt, wir konnten etliche Pluspunkte verbuchen.

Die diesjährige Konferenzarbeit beschränkte sich in der Hauptsache auf Erweiterung und Anpassung bestehender Resolutionen an die heutigen Bedürfnisse. Das anbrechende Jet-Zeitalter spielte natürlich eine gewichtige Rolle. Vollte ich all die zur Sprache gekommenen interessanten Resolutionen und Probleme auch nur einigermaßen aufgreifen, ergäbe dies einen Rapport von solcher Länge, dass er wohl kaum gelesen würde. Im Zuge der Entwicklung wäre es aber sicher angezeigt, wenn wir mit dem Wesen der IFALPA allgemein etwas mehr vertraut wären. So beabsichtige ich denn, von nun an in der AEROPERS-RUNDSCHAU unter "IFALPA" sämtliche im IFALPA-Manual enthaltenen Resolutionen "tropfenweise" erscheinen zu lassen, und beschränke mich im vorliegenden Bericht auf nachfolgende zwei Punkte, derentwegen während der Konferenz bei europäischen Delegationen verschiedentlich eine gewisse Nervosität zu bemerken war. Es sind dies:

1. SAS-Konflikt
2. Europe-Air

SAS-Konflikt

Es lohnt sich wohl, auf den SAS-Konflikt etwas eingehender zurückzukommen, umso mehr als durch die entstellten Meldungen unseliger Zeitungsschmierer ein weitgehend falsches Bild vermittelt wurde.

Unter dem Vorsitz von IFALPA-Präsident C.N.Sayen tagte am 8./9. März in Helsinki eine aus IFALPA-Officers und SAS-Piloten zusammengesetzte Schlichtungskommission, wobei die Dänen und Norweger nachstehende Darlegung unterbreiteten:

"Mr. President,

I have been appointed to present the views of the Danish and Norwegian Pilots Union on the dispute in question. First of all some formal remarks. We received on the 1st of March a telegram from IFALPA in which we were urged not to fly registred aircrafts. We interpreted this as Swedish registred aircrafts.

As we saw it, such an instruction of two of two of your own members, the Danish and Norwegian Pilots Unions, showed a complete misunderstanding of the organisational construction of SAS - and also of the true facts of this case. We therefore requested meeting with IFALPA to be held in London - however it was suggested that this meeting should be held in Helsinki and we agreed to this even though it meant a delay in presenting our view.

I should now like to refer to a letter from the executive secretary, Captain C.C.Jackson, of the 4th of March, where he openly states that IFALPA is in possession of "somewhat scanty information of the situation".

We will like to express our agreement on this point.

I can further quote from the same letter that "No association has informed these headquarters that this (the revised salary scales for Caravelle and DC 8) is not the basis of the dispute.

I would just like to point out that we have no dispute with the company, nor have a dispute with the Swedish Union, and have accordingly had no reason to inform IFALPA.

It seems necessary now to put forward some remarks on the organisational peculiarities of SAS.

SAS is an organisational freak - absolutely unique in the field of aviation - consisting of a Swedish airline called ABA, a Danish airline called DDL, and a Norwegian airline called DNL. These three parties form a consortium known as SAS.

The original agreement which is the legal basis for the existence of SAS, is termed the Consortial Agreement. In it is stated that all liability and all profit shall be shared in the proportion 3/7 to Sweden, 2/7 to Denmark and 2/7 to Norway.

This is the basis on which SAS was built.

As the registration of aircrafts has been brought up, it is necessary to emphasize that the actual registration of aircrafts within SAS is completely irrelevant.

This is also expressed in § 6 of the Consortial Agreement.

It may then be said briefly that although SAS outwardly operates as one single company, it is still composed of the three original parties, having their different shares in the organisation: 3/7 to Sweden, 2/7 to Denmark, and 2/7 to Norway. This gives Denmark and Norway a representation of 4/7 which is more than 50% - a point well worth considering.

The time has now come to look at the Union represented here. The Swedish Union is a complex organisation, being composed of Swedish pilots, Swedish flight engineers and navigators, and Danish and Norwegian flight engineers and navigators. The part of the Swedish Union which is composed of flight engineers is affiliated to FEIA.

The Danish and Norwegian Unions have only pilot members.

In SAS there are 740 pilots. Of these 321 are members of the Swedish Union and these 321 are locked out. This is 43.1/2 % of all the pilots in SAS. The three unions of which I have now spoken are completely independent - which for instance is proved by the fact that each one of them must sign the contract with the company. However, the Danish and Norwegian have for some time cooperated actively and have formed an organisation called SALPA which means Scandinavian Air Line Pilots Association. SALPA is led by an elected president and the chairman of the two different unions. SALPA is an instrument of cooperation but has no power of decision.

Cooperation with the Swedish union has for a long time been difficult. There has unfortunately been a difference of views, both regarding the tactics of negotiation and pure policy - the latter being centred on the problem of quotas.

During the last year negotiations have been going on with the company - concerning salaries, limitation of working hours - both of these points dealing with the old contract for propeller aircrafts and a new contract for jet aircraft operation.

During these negotiations it became more and more obvious that the Swedish union regarded the quota problem as the main point of issue.

This, of course, made any joint action by the three unions impossible, as the Swedish view on the interpretation of the quota rules was directed against the Danish Union.

We believe that our quota problem is unknown to other airlines, and we shall attempt to clarify it.

As was mentioned before, SAS is built upon the three national airlines with 2/7 to Denmark, 2/7 to Norway and 3/7 to Sweden. It has always been the assumption this relationship shall be maintained within the pilot personnel group.

I would be impossible to give a complete survey of the development within this problem, but discussions have been going on for years.

The background for the difficulties and differences of opinion is briefly that after the war and because of the war Denmark was short of pilots and could not fill its quota. Norway could do so, and Sweden which had been able to maintain its civilian air traffic intact, had a surplus of pilots. In this question of quota there exists at least two conflicting views. On one side it is held that the relationship 3-2-2 shall be the basic principle in recruitment, promotion and assignment of duty. The other view held, and that is the Swedish view, is that the date of employment shall be the governing principle - that is a pure seniority list.

There are of course arguments to be put forward for both views, and this has certainly been done during the last 10 years. It has not been possible to reach an agreement. To complete the picture, however, it should be noted that on April 13th 1954 a special agreement was reached in Stockholm and signed by all three unions plus SAS, intending to settle once and for all the quota problem. I shall quote from point 4 in this agreement. It reads in translation:

"This agreement cannot be changed, unless all signatory parties agree to this."

The wording of this made it virtually impossible to terminate this agreement. However, the Swedish Union tried to give notice of termination. The case was brought before a court which decided the agreement in fact could not be terminated.

In spite of this, the Swedish union, by the action of their second pilots, who all gave notice that they would leave the company, forced through a new agreement on May 28, 1955. This agreement was also signed by the Danish and Norwegian Unions, hoping to obtain working peace for some years to come. It was only a concession.

It is obvious that the problem of quota within SAS must in the end be solved. It is held by the Danish and Norwegian Unions and by SAS that there is no other way out than to submit to a court of arbitration. As a further concession to the Swedish Union have the Danish and Norwegian Unions declared their willingness to accept three Swedish judges. The contract negotiations with SAS, which ended Saturday was led by a mediation board, appointed by the Swedish government. It suggested in proposal

to a final compromise agreement that the most eminent jurists in Sweden should act in this arbitration board. This was accepted by the Danish and Norwegian Unions and also by some Danish and Norwegian navigators.

It has been suggested by the Swedish Union that the quota problem of SAS should be put before IFALPA for arbitration. One fact which makes this impossible is that SAS also is a party to this question, and it should not be hard to understand that an airline will find it very difficult to submit a problem, which touches the basis on its own existence, to an organisation comprising pilots from competing airlines.

Besides the quota problem is specifically an internal SAS affair. In addition, Scandinavian Government policy is involved. We feel therefore that three highranking Swedish judges would be better qualities to delve into the problem and to find a workable solution.

I would like to point out that after the lock out was enforced it has been emphasized on several occasions that the quota problem is the main point of issue.

As far as our contract with SAS is concerned, we see reason why we should be obliged to discuss it in detail here. It will be enough to point out that as independent unions we have negotiated and signed. The responsibility for the existing conflict and lock out rests with the Swedish union.

The contract was accepted by about 60% of the pilots in SAS. That should prove that it could not be quite impossible.

It gave a considerable increase for jets. It shortened the flying hours to 100 for prop aircraft and 85 for jet.

But it did not give any guaranties for the flight engineers who are part of the Swedish Union."

Es geht daraus hervor, dass die Jet-Salarierung nur einen untergeordneten Streitpunkt darstellte. Viel hitziger umstritten waren

1. Seniority List/quota rules
2. Crew Complement (Besatzungszusammensetzung)
3. Flight Time Limitation

In der Salärfrage konnte die IFALPA-Schlichtungskommission denn auch relativ leicht eine Einigung erzielen. Bei Crew Complement und Flight Time Limitation begann's schon beträchtlich zu happern und bei der Seniority List war's endgültig fertig, an und für sich nicht verwunderlich, wenn man sich die tieferen Gründe des Konfliktes vergegenwärtigt:

Nationalempfinden - Gärungsprozess - Eruption. Schweden, das reiche, organisierte, sozial hochstehende, gewerkschaftsverseuchte, dominierende Königreich des Nordens blickt selbstherrlich auf die

armen Nachbarländchen hinunter. Diese von Minderwertigkeitskomplexen Gepeinigten tragen in sich verdrängten Neid, empfänglicher Nährboden des Hasses, sind dementsprechend gerne bereit, alles Schwedische zusammenzureissen. Dies alles im Verhältnis 3/7 zu 4/7 in einen Kessel geben, reichlich gewürzt mit Pilotenintoleranz, gut umrühren, zudecken und aufs Feuer stellen. Zwei schüren die Flamme, einer drückt den Deckel nieder, sich auf der Leitung des Systems abstützend. Nun ist's nur noch eine Frage der Zeit. Ein Riesenklapf, Deckel jagt's weg, und mit ihm den sehr unbequem gewordenen Drücker, der hat und wurde ausgespielt. Nach Erholung von seinem Schock wird er schon wieder kommen, dann jedoch durch den Lieferanteneingang. Die beiden andern schwingen sich kokett an die Seite der Systemleitung, stecken triumphierend den unterzeichneten Vertrag in ihren Sack und scheren sich einen Teufel weder um die in Ungnade Gefallenen noch um IFALPA-Resolutionen. Warum blieb denn die IFALPA so zurückhaltend? Sie wollte den Konflikt nicht noch mehr verschärfen und damit eine spätere Zusammenarbeit möglicherweise gänzlich in Frage stellen. So verlegte man sich auf finanzielle Hilfeleistung an den ausgesperrten Mitgliedverband. Der für solche Zwecke bestimmte IFALPA-Fonds wurde angezapft. Ferner wurden, einem Aufruf Folge leistend, von vielen Verbänden teilweise ganz beträchtliche Mittel zur Verfügung gestellt, z.B.: Die KLM-Piloten verpflichteten sich für monatlich 20'000 Kronen und die Italiener, für die 20 in Rom stationierten schwedischen Mitglieder und deren Familien aufzukommen. Unter Rücksichtnahme auf das Verhältnis SAS-SWISSAIR distanzierte sich die AEROPERS-Delegation von dieser Hilfsaktion.

Nun, seit 24. März fliegen die Schweden wieder, ohne jedoch die Hauptstreitfrage Seniorityliste/quota rules gelöst zu haben. Wie erspriesslich die Arbeitskameradschaft sein wird, kann sich wohl jedermann leicht vorstellen. Hoffen wir, dass die Safety nicht merklich darunter leidet.

Der Konflikt hat ans Licht gebracht, welches eines traurigen Intrigespiels eine Fluggesellschaft und ihre drei Pilotenverbände fähig waren. Um so bedenklicher in Anbetracht der bevorstehenden Zusammenarbeit SAS-SWISSAIR, die auch eine - speziell von den Schweden forcierte - engere Verbindung der Pilotenorganisationen mit sich bringen wird. Mit solchen Partnern wird es sowohl für unsere Geschäftsleitung wie auch für uns harte Nüsse zu knacken geben.

Europe-Air.

Es zirkulieren Gerüchte über einen Zusammenschluss von KLM, Luft-hansa, Air France, Alitalia und Sabena, genannt ERUOPE-AIR. Dass die daran beteiligten Pilotenverbände diesem Gerede schon grösseren Wert beimessen und sich vorsehen wollen, geht aus nachstehendem Abdruck hervor:

"KLM PILOTS' ASSOCIATION MEMORANDUM ON EUROPEAN PILOTS' COOPERATION,
issued by the Delegation to the IFALPA Conference.

1. We are convinced that the need for a much closer cooperation between European Pilots' Associations exists.
2. This cooperation should be achieved through the machinery provided by IFALPA, namely a Regional Conference. The aims of this Conference would be to afford means of comparison of the various European Associations Conditions of Service and their plans for the immediate and perhaps also more distant future. Such a Conference would also have an immediate result of underlining the principle of Airline Pilots' solidarity, especially in this important region.
3. It is recognised that certain Associations have an even more pressing need of cooperation. There is the agreement between SAS and Swissair and also information about Europe-Air. It should be made possible for the Associations directly concerned with these projects to come to such agreement between themselves as they are able and willing to. This should not, however, preclude other Associations in participating in talks of a more general nature.
4. We have an excellent opportunity of getting together and talking over any problems that are of immediate common interest to all of us.
5. A steering committee should meet as soon as possible in order to prepare for the Regional Conference. If this committee is formed of the Associations concerned with the Europe-Air project they may at the same time already start talks on whatever closer links they may want to establish between themselves. We would gladly accept the kind offer of SNPL to organise such a meeting in Paris towards the end of April.
6. It is suggested that the Regional Conference be held subsequently in Amsterdam, the envisaged time would be towards the end of May. European Pilots' Associations are requested to send their proposals for the Agenda either to us or to the SNPL."

Der SAS-Konflikt hat hier äusserst aktivierend gewirkt. Ähnliches dürfe sich nie wiederholen, und so müsse man geeint Position beziehen können, sollte die Europe-Air doch einmal Wirklichkeit werden. Unter Führung der KLM wird ein erstes Meeting in engerem Kreise demnächst in Paris stattfinden. Es wird nötig sein, dass wir an späteren Meetings auch teilnehmen, denn es ist enorm wertvoll, wenn man sich über die Probleme der "Konkurrenz" in ihrem "Lager" selbst unterrichten kann. Zudem möchten wir, wenn es schon um speziell auf Europa zugeschnittene Fragen geht, auch mitreden können.

Da mit Bestimmtheit angenommen werden muss, dass nur ein bescheidener Teil unserer Mitglieder realisiert, welche grosse zusätzliche Arbeitslast die Aeropers, will sie all den angeschnittenen Problemen gerecht werden, zu bewältigen hat, möchte ich diese Gelegenheit wahrnehmen und bei dem sehr oft angetroffenen Mangel an Erkenntnis etwas verweilen. In der IFALPA gibt es keinen einzigen Pilotenverband von auch nur annähernd Aeropers-Grösse ohne ständiges Sekretariat mit vollamtlichem Personal, und so sieht man allgemeines Achselzucken über das schweizerische Arbeitstier mit seinem zugeklemmten Geldbeutel. In Wirklichkeit sind nun aber die Arbeitstiere und die Geldbeutelklemmer eben nicht dieselben. Und wenn dann die wenigen Freiwilligen, von immer mehr und mehr Arbeit beinahe erdrückt, um Erleichterung betteln, gibt es solche, gelinde gesagt, Einsichtslose, die einen ständigen Sekretär als unnötig erachten. Unglaublich! Dies grenzt an Verhöhnung der Arbeit, die einzelne leisten. Gibt es heute noch solche Träumer, die glauben, mit gefalteten Händen dasitzend auf gebratene Tauben warten zu können? Meist sind das denn doch die ständig Unzufriedenen, und wenn sie einmal den Mund öffnen, so nur, um destruktive Kritik zu üben. Es brauchte ja nicht viel, nur etwas Anerkennung. Abschliessend ist zu hoffen, dass sich nicht Falsche betroffen fühlen und dass ein jeder einmal in einem geruhsamen Augenblick in sich selbst geht und überprüft, wo er steht oder vielleicht stehen könnte.

1954 → 2014

F. Stadelmann.

JET-REGELUNG BEI PAN AMERICAN

Zwischen Pan American und ALPA kam eine Vereinbarung zustande, welche die Auseinandersetzungen um den 3. Piloten und die Entschädigungen auf Strahlflugzeugen beendet. Die Jet Clippers der Pan American werden künftig einen 3. Piloten mitführen, der die Funktion des Navigators übernimmt; der Status der Bordmechaniker bleibt unverändert. Der Bordkommandant eines Strahlflugzeugs erhält bei monatlich 80 Flugstunden ein Jahresgehalt von mindestens 29.000 \$ (bisher auf Kolbenflugzeugen rund 22.000 \$).

(Interavia Nr. 3/1959)

Too many meetings are held each month for no better reason than that it has been a month since the last one.

(Bill Vaughan)

Opening Address by Clarence N. Sayen, President, to
INTERNATIONAL FEDERATION OF AIR LINE PILOTS ASSOCIATIONS
14TH ANNUAL CONFERENCE, Helsinki, Finland, March 10, 1959.

The President's Report to the Annual Conference provides an opportunity to review our efforts over the past years, to evaluate our successes and failures, and to discuss some of our present and future problems.

However, before entering into this discussion, I would like, on behalf of all the delegates, to say how happy we are to be here in Helsinki and to express our appreciation to the Finnish Air Line Pilots Association for inviting us and for arranging these excellent accommodations for us.

I would also like to take this opportunity to express the appreciation of all of the members and Member Associations of IFALPA, as well as my personal appreciation, to the many individuals who gave so freely of their time, energy, ability, and sometimes their personal finances in order to advance our programs and policies in recent years. I will not attempt to identify these individuals as I believe that most of them are familiar to you, and their names will appear in our Working Papers and as we discuss our agenda items. However, we owe a great debt to these people who have carried the burden of IFALPA representation during the past year and in previous years. I would also like to express my appreciation to the other officers of the Federation - Mr. Miles, Mr. Jackson, and Mr. Bellink - for their contributions, and to our Executive Secretary, Mr. Jackson, who has been so instrumental in building our organization to its present stature. I am also very happy that Mr. Follows, our Conference Secretary, one of the founders of this organization and one who has been a primary force in building this organization, has found it possible to be with us again.

This Conference convenes at a time when the aviation industry is deeply engrossed in all of the technical, human, and political problems which accompany a major transition to new equipment. Many of the basic and important decisions necessary to this transition have been made and others are in process. The impact which this equipment revolution will have on the aviation industry, world trade and business, and our professional lives is becoming more apparent. Many of the problems which were forecast in theory are now realities with which we must cope daily.

It is interesting to note that just twenty years after the first flight of a military aircraft powered by a turbojet engine, we are moving passengers in luxurious commercial transports, traveling just below the practical limiting speed of sound. Yet as this age is ushered in for the commercial traveler, the next step into super sonic flight is on the drawing boards and in the salesman's

brochures. The practical development engineering for the aircraft itself has largely been completed and it remains only for practical economics and demand to make the next stage a reality. It is such a reality that we must begin to consider it in our policy deliberations or ten years from now we will face many of the deficiencies which are accompanying the present equipment revolution. However, while we are considering the problems of new and future aircraft, we must remain continually cognizant that many of us will be operating aircraft designed ten, twenty and more years ago for many more years.

I have been pleased to note during the past year the continued growth and maturity of IFALPA as an organization. More pilot groups have found that membership in IFALPA is important to their existence as a representing organization and have found it to their advantage to participate in the decision-making at international levels which affects them. In addition, more individual pilots seem to possess an increasing awareness of IFALPA as an organization and its importance to their overall welfare. We have enlarged our capacity to cope with varied problems in more areas of the world as we have developed more experienced representatives.

There has been, in my opinion, a number of trends during the past year which are encouraging and I would like to briefly list some of them:

1. There has been an increased exchange of information between Member Associations of IFALPA on a variety of subjects. The existence of our organization, combined with the community of interest which is developing through our close personal contacts and our organizational structure, is, in my opinion, developing closer bonds between us. The increased awareness of each other's problems which arises from these Annual Conferences and constant exchanges of information and the personal friendships which develop are enabling Member Associations with problems to go either through the IFALPA Secretariat or directly to other Member Associations for advice and assistance. This is a fundamental reason for our existence and it is encouraging to note the increased use being made of the organization for this purpose.
2. In my view, there is an increased recognition among our membership, our Member Associations, and among other affected groups of the policies of the Federation and the necessity of applying them in our relationships. This is, in my view, a recognition of the ability of our organization to develop sound and workable policy through its procedures, to disseminate that policy so that there is a greater area of understanding of it, to represent it effectively within our own organizations and in national and international forums, and to require compliance with it if necessary.

The test, of course, of the effectiveness of any organization lies in its practical accomplishments. The fact that IFALPA programs, which were carefully developed over the years, have now been implemented in a number of areas causes our own members and other interested parties to look with new respect on any future policies we may develop.

3. There has been a notable increase in resistance to IFALPA programs in some areas. In my view, this represents a recognition of the growing strength of IFALPA as an organization. If we were devoid of strength and ability, there would be little purpose in opposing our programs. IFALPA policies are now a matter of keen interest.
4. In my opinion, there has been a growing tendency within IFALPA for our individual organizations to profit from other's experiences, their successes, and their failures. I believe that this development is of great value. It is not logical for each Member Association in turn to make the same mistakes as we process similar problems. If we can profit from the successes and failures of one another by an efficient system for the exchange of information and ideas, our existence is justified.
5. I have also noted a far greater exchange of information and views among individual pilot members of our Associations. This is a very healthy trend for it indicates a growing recognition of the importance of IFALPA and is, after all, the source of our real strength.
6. There is an increasing amount of interchange of information and cooperation by Member Associations of IFALPA in the social and industrial field. This is a welcome development. The maintenance and promotion of social and professional standards for pilots must always be a primary obligation of each Member Association, and IFALPA should be organized to supply necessary information, coordinate programs, and assist in legitimate areas where it can be helpful.

On the other hand, a number of less favorable trends have been evident during the past year which must be observed very carefully in our best interest. Some of these are:

1. The tendency to insist on standardization and regulation in areas in which such action may result in the stifling of research or a compromise on inadequate standards. Increasing competition among manufacturers, operators, and others within countries and internationally may place pressures on safety standards and pilot standards. The tendency in regulation and standardization may be to compromise toward lower criteria in order to protect the position of the country or the carrier with the lower standards. The result may be a deterioration of standards previously established at a higher level in some

areas or the arresting of progress, research, and improvement in standards because of the lowering of objectives.

I believe that in our policy-making and representing work, we must be careful not to insist on standardization and regulation purely for the purpose of standardization. A carefully coordinated program pursued within each country by Member Associations and coordinated through IFALPA might be more productive in some cases in raising sub-standard areas and in encouraging research and development and higher standards in others than an attempt to secure an international regulation which may represent an unsatisfactory compromise.

2. There is a tendency to rely on international regulation as the solution to domestic problems which could better be resolved by sustained activity by each Member Association within their own country. In the field of international regulation, we must remember that there is a commingling of safety and technical problems with political considerations. The result may well be that political compromises in safety and technical areas may result in compromises with safety that may be unacceptable to the professional pilot. Under most of our national legislation, the professional pilot has a direct responsibility to the traveling public which transcends that to his employer, whether such employer is private capital or the government. He may, therefore, find himself in a position where he finds that for his particular operation, he cannot in good conscience accept the level of safety which has been promulgated under a system of political compromise. We must, therefore, be extremely cautious that we do not attempt to regulate in those areas where such action may result in political or other considerations producing an unacceptable level of safety or a deterioration in currently existing standards. In developing policy, therefore, we should also give careful consideration to the method by which we intend to implement such policy. We must recognize that, in many cases, the most effective method by which IFALPA can cope with a particular problem will be by sustained and effective activity, coordinated by IFALPA but carried on by each pilot group within their own country.
3. In recent years, we have noted an increasing tendency for the management of some air carrier to attempt to circumscribe the authority of the pilot in command. This is accomplished by various techniques such as the delineation of areas of authority carved from that of the pilot in command and assigned to other ground or airborne personnel. In some cases, this action has not been a deliberate act but rather an attempt by the management and government to so systematize the operation of an aircraft so as to minimize the exercise of human judgment. There has also been an attempt, in keeping with industrial trends in some industries, to create a "specialist" concept, under which

each individual performs a carefully pre-planned and circumscribed set of duties designed to cope with every conceivable situation which may arise.

Pre-planning and specialization may have definite advantages in certain industries. However, in the operation of an aircraft where command functions must be of such paramount importance, it is imperative that the authority of the pilot in command be retained unimpaired and it is the responsibility of this organization and its Member Associations to see that this situation prevails. We have no alternative but to oppose in every possible way any encroachment on the authority of the pilot in command that will dilute his ability to accept and carry out his assigned responsibilities.

The foregoing has been a rather general discussion of some of our problem areas which I hope will be of help in attacking our agenda at this Annual Conference. I would now like to be more specific about some of our current problems.

In my opening address at the last Annual Conference in Bogota, Columbia, I stressed the fact that, while considerable work had been accomplished through ICAO and other organizations in establishing standards, in regional planning, and in other fields, the implementation of such plans in many areas had been negligible. I indicated my view that there was very little purpose to be served by the continual promulgation of plans and programs if the contracting parties did not comply with their commitments. The Annual Conference took cognizance of this problem and called public and official attention to it. However, while some progress has been made, virtually this same situation exists today and little purpose is served by promulgating additional programs and in further regional planning if there is no assurance that such standards and planning will be implemented. I still believe, therefore, that a primary function of this organization and Member Associations of this Federation should be to ensure that international standards and commitments are met in the areas in which they operate, reside, or have influence. I hope that this Conference will take suitable action once again to call this problem to public attention and to establish practical programs designed to secure compliance with ICAO standards.

We have a number of very serious air safety problems presently confronting us - some of these are new, some of them are familiar.

One of the most serious problems continues to be that of inadequate air traffic and terminal area facilities in many areas of the world. While there is considerable research and progress toward solution of this problem, the implementation of presently known devices and techniques in the solution of the problem has been very slow. Again we must insist that adequate facilities be provided for the safe operation of our aircraft. I hope that this Conference will see fit to issue a public statement informing the traveling public of our views on this and other serious safety problems.

An air traffic control system cannot function efficiently without an adequate airport system. To construct an efficient air traffic control system and leave congestion at both ends is impractical. The aircraft must be able to get into the air safely, efficiently, and economically, and to leave the airways system to the airport at the other end in the same manner. In other words, we must approach air traffic control problems with the philosophy that the airway stretches from gate to gate. However, in many areas of the world, the terminal area and its facilities is still completely inadequate for present and future aircraft. In some terminal areas, the economic penalty in operating certain aircraft will be so great that there will be increasing pressures for the pilot to accept compromises with safety in order to ensure an economical operation.

The provision of adequate terminal area facilities consists largely of the installation of accepted standards and devices. While additional research and constant improvements are necessary, the greatest deficiencies today lie in the installation of equipment or standards accepted and readily available.

A third danger area which we have discussed previously, and in which we have made some progress, lies in crew qualification and training. Crew qualification and training has become a very expensive matter for the operators. The tendency, therefore, is to indulge in specialization under which each crew member is only trained in certain limited functions, to reduce the size of crews, to provide substitutions in training, or to reduce the amount of training directly. I am encouraged to note the vigorous action that has been taken by a number of Member Associations in combatting such trends in the past year. It is believed that we should consider this entire problem very carefully during this Conference in order that we may pursue, insofar as possible, coordinated programs on it during future years. Unless we do so, in my opinion, we will see a steady deterioration in the standards and professional status of our membership.

It is not possible in these opening remarks to do more than block out several major problem areas, and I do not desire to dwell at length on problems which are familiar to you. I would like to recommend, however, that each Member Association, if it has not already done so, establish within its own organizational structure an "Organization for Safety". This should not be merely a subordinate activity of some group established for other purposes, but should be a continuing organization integrated into the organizational structure but having primary responsibility in the air safety field. In this manner, sustained and consistent effort in the technical field will produce a better product nationally and will enable IFALPA to be more efficient in the collection of badly needed statistics, information, and opinions.

While the operators are sometimes critical of our outspoken views on this and other subjects, we must always remember that we are expected by the public to be the conservative influence in the field of safety. The public has placed the statutory responsibility and its faith in us for this purpose. We are to be criticized if we do not act vigorously.

In summary, I would like - even if it becomes boresome by repetition - to reiterate several points which I have made to previous Conferences.

We are a federation of pilots' associations - a federation of autonomous units. While we subscribe to certain common policies through IFALPA, we maintain our own autonomy in processing our problems. While it is imperative that we have an international organization for effective representation at international forums, our best vehicle for the solution of our problems is still the strong, effective national pilots' association. In most areas, IFALPA cannot do for us what we cannot do for ourselves. IFALPA can teach us better methods, can help us share the failures and successes of others, can provide us with information, can provide us with a spokesman at international forums. However, unless we are active within our own country, IFALPA will be ineffective internationally. If our government delegations go to ICAO conferences with a pre-conceived determination in which we have had no voice, we cannot expect our representatives to change world opinion purely with the force of their argument. The strength, therefore, of IFALPA lies in the strength of its Member Associations. We must, therefore, devote more of our time individually, and as an organization, to the building of strong pilots' associations in each country. A strong pilots' association must be capable of representing the professional pilot in all fields - safety and technical, social and industrial, public relations, political (both nationally and internationally) and in many other fields. Such representation requires a sound organizational structure and professional assistance. This requires financial support. However, an investment in these areas will not only build a stronger and more effective representing organization for the pilot nationally, but will build a stronger and more effective International Federation of Air Line Pilots Associations.

DIE HERREN SWISSAIR-PILOTEN WERDEN GEBETEN ...

Vor einiger Zeit wandte sich der Verband des Personals der Radio-Schweiz AG, Flugsicherung Zürich, Sektion Kontrolldienst, an die Aeropers, mit dem Wunsche, eine gegenseitige direkte Kontaktnahme Kontrollpersonal - Piloten zu ermöglichen. Der Vorstand der Aeropers übergab die Angelegenheit der Flugsicherheitskommission, aus deren Mitte der Unterzeichnete dazu erkoren wurde, einen ersten Orientierungsabend mit der Personal der Flugsicherung Zürich zu bestreiten. Dieser Abend hat am 16. März stattgefunden, dauerte dank der lebhaften Diskussion recht lange und war im Interesse des gegenseitigen Verständnisses sicher ausserordentlich nützlich. Dass wir Piloten die Arbeit der Kontrolleure stark erschweren, mit einigem guten Willen aber auch sehr erleichtern können, ist eine Erkenntnis, der wir uns nicht verschliessen wollen. Ich glaube nicht, dass die Verkehrskontrolle Zürich, im Gegensatz vielleicht zu anderen Hilfsdiensten, die Tendenz hat, zum Selbstzweck zu werden. Einige in der Diskussion erwähnte Punkte sind es sicher wert, zwecks Beherzigung zur Kenntnis genommen zu werden.

- Wenn ein Pilot (begreiflicherweise) einem Gewitter ausweicht, soll er dies am Funk melden, speziell wenn er den Airway verlässt. So überflog z.B. Kurs 212 einmal HEY anstatt ZI (am Radar kontrolliert) und meldete "abeam ZI".
- Unser PNR über den Alpen interessiert die ATC nicht. Deshalb bitte nicht melden!
- Die Taxi-Clr. wird eigentlich immer richtig wiederholt, offenbar aber recht oft nach wenigen Sekunden wieder vergessen, d.h. die Flugzeuge rollen nicht selten Richtung falsche Piste weg.
- Bei Verbindungsaufnahme mit Zürich-Director bitte die aktuelle Höhe und Kurs melden (nicht nur "descending to ..")
- Das Verlassen einer Höhe immer melden. Speziell wichtig: Melden, wenn nach Erhalt einer Descend Clearance die Höhe nicht sofort verlassen wird.
- Bissige Bemerkungen am Funk, speziell bezüglich Viscount, empfindet man als unnötigen Lärm im Lautsprecher.
- Clearance Release Time bitte schlucken und nicht rückfragen (tut man in London ja z.B. auch nicht). Bedeutet für Personal sehr viel Mehrarbeit und trägt doch nichts ein.
- RW-in-use kann oft beim besten Willen erst relativ spät bekanntgegeben werden (speziell ob 16 oder 28), da vielfach Schulflugzeuge etc. berücksichtigt werden müssen. Bei frühzeitiger Anfrage bleibt der ATC nichts anderes übrig, als den offiziellen RW-in-use zu nennen, worauf vom Tower dann doch wieder ein anderer Landing-RW zugewiesen wird. Stürmen nützt also auch hier nichts.

- Speziell eidgenössische Militärpiloten scheinen in ihrer Eigenschaft als Swissair-Kapitäne den erforderlichen Respekt vor der Dübendorfer Platz-Zonengrenze vermissen zu lassen. Folge: Reklamationen von hüten und drüben.
- Das Holding-Pattern ZE wird, speziell für den Climb, sehr oft willkürlich vergrössert (bis 20 NM). Folge davon: Erschwerung der Kontrolle, speziell der Radarüberwachung.
- Steigflug UE - Brunnen: Wenn die Clr. erteilt wird "to join A9 over Brunnen at 18000 ft", dann ist es Sache des Piloten, diese Höhe über Brunnen tatsächlich erreicht zu haben, evtl. durch anfängliches Steigen (unter Anzeige) über UE. Es ist schon vorgekommen, dass ein Flugzeug über Brunnen 16500 ft anstatt 18000 meldete und damit die ATC in eine heikle Situation brachte.
- GCA-Kontrolleure haben den Eindruck, dass hie und da GCA verlangt und trotzdem ILS geflogen wird. Sie schätzen das gar nicht ...

Einige Probleme wurden diskutiert, ohne dass man zu einer endgültigen Lösung gelangte.

- Ausweichbewegungen der Flugzeuge mit Hilfe des Bordradar, um Böigkeit zu vermeiden, trotzdem bereits der "Zürich-Director" befiehlt.
- Kann ein Pilot die Dienste des Director verweigern und eine Clr. z.B. KL-RN verlangen? Solch selbständiges Handeln wirft die ganze, schöne Einteilung des Director über den Haufen.
- Soll das "Reduce to Approach-Speed" vom Boden überhaupt gegeben werden, soll es prinzipiell immer gegeben werden - und zwar so, dass die Piloten sich darauf verlassen können?

Im übrigen wurde darauf aufmerksam gemacht, dass auch Kontrolleure nicht als Meister vom Himmel fallen, d.h. ausgebildet werden müssen, was sich hie und da auf die flüssige Abwicklung des Verkehrs etwas auswirken dürfte. Beiträge und Anregungen aus Pilotenkreisen speziell zu diesen letztgenannten Punkten, nimmt die Flugsicherheitskommission der Aeropers gerne entgegen. Wir Piloten sind eingeladen und aufgefordert, jederzeit und möglichst oft den Kontrollturm zu besuchen und dort insbesondere die Arbeit des Director bei Traffic-Spitzen zu beobachten. Gehet hin und tuet also!

Die Flugsicherheitskommission hofft, dass diese Kontaktnahme, die auf die Initiative des Präsidenten des VPRS, Flugsicherung Zürich, Herrn B.Jermann, zustandegekommen ist, für die Zukunft erhalten bleibt und noch intensiviert werden kann. Dann sind wir vielleicht eines Tages nicht mehr die "Herren Swissair-Piloten", sondern Kollegen oder gar Kameraden.

A.Muser

ABKLAERUNG EINES B-707-FASTUNFALLS

In den Verhandlungen des CAB über den 29000-ft-Sturzflug vom 3. Februar 1959, die am 1. April 1959 in Seattle wieder aufgenommen wurden, unternahm die Boeing Airplane Co. den sonst nicht üblichen Schritt, eine formelle Erklärung über die wahrscheinliche Ursache abzugeben. Die von Lufttüchtigkeitsingenieur Bryce L. Carter verlesene Erklärung ging dahin, dass der Vorfall sich nicht ereignet hätte, wenn die Machtrimmung beim Ausfall des Autopiloten in Funktion gestanden hätte oder wenn die Besatzung genügend aufmerksam gewesen wäre. Sie lautete wie folgt:

"Auf Grund der gesammelten reichen Erfahrungen konstruierte Boeing das Flugzeug mit erheblichen Verbesserungen für die automatische Beherrschung des Flugzeuges im Flug. Besonderer Nachdruck wurde gelegt auf die Verhinderung unbeabsichtigter Uebergeschwindigkeiten auch für den Fall einzelner oder mehrerer Ausfälle in der automatischen Steuerung. Man anerkannte die hohe Wünschbarkeit gewisser Sicherheitsvorkehrungen, wie einer Machwarnung und einer Ueberwachung des Autopiloten zu dessen automatischer Ausschaltung bei Funktionsstörungen. Das Normalverfahren für die Ausbildung von Linienbesatzungen schliesst die Demonstration der Betriebsgrenzgeschwindigkeiten, der Schüttelwarnung (buffet warning) und der normalen Rückführung zur Vermeidung übermässiger Geschwindigkeiten in sich.

Das Beweismaterial deutet darauf hin, dass im vorliegenden Fall der Autopilot vor dem Vorfall während des Fluges ausgeschaltete. Dieses Ausschalten sollte an sich noch nicht zu übermässiger Uebergeschwindigkeit und deren Folgen geführt haben. Wie von Personal der Firma Boeing bereits ausgeführt wurde, wurde die Machtrimmung gerade deshalb eingebaut, um positive Längsstabilität bei Geschwindigkeiten über der Reisegeschwindigkeit auf diesem Flug zu gewährleisten. Boeing ist der Auffassung, dass sich der Vorfall nicht ereignet hätte, wenn die Machtrimmung beim Ausfall des Autopiloten in Funktion gestanden hätte oder wenn die Besatzung genügend aufmerksam gewesen wäre."

Nach den Berichten über die vorausgegangenen Verhandlungen, die im März in New York durchgeführt wurden, hatte die Besatzung bezeugt, dass der Machtrimmschalter nach dem Vorfall ausgeschaltet vorgefunden wurde. Kein Pilot konnte sich daran erinnern, ihn ausgeschaltet zu haben; normalerweise wäre er beim oder bald nach dem Start eingeschaltet worden.

Harold J. Hayden, ein Struktur-Ingenieur von Boeing, führte aus, dass das Flugzeug während des Spiralsturzfluges bis auf 5 g unterworfen gewesen sei, und dass die Piloten wahrscheinlich eine Handkraft von 300-400 lb hätten aufbringen müssen, um es

wieder aufzufangen. Die Flügel erlitten leichte Verformungen, mit einer Differenz an den Flügelspitzen von etwa $2\frac{1}{2}$ in. nach oben und einer leichten Abwärtsverdrehung der Eintrittskanten. Das Flugzeug (N-712PA) steht nach Wiederinstandstellung durch Boeing heute wieder im Nordatlantikverkehr der PAA.

Die genaue Folge der Ereignisse nach dem Aushängen des Autopiloten Bendix PB-20 ist immer noch nicht erstellt. Da weder der Autopilot noch die Machtrimmung in Funktion standen, dürfte das Flugzeug in einen flachen Stechflug übergegangen sein, mit rasch steigender Fluggeschwindigkeit und mit kompressibilitätsbedingter Flügelverdrehung. Dies kann dann bald einmal in die bekannte Steilspirale geführt haben.

Auf 3500 ft und mit einem Gewicht von wahrscheinlich wenig unter 200.000 lb lag das Flugzeug wohl nahe am "coffin corner", bei welchem die Abreissgeschwindigkeiten aus Geschwindigkeits- und Kompressibilitätsgründen zusammenfallen, und schon eine ganz kleine Geschwindigkeitserhöhung hätte genügt, um das Flugzeug steuerlos werden zu lassen. Beim B-47, der denselben Flügel wie der B-707 besitzt, fallen die beiden Geschwindigkeiten bei 200.000 lb und auf 36.000 ft auf Mach 0.75 zusammen.

Vor einiger Zeit ereignete sich auf einem B-47 ein Unfall, der eine gewisse Ähnlichkeit mit dem Fastunfall des B-707 aufweist (Aeroplane vom 18.1.1957). Das Flugzeug stieg mit 150.000 lb und 2200 ft/min und mit einer Geschwindigkeit von 350 kts IAS/420 kts TAS. Der Pilot flachte auf 10.000 ft vorübergehend ab, und ohne weitere Einstellung begann sich die Geschwindigkeit um 1 kt/sec zu erhöhen, so dass das Flugzeug binnen einer Minute in die kritischen Bereich geriet. Während der Pilot für nicht mehr als 30 Sekunden mit der Einstellung des Radiokompasses beschäftigt war, beschleunigte sich das Flugzeug immer mehr, und als er wieder aufblickte, lag es mit einer Neigung von 25-30 Grad in einem Stechflug von etwa 20 Grad und auf einer Geschwindigkeit von 450 kts IAS. Trotz voller Gegenverwindung rechts ging es in eine immer steilere Spirale, bis es auf den Boden schlug. Der Pilot konnte sich mit dem Schleudersitz retten.

In diesem Fall hätte die richtige Reaktion in der Zurücknahme der Leistung und im Ziehen an der Steuersäule mit etwa 125-150 lb bestanden, womit sich das Flugzeug mit etwa 3 g wieder hätte aufrichten lassen. Bei gewissen Stech- und Neigungswinkeln werden aber die Handkräfte auf dem B-47 so hoch, dass das Flugzeug aus einer genügend steilen Spirale nicht mehr aufgerichtet werden kann. Die Situation auf dem B-707 ist nicht unmittelbar vergleichbar, weil der letztere im Gegensatz zum B-47 Bremsklappen besitzt. Während der Verhandlungen führte ein Aerodynamiker von Boeing, Joseff F. Sutter, aus, dass das Aufrichten rascher möglich gewesen wäre, wenn die Bremsklappen benützt und die Leistung vermindert worden wäre.

(THE AEROPLANE, 17.4.1959)

DER 3. PILOT BEI AMERICAN AIRLINES

Von einem Sprecher der American Airlines wurde der Entschluss, einen dritten Piloten in die Besatzung ihrer Düsenflugzeuge aufzunehmen, damit begründet, dass die ursprünglichen Meinungen sich im praktischen und simulierten Betrieb des Boeing 707 geändert hätten:

1. Die Revision der amtlichen Vorschriften hat zu einer Zunahme der Verantwortlichkeiten für die Führung der Bordpapiere während des Fluges geführt; es müssen mehr und detailliertere Aufzeichnungen gemacht werden.
2. Die Geschwindigkeit, mit welcher Luftstrassenkontrollpunkte überflogen werden, hat sich von rund 300 mph auf rund 600 mph erhöht; das heisst praktische eine Verdoppelung der Kontrollen und Aufzeichnungen je Zeiteinheit.
3. Gleichzeitig mit der Zunahme der Arbeitslast durch Verbindungen und Aufzeichnungen hat sich die Möglichkeit des Bordmechanikers, diese Arbeit zu tun, vermindert, denn er braucht nun auch mehr Zeit als früher zur Ueberwachung seiner eigenen Instrumente.
4. Der Ruf nach einem vierten Besatzungsmitglied, das sich vor allem den Verbindungen und den Aufzeichnungen widmen kann, erschien somit als gerechtfertigt.
5. In einem späteren Zeitpunkt müsste im Rahmen der Unternehmung mit einem Ueberschuss an jüngeren Piloten gerechnet werden, die weiterhin beschäftigt werden sollten, wenn für sie eine befriedigende Arbeit gefunden werden könnte.
6. Das vierte Besatzungsmitglied würde sich nützlich machen können, wenn es aushilfsweise die Stelle der Piloten und Bordmechaniker einnehmen könnte, und dafür wäre die fliegerische Ausbildung der jüngeren Piloten gerade recht.
7. So schlug die Unternehmung der ALPA vor, ein viertes Besatzungsmitglied einzusetzen, es aus den Reihen der jüngeren Piloten zu nehmen und es ähnlich den Copiloten im Convair-Betrieb zu entschädigen - und auf dieser Basis wurde man dann auch einig.

(AMERICAN AVIATION, 9.2.1959)

1958
15.8.

Nantucket, Mass., U.S.A.

Northeast Airlines

CV-240
N-90670

CAB AAR SA-335, No.1-0121, 20.3.1959

Unfall: Das Flugzeug startete auf der Linie New York-Nantucket-Martha's Vineyard um 2225 EDT vom Flughafen New York/La Guardia, mit einer dreiköpfigen Besatzung und 31 Fluggästen an Bord. Nach routinemässigem Flug meldete es sich 2314 im Sichtflug mit Standort 50 NM südwestlich Nantucket und erhielt nach der ordentlichen Wettermeldung den Sonderwetterbericht von 2311 über eine einsetzende Verschlechterung: "Himmel teilweise unsichtbar, Sicht 1/8 Meile, Nebel." Dann wurde die Bewilligung für einen Instrumentenanflug auf Piste 24 erteilt. - Der Flughafen liegt auf einer Höhe von 47 ft/M am Südufer der Insel Nantucket. Die nutzbare Pistenlänge war durch Bauarbeiten am SW-Ende von 4000 ft auf 3800 ft reduziert. Ausser einem Drehfeuer und zwei Scheinwerfern an der Pistenchwelle war eine normale Pistenbefeuerung vorhanden, aber keine ILS-Befeuerung in der Anflugzone. Die Anflughilfen bestanden aus einem VOR-Drehfunkfeuer 1.9 NM und einem H-Funkfeuer 0.6 NM vor der Pistenchwelle. Das Normalverfahren für Instrumentenanflug: VOR-Ueberflug auf Gegenkurs 60, Eindrehen über Nord auf mindestens 1300 ft auf Landekurs 240, Mindesthöhe über VOR 600 ft. Die anwendbaren Wetterminima lagen bei 300 ft Wolkenuntergrenze und 1/2 Meile Sicht. - Um 2326 wurde dem Flugzeug die selbe Wettersonderrmeldung nochmals durchgegeben, mit nachfolgender persönlicher Unterhaltung zwischen dem Verkehrsleiter und dem Copiloten: "DID YOU GET THAT HALF-MILE, DAVE?" - "ROGER, YOU KNOW HOW I LOVE NANTUCKET." - "DON'T PLOW UP THE FIELD!" Um 2328 meldete das Flugzeug "JUST PAST THE MARKER OUTBOUND", um 2330 "PROCEDURE TURN". Um 2334 berührte das Flugzeug, nahezu horizontal fliegend, auf Kurs 233, 1450 ft vor der Pistenchwelle und 650 ft links der Pistenachse auf 50 ft/M den Boden, sprang nach 145 ft an einer leichten Bodenwelle wieder hoch, begann nach links zu rollen und blieb nach weiteren 255 ft mit dem linken Flügel am Boden hängen. 1100 ft nach der ersten Bodenberührung blieb es zerstört liegen und geriet in Brand. Die Besatzung und 22 Fluggäste wurden getötet, die übrigen 9 Fluggäste erlitten schwere Verletzungen. - Die Untersuchung zeigte, dass im Augenblick der ersten Bodenberührung bei einer Geschwindigkeit von 126 kts bereits das Durchstartverfahren eingeleitet war (Fahrwerk im Einziehen begriffen, rechter Motor auf Startleistung). - Von 2300 an trieben dicke Nebelschwaden vom Ozean her in nordöstlicher Richtung gegen Flughafen und Anflugzone; zur Zeit des Anfluges war das Drehfunkfeuer noch nebelfrei. Möglicherweise hatte der Kommandant im ersten Ueberflug die Flughafenfeuer gesehen und angenommen, dass das Wetter in der Anflugzone wesentlich besser als am Beobachtungsort sei, dann wahrscheinlich den Anflug im Sichtflug fortgesetzt, bis er in eine Nebelbank geriet. - Die Untersuchung förderte verschiedene Mängel im Betrieb der Unternehmung und in der Tätigkeit der Aufsichtsbehörde zutage.

Ursache: Verlust der Orientierung im Sichtanflug bei schlechten Sichtverhältnissen.