

Aeropers Rundschau

1.1.

Liebe Mitglieder!	2
Ergebnisse der Abstimmung über den Arbeitsvertrag	3
Rösi zart	4
Bericht über die 15.IFALPA-Konferenz in Istanbul	6
Gewitterflüge	12
IFALPA children's vacation scheme	13

BEILAGEN: Vereinbarung betr. ärztl.Dienst

Unfallberichte: Khartoum, Ethiopian, 10.7.1957
Biak, KLM, 16.7.1957
Krumpendorf, Horten GmbH, 24.9.1957
New York, Seabord & Western, 10.11.1958
Charleston, Capital, 26.8.1959

Liebe Mitglieder!

Neuaufnahmen: An der Vorstandssitzung vom 10.Mai wurden die Herren

U.Bloch, Pilot
H.Kammermann, Pilot
U.Reifler, Navigator

einstimmig in die Aeropers aufgenommen.

Vertragsabstimmung: Das genaue Resultat der Abstimmung liegt bei. Mit Genugtuung habe ich bemerkt, dass die grosse Mehrzahl persönliche Wünsche zurückgestellt und den Vorschlag als Gesamtes richtig gewürdigt hat.

Loss-of-Licence-Versicherung: Per 1.Mai 1960 haben wir einen Vertrag mit der Northern Assurance Engl. abschliessen können. Verbindlich ist der deutsche Text, über den wir zuletzt in den Verhandlungen mit der Helvetia diskutiert haben, mit Gerichtsstand in der Schweiz. Wer irgendwelche Fragen zu dieser Versicherung hat (z.B. Zugehörigkeit, Alter) wende sich direkt an das Sekretariat, aber bitte nicht vor dem 1.Juni.

Generalversammlung: An dieser Stelle möchte ich zur Orientierung nur kurz festhalten, dass alle vorgelegten Geschäfte angenommen wurden. Auch der Vorstand wurde bestätigt, und neu hinzugewählt wurde Herr H.Haas, Copilot, den ich herzlich willkommen heisse. Für nähere Angaben verweise ich auf das Protokoll der GV. Zur Klarstellung, wie das weitere Vorgehen bezüglich Sekretär gedacht ist, möge die nachfolgende Stellungnahme des Vorstandes dienen. Da das Budget, dessen Hauptposten das Sekretariat war, für das nun folgende Geschäftsjahr und die Dechargeerteilung an den Vorstand praktisch einstimmig gutgeheissen wurde, erachtet der Vorstand eine weitere Abstimmung über den Sekretär als nicht mehr nötig. Statutengemäss kann jedoch, wie über jeden Beschluss, eine Abstimmung verlangt werden, wenn 1/5 der Mitglieder dafür sind.

Vereinbarung mit dem ärztlichen Dienst: Der Wortlaut dieser Vereinbarung liegt dieser Rundschau bei, soll aber in Zukunft mit dem Arbeitsvertrag abgegeben werden. In Art.11 und 12 des Arbeitsvertrages sind die ärztlichen Belange geregelt. Die vorliegende Vereinbarung gibt einerseits eine nähere Umschreibung des Begriffes freie Arztwahl, andererseits wird das Vorgehen bei Meinungsverschiedenheiten festgelegt. Wir sind uns bewusst, dass damit noch lange nicht alle denkbaren Differenzen geregelt sind; so ist zum Beispiel nichts Bestimmtes ausgesagt, wenn gemäss Punkt 4 das untersuchte Besatzungsmitglied sein Einverständnis verweigert.

Unser Hauptanliegen, die Wahrung der freien Arztwahl, oder anders ausgedrückt, die Sicherung vor einem beeinflussbaren blauen Dienstweg, blieb gewahrt und wurde von unsern Gesprächspartnern auch voll respektiert. Ich glaube, dass durch diese Vereinbarung das Verhältnis des einzelnen Besatzungsmitgliedes zum ärztlichen Dienst klargestellt wurde und sie einen Fortschritt gegenüber dem früheren Zustand darstellt. Auch diese Vereinbarung untersteht, unsern Statuten entsprechend, selbstverständlich dem Referendum.

Artikel des Beobachters: Zum besseren Verständnis möchte ich die Vorgeschichte kurz schildern.

Der bekannte Lärmbekämpfer und Fliegereigegner Dr.M.Kuhn würzte einen seiner Artikel im Tagesanzeiger mit einer anzüglichen Bemerkung, die mir, weil sie von soo berufener Stelle erfolgte, nicht behagte. Ich versuchte mich in einem Schreiben ähnlichen Stils an den Verfasser besagten Artikels. Als Antwort erschien dann die Publikation mit Vers im Beobachter. Ich gebe zu, dass mein Schreiben ungeschickt abgefasst und in dieser Form ein Fehler war, allerdings möchte ich zu bedenken geben, dass ich absolut nicht mit einer Veröffentlichung gerechnet habe, aber um Publizität und Stimmenfang zu betreiben, ist eben jedes Mittel recht. Ich bin nach wie vor überzeugt, dass das zitierte Beispiel mit voller Absicht eben so und nicht anders gewählt wurde. Im übrigen habe ich verschiedene Lehren gezogen aus dem Vorfall und ihn ad acta gelegt.

Mit freundlichen Grüßen:

sig. R.Hofer

ERGEBNIS DER SCHRIFTLICHEN ABSTIMMUNG UEBER DEN
ARBEITSVERTRAG SWISSAIR/AEROPERS VOM 1.MAI 1960

	Piloten	Navigatoren	Total
Eingegangene Stimmen:	189	29	218
Stimmbeteiligung:	85,5%	85,4%	85,5%
Ja-Stimmen:	181	24	205
Nein-Stimmen:	5	4	9
Ungültige Stimmen:	3	1	4

ROESI ZART

Im Haydn-Planetarium zu New York habe ich einmal einen hochinteressanten Vortrag, betitelt "The expanding Universe" gehört und dabei mit Staunen vernommen, dass sich die einzelnen Fixsternchen, Sonnensystemchen, Milchsträsschen, Spiralnebelchen etc. mit unheimlicher Geschwindigkeit voneinander entfernen. Für mein einfaches Gemüt war dies natürlich etwas sehr hoch und sehr weit. Immerhin habe ich den für solche Fälle bereitgehaltenen Vergleich mit Tüpfli auf einem Luftballon, die beim Aufblasen des letzteren eben auch auseinanderwandern, einigermaßen begriffen.

Und dann stiess ich irgendwo, irgendwie und irgendwann auch bei der Swissair auf den Ausdruck "expanding". "Our company is expanding, und zwar rapidly" oder ähnlich, und mir ging sozusagen der Mond auf. Plötzlich begriff ich, dass wir die Pünktchen auf dem für diesen Fall zwar hoffentlich etwas unglücklich gewählten Ballonvergleich sind. Und je grösser der Laden wird, umso weiter geraten wir auseinander. Bestrebungen, solche Pünktchen zusammenzuhalten und Sonnensystemchen oder gar Spiralnebelchen zu bilden, bestehen und sind nicht ganz erfolglos. Dafür jagt es aber etwa zwei solche Gebilde mit Ueberschall auseinander und sogar noch gesteuert. Die Leere dazwischen wirkt bedrückend, und man wundert sich, dass doch noch beide dieselbe Flagge führen. Und indem ich Cockpit einerseits und Kabine andererseits mit solch himmlischen Erscheinungen vergleiche, näherte ich mich sachte, sachte dem Thema.

Ich weiss: Zum Zwecke der Erhaltung und des Fortbestandes sind wir heute ganz allgemein auf den Gelderwerb angewiesen. Zur Erreichung dieses Zieles vollbringt z.B. die Swissair als Unternehmen und wir im Rahmen dieses Unternehmens als Individuen eine Leistung. Die unsrige besteht darin, geflügelte Transportrumpfe möglichst unbeschädigt von einem Ort zum andern zu bewegen, wohingegen dem Kabinenpersonal obliegt, den zahlenden Inhalt einigermaßen bei guter Laune zu halten und Reklamationen zu verhindern, indem jedesmal, wenn eine solche Sitzdekoration den Mund auftut, dieser mit verdaulichem Material gefüllt wird.

Trotz obiger auseinanderlaufender Feststellung hat Cockpit und Kabine unterwegs hiezu unter normalen Umständen nur beschränkte Möglichkeiten. Ich bin aber sicher, es gibt Leute in unserer Firma, die dies bedauern und heimlich auf russische Flugzeugtypen mit fest verschraubter Panzertüre zwischen Cockpit und Kabine hoffen.

Erstaunlicherweise nennt man trotzdem die vorderen und die hinteren Angehörigen eines Flugzeuges zusammen eine Crew. Und Sie werden vielleicht lachen, aber tatsächlich steht auch in der neuen Fassung unserer Bibel geschrieben, der PiC habe das Kommando über die gesamte Besatzung an Bord "during flights and

when away from home base". Und auf die Gefahr hin, dass Sie sich einen Bruch lachen: Aber ich fände dies sogar richtig, wenn nicht einerseits und andererseits - siehe Spiralnebel.

Bei anderen Gesellschaftchen, die sich mit uns allerdings nicht vergleichen lassen, wie z.B. die PAA, wird diese Kommandoübernahme wie auch die Beendigung besagten Zustandes ziemlich eindeutig festgehalten und dokumentiert durch ein Briefing vor, bzw. ein Debriefing nach dem Flug. Ferne sei mir, dies auch bei uns zu wünschen. Man lustwandelt ja sozusagen vor jedem Flug einmal durch die Kabine und findet dabei Gelegenheit, sich den in Frage stehenden Reklamationsverhinderungseinrichtungen vorzustellen. Womit alles in schönster Ordnung wäre. Vorläufig. Jetzt fliegt man nämlich fort, ist "away from homebase" und fliegt wieder zurück. Nicht selten hat man dabei die Genugtuung, es trotz "expanding" und Auseinanderlaufen mit Rösis und Purvursers zu tun zu haben, die sich sogar um den Cockpit bemühen, eine Art Crewgeist zu spüren, der nicht einmal durch den Magen geht, als Captain sozusagen die Seele der Crew zu sein.

Bis, ja genau bis das Flugzeug auf dem Apron in Klotten auf den gelben Strich hingepflanzt ist. Cockpittreppe hinunter, weg und fort. Im Laufschrift durch Zoll und Crewcontrol. Wenn Nummer zwei atemringend auch anlangt, sieht er vielleicht noch seinen kürzlichen Kommandanten im "passé défini" die Treppe hinunter Richtung Ausgangslabyrinth verschwinden. Der Kabine ist dieser hehre Anblick nicht einmal mehr vergönnt, oder eher selten, sicher nicht immer. Und jetzt werde ich ausfällig: Ich gestatte mir nämlich, zu finden und hiemit kundzutun, es wäre nüt als rächt und billig, wenn sich der Captain nach einem Flug verabschiedet. Jawohl, auch wenn er einige Minuten warten muss, von wegen Flugzeug aufräumen, Zoll etc. Hat er es einmal wirklich grausam eilig, so kann er die Zeremonie ja auf dem Flügel vornehmen. Aber man höre und staune: Es gibt Rösis, und nicht die ungeradesten, die empfinden dieses Davonlaufen als kalte Dusche. Es macht ihnen in ihrer zarten Rösiseele weh, auf deren Natur ich hier im übrigen nicht näher eingehen möchte. Sie erhalten wieder ein Schüpflein mehr Richtung "expanding", was zum mindesten unnötig und sicher sehr schade ist.

mu

Text of a letter received by the BEA Sales Office at Belfast:
"We are getting married on 30.3.60 and are planning to spend our honeymoon in St.Helier, Jersey. We would be grateful if you would give us some information and advise us how to go about the whole affair."

BERICHT UEBER DIE 15.IFALPA-KONFERENZ IN ISTANBUL

(von Dr.P.Hunziker)

Wie Ihnen sicher bekannt ist, fand die letzte IFALPA-Konferenz vom 22. bis 29.März in Istanbul statt. Als Vertreter der Aeropers bestimmte der Vorstand Cpt. F.Stadelmann und den Schreibenden. Cpt.Stadelmann wird Ihnen von den operationellen und technischen Fragen berichten, während ich versuchen will, Ihnen einen Ueberblick über den Konferenzverlauf und die diskutierten dienstvertraglichen Probleme zu geben sowie die zukünftige Entwicklung der IFALPA und unser Verhältnis zu skizzieren.

Ich muss vorausschicken, dass es m.E. zwei Arten von Bericht-erstattung gibt. Entweder man berichtet nüchtern und sachlich über die gefassten Resolutionen und enthält sich jeglichen Kommentars oder man versucht, sich mit dem Geschehen auseinanderzusetzen. Ich habe für meinen Bericht die letztere Form gewählt, muss deshalb aber auch betonen, dass die nachfolgenden Zeilen nicht die Meinung des Vorstandes widerspiegeln, sondern meine rein persönliche.

I. Die Konferenz wurde von der einladenden Turkish Airline Pilots Association organisiert, welche ganz vorzügliche Arbeit geleistet hat. Sie wurde durch den türkischen Verkehrsminister, den Präsidenten der Turkish Pilots Association und den Präsidenten der Turkish Airlines eröffnet, wobei letzterer, dies sei nebenbei vermerkt, eine schöne Anzahl Leute seiner Gesellschaft zur Organisation der Konferenz freundlicherweise zur Verfügung stellte. Als Detail sei auch noch ein Glückwunschtelegramm des amerikanischen Vizepräsidenten Nixon erwähnt.

An der Konferenz selbst waren 31 Nationalitäten vertreten, welche sich auf 33 Mitgliedorganisationen sowie Beobachter der japanischen und der russischen Pilotenorganisationen verteilten. Des weitern entsandten offizielle Beobachter die ICAO, die ILO (International Labour Organization, Sitz Genf), die IANC (International Air Navigation Commission), das türkische Verkehrsministerium und die türkische Luftwaffe.

Neu in die IFALPA aufgenommen wurden Pilotenvereinigungen von Deutschland, Frankreich, Ceylon, Uruguay, Indien und Niederländisch Neu-Guinea, womit die Zahl der Pilotenorganisationen, welche Mitglieder der IFALPA sind, auf 41 angestiegen ist. Die IFALPA zählt jetzt bereits über 24.000 Mitglieder.

II. Was die Konferenz selbst anbelangt, ist festzuhalten, dass besonders auf dem dienstvertraglichen Sektor praktisch keine inhaltlich neuen Resolutionen von Bedeutung gefasst, sondern vielmehr bereits bestehende abgeändert oder den gegebenen Verhältnissen angepasst wurden.

Die wichtigsten Resolutionen generellen oder dienstvertraglichen Charakters sind die folgenden:

1. Schlichtung von Differenzen zwischen Pilotenorganisationen

Die IFALPA kennt eine Art Schiedsgericht bei Differenzen zwischen zwei Pilotenorganisationen.

Kommentar: Als Mitglied der IFALPA kann sich keine Pilotenorganisation einem solchen Schiedsgericht, sofern die Gegenpartei es anruft, entziehen. Ein allfälliges Nichteinhalten des gefällten Schiedsspruchs könnte einen Ausschluss aus der IFALPA zur Folge haben, da die IFALPA an sich ja keine Machtmittel zwingender Natur in Händen hat.

2. Kinderaustausch während der Ferien

Darüber werde ich gesondert berichten.

3. Streikbruch durch andere Gesellschaften

Die existierende Resolution, welche besagt, dass keine Gesellschaft ihre Streckenführung oder ihre Kapazität auf Linien einer andern Gesellschaft, deren Piloten streiken, erweitern darf, blieb unverändert.

Kommentar: Wie Sie aus dem Zusatzprotokoll zum neuen Arbeitsvertrag entnehmen können, sind wir gegebenenfalls nicht in der Lage, diese Resolution einzuhalten. Wir haben der Swissair von ihr Kenntnis gegeben und werden der IFALPA die entsprechende Bestimmung in unserm Zusatzprotokoll zur Veröffentlichung im IFALPA-Manual übermachen.

4. Finanzielle Unterstützung streikender Piloten

Wird auf IFALPA-Basis weiter studiert.

Kommentar: Und wird m.E. auf IFALPA-Basis nie verwirklicht werden können. Dazu ist nämlich die IFALPA zu international. Hingegen ist auf regionaler Basis ein Streikhilfeabkommen bereits abgeschlossen worden, indem nämlich die Pilotenorganisationen der "Air Union"-Gesellschaften mit Ausnahme der deutschen Pilotenvereinigung (also die französischen, belgischen und italienischen Piloten) ein Abkommen geschlossen haben, gemäss welchem streikende Piloten auf Wunsch von den einzelnen Mitgliedern der angeschlossenen Pilotenorganisationen je 10% von deren Salär, solange der Streik dauert, als Darlehen mit einer Rückzahlungsfrist von einem Jahr erhalten. Dieses Abkommen ist nicht auf die Pilotenorganisationen der Air-Union-Gesellschaften beschränkt, sondern steht allen europäischen Pilotenorganisationen offen. Die Holländer und Skandinavier haben sich sehr dafür interessiert, während wir eine recht ablehnende Haltung an den Tag gelegt haben.

In diesem Zusammenhang kann man sich allerdings zumindest fragen, ob ein Beitritt mit all seinen Nachteilen nicht allenfalls

doch ins Auge zu fassen wäre, und zwar der sich abzeichnenden europäischen 2-Block-Handelspolitik wegen. Ich könnte mir nämlich vorstellen - und die Anzeichen mehren sich - dass die Air Union (EWG-Staaten) sich zu einem erbitterten Kampf gegen die wichtigen Gesellschaften der EFTA-Staaten, d.h. gegen die Swissair, SAS, BEA und BOAC anschickt. Gewiss kann man den Standpunkt vertreten, dass die wirtschaftliche und handelspolitische Blockbildung in Europa die Luftverkehrsunternehmen nicht berührt, - gerade jetzt finden ja Verhandlungen zwischen der Swissair, der SAS und der KLM statt, doch darf man andererseits nicht vergessen, dass die USA, welche ja unsere stärksten Konkurrenten sind, mit der EWG zumindest sympathisieren und dass schliesslich ein allfälliger Kampf zwischen EWG- und EFTA-Staaten das Volkseinkommen und den Geschäftsgang in einzelnen Staaten stark verändern könnte, was die Ertragsziffern von Luftverkehrsgesellschaften sofort beeinflussen muss. Ein solcher Beitritt ergäbe gewiss einen regeren Kontaktaustausch unter den angeschlossenen europäischen Pilotenorganisationen und würde sie eben trotz Handelsblöcken gegen die amerikanische Konkurrenz zusammenschliessen. Natürlich ist ein Zusammenschluss der europäischen Piloten - mit oder ohne IFALPA -, ohne gerade einem Streikabkommen beizutreten, viel eher praktikabel. Es ging mir hier hauptsächlich darum, das Problem eines allfällig auch im Luftverkehr gespaltenen Europas im Verhältnis zu Amerika einmal aufzuzeigen, denn m.E. sind gerade die Piloten noch am ehesten in der Lage, diese Gefahr abzuwenden oder zumindest abzuschwächen.

5. Interchange-Fragen

Die bestehende Resolution wurde leicht verschärft. Der Wichtigkeit dieser Materie wegen seien hier ausnahmsweise die fünf ersten Ziffern, welche das Wichtigste enthalten, zitiert:

"THEREFORE BE IT RESOLVED THAT:

1. In the event of an interchange of any of the above types, the Associations affected will not participate in the interchange until they have consulted together and have agreed on suitable economic and safety arrangements for any of their members who may be affected.
2. In all cases of interchange or mixed crews, Associations negotiating such agreements should pay particular attention, in the interests of safety, to ensure as far as possible, a uniform level of training, crew complement, flight time limitations, cockpit standardisation, operating standards and weather minima.
3. Where safety standards differ between two states, or between two operators, that members of an Association involved in an "interchange" agreement should enjoy at least

the same safety standards as those currently in force in their own state, including those provided by their employers.

4. The legal liability of the members of the Associations concerned, should be no greater than that applicable when flying an aircraft registered in the state of their employ and under the terms of their contract for service with their employers.
5. The Secretariat be informed by Member Organisations of any such significant discussions and agreements entered into in order that some uniformity of action may be achieved."

Kommentar: Die Swissair wurde orientiert, dass wir uns an diese Resolution halten und unsere arbeitsvertraglich erforderliche Zustimmung zu Interchange-Agreements davon abhängig machen. Ich verweise in diesem Zusammenhang auf die Ausführungen von Cpt. Stadelmann über Flight Time Limitations, insbesondere aber über Crew Complements auf Jets.

6. Diverses

Abschliessend ist noch zu sagen, dass den Mitgliedern der Abschluss einer Loss-of-Licence-Versicherung und die Einführung einer Abfindungssumme (severance pay) empfohlen wird. Des weitern wurde das Festlegen eines bestimmten Rücktrittsalters für Piloten grundsätzlich abgelehnt.

III. Zum Schluss seien mir noch einige grundsätzliche Gedanken zur IFALPA erlaubt. Bekanntlich hat ja diese, präsiert von Clarence N. Sayen, zugleich Präsident der ALPA (Amerikanische Pilotenvereinigung), den Ruf, eine ziemlich gewerkschaftlich orientierte Organisation zu sein. Dies trifft bis zu einem gewissen Grad sicherlich zu, doch zeichnet sich je länger je mehr die Tendenz ab, einzelne dienstvertragliche oder operationelle Probleme nicht in gewerkschaftlicher Manier und unter Zuhilfenahme aller legalen Mittel lösen zu wollen, da man auch im Ausland zu realisieren beginnt, dass ein freundschaftliches Verhältnis mit dem Arbeitgeber auf die Dauer die besseren Früchte bringt, wobei allerdings zu betonen ist, dass einem freundschaftlichen Verhältnis nicht Weichheit und Nachgeben auf der ganzen Linie gleichzusetzen ist, denn über gewisse Punkte werden die Ansichten stets divergieren, und jede Pilotenorganisation muss gewisse Konzeptionen verfolgen und verfiht gewisse unabdingbare Grundsätze. Des weitern bedarf im Hinblick auf die IFALPA noch der Erwähnung, dass gewisse Probleme, welche die Gemüter noch vor kurzer Zeit heftigst bewegten, entweder heute bereits gelöst sind oder aber sich zumindest eine Lösung in absehbarer Zukunft abzeichnet, wobei dies allerdings sehr von der Stärke der jeweiligen Organisationen abhängt.

Somit lässt sich zusammenfassend also feststellen, dass die Ideen der IFALPA in bezug auf dienstvertragliche und operationelle Regelungen mit wenigen Ausnahmen als angemessen beurteilt werden können. Aus den oben erwähnten Gründen wurden m.E. auch an der letzten Konferenz praktisch keine Resolutionen über neue Themata gefasst.

Was ist nun aber die Aufgabe der IFALPA? Hat sie, in diesem Licht betrachtet, überhaupt noch eine Daseinsberechtigung, einen Daseinszweck? M.E. ja, und zwar je länger je mehr. In der Luftfahrt gibt es doch eigentlich grundsätzlich 3 organisierte Gruppen, nämlich die Arbeitnehmer, die Arbeitgeber und die Regierungen. Auf die internationale Ebene übertragen heisst das die IFALPA und ITF, die IATA und die ICAO. Die ITF, welche weitgehend und mehrheitlich die Interessen des Bodenpersonals vertritt, dürfte für Pilotenprobleme, welche ja oft ganz spezifischer Natur sind, nur teilweise Verständnis haben, und zudem liegen ihre Sorgen auf andern Sektoren. Als potentielle Macht, welche die Interessen der Piloten wahrt, bleibt somit allein die IFALPA und teilweise die ICAO. Bis heute sind die IFALPA u.a. allerdings die Ost-Staaten nicht angeschlossen, doch bin ich überzeugt, dass dies nur eine Frage der Zeit sein wird. Es ist, dies sei hier am Rande bemerkt, interessant, festzustellen, dass die russische Pilotenorganisation tatsächlich bei der Aeroflot, die ja Staatseigentum ist, grosses Gewicht hat. Dies dürfte damit zusammenhängen, dass die Besatzungsmitglieder einen intensiven Kontakt mit dem Westen zu pflegen in der Lage sind und deshalb vom Regime stark privilegiert sein dürften.

Die Aufgabe einer zukünftig weltumspannenden IFALPA wird also weitgehend die Zusammenarbeit mit der ICAO und der IATA sein. Ich denke hier z.B. an die Länge von Pisten (schliesslich müssen ja die Piloten die Flugzeuge von und zu Boden bringen und nicht die Funktionäre der ICAO, die bis heute die verbindlichen Normen aufstellen), an eine Vereinheitlichung der instrument landing systems, des approach lighting und runway lighting, an die komplexe Frage der horizontalen und vertikalen Verkehrstrennung etc. etc., kurzum an all diejenigen Erfordernisse, die für ein sicheres und auch oekonomisches Fliegen an Flugplatz und Flugzeugeinrichtungen wie auch an die Luftwege gestellt werden müssen. Oft wird auch z.B. die ICAO, welche an die ihr angeschlossenen Regierungen ja nur Empfehlungen abgeben kann, die - weitgehend politische - Unterstützung der IFALPA gegenüber den souveränen Regierungen benötigen, denken wir z.B. an die Zustände in Brasilien.

Um nun diese weltweiten zukünftigen Aufgaben erfüllen zu können, muss die IFALPA nicht nur viele Mitglieder zählen, sondern sie muss auch stark sein, d.h. sie muss auf die Unterstützung der angeschlossenen nationalen Verbände zählen und zudem positive Vorschläge unterbreiten können, denn destruktive Kritik, welche

ja bekanntlich am einfachsten und billigsten ist, führt leider, besonders bei internationalen Problemen, nie zu positiven Resultaten.

Wie werden nun aber solche politische Vorschläge ausgearbeitet und durch wen? Durch jeden Piloten, der sich dafür interessiert. Diese Piloten kommen im Schosse der IFALPA bei Bedarf zusammen, sie bilden sog. study groups, die dann ihre Vorschläge den nationalen Pilotenverbänden und natürlich der jährlichen Versammlung, die grundsätzlich allein beschlussfähig ist, unterbreiten.

Bis heute hat sich die Aeropers aus bekannten Gründen von all diesen study groups ferngehalten, doch scheint mir persönlich nun der Zeitpunkt gekommen, wo wir uns einschalten sollten. Es scheint mir nicht richtig, nur ja oder nein sagen zu können, wichtig ist die Beteiligung im Stadium des Suchens und Tastens nach neuen Ideen, im Moment der Ausarbeitung neuer Lösungen. Warum sollen wir schliesslich alles den Ausländern überlassen? Am Schluss fliegen nämlich wir nach den ausgearbeiteten und angenommenen Lösungen. Ist es nicht so, dass die Welt mit all ihren souveränen Staaten im Jet Age und insbesondere im Luftverkehr zusammenschrumpft und deshalb internationalen Institutionen vermehrte Bedeutung zukommt? Vielleicht wird eine Mitarbeit der Aeropers bei der IFALPA neben der Wahrung unserer Interessen uns gelegentlich ermöglichen, der Swissair, mit der wir ja letztlich im gleichen Boot sitzen, unsere Unterstützung zukommen zu lassen, sei es beispielsweise in der Erhaltung von neuen Verkehrsrechten, sei es im Kampf gegen eine starke und aggressive Konkurrenz.

Vom 19.-22. April 1960 fand in New York die '10th Annual Convention of the International Airline Navigators Council' statt. Die SWR-Gruppe des IANC war durch zwei Navigatoren vertreten.

MS

GEWITTERFLUEGE

Die Wahrscheinlichkeit, auf heftige Böen zu stossen, ist im oberen und im unteren Drittel von Cu-Ni-Wolken geringer als im mittleren Drittel. Strahlflugzeuge sollten daher so hoch als möglich fliegen, während Flugzeuge mit Kolbenmotoren sich besser unter 10.000 ft halten, sofern es das Gelände erlaubt.

Es wurde festgestellt, dass die Böigkeit in Gewittern scharf lokalisiert und in der Dauer begrenzt ist. Ein Flugzeug kann auf heftige Böen stossen, während ein anderes in geringer Horizontal- oder Vertikalentfernung davon überhaupt keine Böen bemerkt.

Vereisung bildet kein besonderes Problem, weil der Durchflug durch solche Gebiete verhältnismässig kurz dauert. Ungefähr 400 der Durchflüge im U.S.Tunderstorm Project wurden bei Temperaturen unter dem Gefrierpunkt gemacht. Klareis bildete sich nur in fünf Fällen, und die Dicke hielt sich in allen Fällen unter 1/16". Auf 500 Meilen Flug in Cu-Ni-Wolken über Grossbritannien zeigten sich nur zweimal Schwierigkeiten; in einem Fall, in einem Flug von etwa 25 Meilen längs einer Linie von T-Stürmen, trat sehr starke Zellenvereisung auf. Vergaservereisung ist ziemlich häufig und tritt am meisten bei Temperaturen zwischen -10 und +18° C auf; Vergaserheizung sollte nach der Betriebsanleitung verwendet werden.

Hagelwetter ist unglücklicherweise nicht zum voraus zu erkennen. Weil die Hagelkörner ihre grössten Durchmesser in Nähe des Gefrierpunktes erreichen, liegt das beste Verfahren darin, sich so hoch oder so tief als möglich von diesem Punkt entfernt zu halten.

Elektrostatische Entladungen sind nicht auf Gewitterflüge beschränkt, aber treten hier am häufigsten auf. Die Ladung wird erzeugt durch den Flug durch feste Teilchen wie Eiskristalle. Die meisten Entladungen treten auf bei Temperaturen zwischen 0 und -10° C auf, also ist der Gefrierpunkt auch unter diesem Gesichtspunkt besser zu vermeiden. Gelegentlich zeigt sich eine statische Entladung zum voraus an durch zunehmende "Niederschlagsstatik" (? precipitation static) besonders in den höheren und mittleren Frequenzen, oder durch Elmsfeuer längs den Windschutzscheiben oder an den Propellerspitzen; oft aber findet keine solche Vorwarnung statt. Sonst kann man die Wahrscheinlichkeit einer Entladung durch Geschwindigkeitsverminderung und bezüglich der Propeller durch Verminderung der Drehzahl herabsetzen.

Zusammenfassung:

1. Die grösste Böigkeit ist im mittleren Drittel der Wolkenhöhe zu erwarten.

2. Die meiste und schwerste Vereisung ist bei Temperaturen zwischen 0 und -10° C zu erwarten.
3. Hagel ist am wahrscheinlichsten und am schwersten in der Nähe des Gefrierpunktes.
4. Elektrostatische Entladungen finden meistens in der Nähe des Gefrierpunktes statt.

Empfehlungen:

1. Vermeide Gewitterzonen, umfliege oder überfliege sie!
2. Wenn ein Ueberfliegen nicht möglich ist, so suche Höhen von unter 10.000 ft und unter den Wolken auf (sofern es die Geländeverhältnisse erlauben)!
3. Vermeide den Gefrierpunkt!
4. Setze das Flugzeug auf beste Durchflugsgeschwindigkeit gemäss Betriebsanleitung!

(FSF APB, 11.2.1960)

IFALPA CHILDREN'S VACATION SCHEME

An der letzten IFALPA-Konferenz wurde eine Resolution gefasst, gemäss welcher es via IFALPA möglich werden soll, Kinder von Besatzungsmitgliedern verschiedener Länder während der Ferien auszutauschen.

Die IFALPA selbst organisiert nun zwar solche Austausch nicht, sondern spielt lediglich die Rolle des Agenten, der die interessierten Parteien miteinander bekannt macht, wobei sie die besonderen Gegebenheiten jedes Falles (Alter, Sprache, Geschlecht etc.) wie auch die Wünsche der Eltern in Berücksichtigung zieht. Ist der Kontakt zwischen den Eltern dann hergestellt, so müssen diese die einzelnen Details miteinander selbst besprechen.

Interessenten wollen sich bitte an das Sekretariat der AEROPERS (Tel. 84.76.61 oder Postfach Zürich 58 - Flughafen) zum Bezug des entsprechenden Anmeldeformulars wenden, doch sollte dieses Formular möglichst frühzeitig ausgefüllt und der IFALPA zugesandt werden, da in der Praxis ca. 2 Monate verstreichen werden, bis eine definitive Vereinbarung zustandekommen kann.

Hu.

V E R E I N B A R U N G

In Auslegung der Artikel 11 und 12 des Arbeitsvertrages
SWISSAIR/AEROPERS vom 1. Mai 1960 wird folgendes vereinbart:

1. Es wird festgestellt, dass der Aertzliche Dienst der SWISSAIR berechtigt ist, jederzeit ein Besatzungsmitglied zu einer Besprechung, nicht aber ohne dessen Einverständnis zu einer Untersuchung vorzuladen.
2. Erachtet der Aertzliche Dienst eine Untersuchung als notwendig, so ist die freie Arztwahl gewährleistet.

Sofern der Aertzliche Dienst die Untersuchung nicht selber durchführt, ist er berechtigt, den Untersuchungsauftrag zu formulieren.

Ist eine Untersuchung angezeigt, so hat der Aertzliche Dienst das Besatzungsmitglied unaufgefordert auf die diesem gemäss dieser Vereinbarung zustehenden Rechte aufmerksam zu machen.
3. Ein Besatzungsmitglied kann jederzeit, insbesondere im Falle einer temporären Einstellung im Flugdienst von sich aus vom Aertzlichen Dienst eine Abklärung gemäss Ziff. 2 verlangen.
4. Der untersuchende Arzt sendet im Einverständnis mit dem untersuchten Besatzungsmitglied seinen Befund dem Aertzlichen Dienste zu. Ist er ein Vertrauensarzt des Luftamtes, so versieht er den Befund mit seinen Schlussfolgerungen. Gehört er nicht zum Kreis der Vertrauensärzte, so kann das Besatzungsmitglied jederzeit verlangen, dass der Befund noch seinem Vertrauensarzt zur Abgabe einer Schlussfolgerung zugestellt werde.
5. Der Untersuchungsauftrag, der Befund sowie die Schlussfolgerungen sind dem Besatzungsmitglied auf Wunsch mitzuteilen. Dabei sind die auf Schonung des Patienten gerichteten ärztlichen Gepflogenheiten zu beachten.
6. Ist der Aertzliche Dienst mit den Schlussfolgerungen eines Vertrauensarztes nicht einverstanden oder hat er Zweifel an ihrer Richtigkeit, so nimmt er mit dem Vertrauensarzt Fühlung und versucht eine Einigung herbeizuführen.

Sollte eine Einigung nicht möglich sein, so werden SWISSAIR und AEROPERS gemeinsam einen oder mehrere Experten bestimmen, deren Entscheid als verbindlich anerkannt wird. Die SWISSAIR wird in diesem Verfahren je durch ein Mitglied des Generalsekretariates und des Aerztlichen Dienstes, die AEROPERS durch ihren Präsidenten oder Vizepräsidenten und ein weiteres Vorstandsmitglied vertreten sein.

7. SWISSAIR und AEROPERS sind sich einig, dass bei Differenzen zwischen dem Aerztlichen Dienst und einzelnen Mitgliedern der AEROPERS die in Ziff. 6, Abs. 2, letzter Satz genannten Vertreter zu deren Bereinigung zusammenkommen.
8. Zwischen der SWISSAIR und dem beteiligten Arzt, resp. Aerzten, geht der Dienstweg ausschliesslich über den Aerztlichen Dienst, welcher in jedem Fall, insbesondere gegenüber der SWISSAIR, das ärztliche Geheimnis zu wahren hat.

Im übrigen berührt die vorliegende Vereinbarung weder die gesetzlichen Vorschriften über periodische Kontrolluntersuchungen, Meldepflichten etc., noch das Recht des Aerztlichen Dienstes, ein Besatzungsmitglied temporär im Flugdienst einzustellen, sondern regelt allein das Verhältnis des einzelnen Besatzungsmitgliedes zum Aerztlichen Dienst.

Kloten, den 11. April 1960

S W I S S A I R

A E R O P E R S

Schweizerische Luftverkehr AG Vereinigung des fliegenden Personals
der SWISSAIR

sig. Haas

sig. Fretz

sig. R.Hofer

sig. Schreiber

1957 10.7.	Khartoum, Sudan	Ethiopian	L-749-A ETT-35
		ICAO AR/477	

Unfall: Das Flugzeug stand auf der Linie Athen - Addis Abeba
 _____ im Dienst und startete um 0555 GMT in Khartoum mit
 einer sechsköpfigen Besatzung und 14 Fluggästen. Um 0610 er-
 schien auf einer Höhe von 10500 ft das Feuerwarnlicht für die
 Zonen 2 und 3 des Motors Nr.2. Der Kommandant legte den Motor
 still und beauftragte den Bordmechaniker mit einer Sicht-
 kontrolle aus der Kabine; diese war ergebnislos, doch unmittel-
 bar nachher bemerkte ein Fluggast einige Stösse grauweißen
 Rauchs unter dem linken Flügel; der Rauch verstärkte sich
 rasch, und es folgte eine dumpfe Explosion. Inzwischen hatte
 der Bordmechaniker drei Feuerlöschflaschen auf Motor Nr.2
 entleert. Der Kommandant entschloss sich zur Rückkehr nach
 Khartoum. Mit der Explosion fiel die Kraftsteuerung aus, und
 das Flugzeug neigte sich scharf nach links, doch konnte es
 vom Kommandanten und vom Copiloten mit vereinten Kräften
 wieder aufgerichtet und gehalten werden. Es folgten weitere
 Explosionen, und der Kommandant entschloss sich zur sofortigen
 Notlandung. Feuer und Rauch verstärkten sich; auf einer Höhe
 von etwa 1000 ft über dem Boden fiel der Motor Nr.2 aus dem
 Flugzeug, doch konnte es - mit eingezogenen Fahrwerk - etwa
 22 NM vor Khartoum in flachem Gelände gelandet werden. Es
 rutschte über etwa einen Kilometer aus und drehte in der
 allerletzten Phase noch nach rechts ab, so dass der ziemlich
 starke Wind Rauch und Feuer von den Ausgängen wegblies und das
 Flugzeug von den unverletzt gebliebenen Insassen ohne weitere
 Schäden geräumt werden konnte; dann brannte es aus.

Ursache: Entzündung von Hydraulikflüssigkeit durch eine im
 _____ Start überhitzte Bremse im Hauptfahrge-
 stell unter Motor Nr.2, mit nachfolgender Reifenexplosion und dadurch
 verursachter Ausbreitung des Feuers.

Bemerkungen: Da sich verschiedene ähnliche, z.T. ohne schwere
 _____ Schäden abgelaufene Fälle auf Constellation,
 DC-7B und KC-97 ereignet hatten, schloss der Bericht mit der
 Empfehlung, die Bremskontrollen zu vermehren und zu vertiefen.
 und die Verwendung einer feuersicheren Hydraulikflüssigkeit
 im Hauptsystem des Flugzeugs zu prüfen.

1957 16.7.	Biak Niederländ. Neuguinea	KLM	L-1049-E PH-LKT
			ICAO AR/506

Unfall: Das Flugzeug, im Einsatz auf der Ostasienlinie, startete um 0332-Z auf dem Flughafen Mokmer auf der Insel Biak, zum Rückflug nach Manila und Amsterdam, mit einer neunköpfigen Besatzung und 59 Fluggästen an Bord. Nach dem Start ersuchte der Kommandant den Verkehrsleiter um Aufrechterhaltung der Pistenbefahrung und um Bewilligung zu einem Tiefflug über den Flughafen; beidem wurde entsprochen. Ueber die Bordsprechanlage teilte er den Fluggästen mit, dass vor dem Rückflug eine letzte Runde über Biak folgen werde. Aus einer Höhe von 300 Metern drehte das Flugzeug in einer weiten Linkskurve gegen die Insel Biak ein, um dann kontinuierlich abzusinken. Im Geradeausflug gegen die Insel stand der Mond über einer durchsichtigen Wolkendecke links vorn über dem Flugzeug; die Sicht war gut, die See ruhig, die Oberfläche leicht gekräuselt. Bei gleichmäßigem Lauf der Motoren wurden die Landescheinwerfer eingeschaltet. Etwa einen Kilometer vor dem Flughafen berührte das Flugzeug in nahezu horizontalem Geradeausflug das Wasser, brach in Flammen aus und fiel auseinander. Die Trümmer sanken sofort und konnten nicht mehr geborgen werden; von den Insassen wurden 11 Fluggäste und eine Stewardess geborgen, die letztere und ein Fluggast erlittenen die Verletzungen im Spital. - Irgendeine Veränderung der Wetterdaten zwischen 0315 und 0358 konnte nicht festgestellt werden. Einzelne Eingeborene sagten aus, dass sie während des Absinkens am Flügel eine Feuererscheinung bemerkt hatten, einer sprach von einer Explosion; von den Insassen bezeugten einige, dass sie unmittelbar nach der Mitteilung des Kommandanten ein Schütteln des Flugzeugs bemerkt hätten, die Stewardess sprach von einer Explosion; andere Insassen hatten gar nichts Aussergewöhnliches bemerkt bis zum Aufschlag. - Einige Tage nach dem Unfall wurde etwa 4 km östlich der Unfallstelle, ungefähr unter dem Flugweg des Flugzeugs ein Oelfleck festgestellt, der nach den gegebenen Strömungsverhältnissen nicht von den Haupttrümmern stammen konnte.

Ursache: ???

Bemerkungen: "Der Untersuchungshof ist der Meinung, dass Linienflugzeuge keine Tiefflüge ausführen sollten. Die Gefahren, die wegen der Bodennähe bei Start und Landung ohnehin gegeben sind, sollten durch Tiefflüge nicht unnötigerweise erhöht werden."

1957 24.8.	Krumpendorf, Wörthersee	Helmut Horten GmbH	L-18 D-COCA
		ICAO AR/532	

Unfall: Das Flugzeug hatte drei Mann Besatzung an Bord und befand sich auf einem Rückflug von Stuttgart nach Klagenfurt. In der Wetterberatung auf dem Start war auf eine über den Alpen liegende Kaltfront aufmerksam gemacht worden, die einige Gewitter und starke Böigkeit erwarten liess. Nach routinemässigem Verlauf erbat und erhielt das Flugzeug 1752 Bewilligung zum Landeanflug auf Klagenfurt, mit der Bemerkung, dass sonst keine Flugzeuge in der Luft seien. Die Sichtverhältnisse waren gut, mit schwachem Wind aus NW. Das Flugzeug flog nun von Westen her tief über den Wörthersee (westlich Klagenfurt), zog dann in einer Linkskurve hoch, ging auf Gegenkurs und holte wieder Geschwindigkeit auf - bis der linke Flügel losbrach und das Flugzeug brennend abstürzte. - Das Flugzeug war ein zum "Learstar" umgebauter "Lodestar" und wies eine gesamte Betriebszeit von etwa über 8000 Stunden auf, einschliesslich 400 Stunden seit der letzten Generalrevision. Die Untersuchung führte auf einen Biegebruch am linken Flügelholm, der eindeutig auf eine plötzlich einsetzende statische Ueberbelastung zurückzuführen war.

Ursache: Flügelbruch zufolge Ueberbelastung bei hoher Geschwindigkeit im Tiefflug.

1958 10.11.	New York, U.S.A.	Seabord & Western	L-1049-D N-6503-C
CAB AAR No.1-0116/22.3.1960			

Unfall: Das Flugzeug startete um 1100 EST auf der Piste 31R des Flughafens Idlewild zu einem Trainingsflug, mit fünf Mann Besatzung an Bord. Nach normalem Startlauf hob es kurz nach Erreichen der V_2 -Geschwindigkeit von 117 kts ab. Bei 120 kts und auf einer Höhe von 25 ft befahl der Kommandant, das Fahrwerk einzuziehen. In diesem Augenblick hörte die Besatzung eine dumpfe Explosion auf der linken Seite; gleichzeitig neigte sich der linke Flügel um etwa 30 Grad und berührte die Piste (etwa 3200 ft von der Pistenschwelle entfernt). Das Flugzeug drehte scharf nach links ab und rollte und rutschte über 2700 ft gegen eine Abstellfläche. Nachdem es den linken Flügel verloren hatte, prallte es gegen einen abgestellten Viscount der TCA. Zwei bereits an Bord befindliche Stewardessen konnten sich knapp retten, und die Besatzung des Constellation konnte zur Haupttüre herausspringen, bevor die beiden Flugzeuge durch Feuer zerstört wurden. - Das Unfallflugzeug war mit Motoren Wright 972-TC-18-DA-3 und mit Propellern Curtiss C-634-S ausgerüstet gewesen. Propeller Nr.1 wurde auf voller Bremsstellung -11.7° vorgefunden, und der Einstellmechanismus wies Zeichen übermässiger Abnützung auf. Die bei S&W durchgeführte Kontrolle an den übrigen Propellern desselben Musters führte dazu, dass 22 von 38 im Betriebe, und zwei von drei revidierten und auf Reserve befindlichen Einheiten wegen übermässiger Abnützung oder Schäden an den Oeldichtungen ausgeschieden werden mussten; darüberhinaus wurden sechs ähnliche Vorfälle aus ähnlichen Ursachen bekannt, die aber zu keinen schwereren Folgen geführt hatten.

Ursache: Verlust der Steuerbarkeit unmittelbar nach dem Abheben, verursacht durch plötzlichen Uebergang des Propellers Nr.1 in Bremsstellung zufolge Abschaltung des Einstellmotors wegen übermässiger Abnützung im Einstellmechanismus, zurückzuführen auf ungenügende Kontrolle anlässlich der Ueberholung.

Bemerkungen: Auf Empfehlung des CAB wurden im September 1959 verschiedene Konstruktionsänderungen eingeführt; ferner wurde im Ueberholungsbetrieb des Herstellerwerks eine Spezialuntersuchung durchgeführt, die verschiedene Reorganisationsmassnahmen bewirkte.

1959 26.8.	Charleston, W.Va., U.S.A.	Capital	DC-3 N-44993
CAB AIR No.1-0051/6.4.1960			

Unfall: Das Flugzeug stand mit einer dreiköpfigen Besatzung auf der Linie Pittsburgh-Charleston im Einsatz und setzte nach routinemässigem Ablauf gegen 2120 EST bei guten Sichtverhältnissen und Wind aus Süd von 8 kts zur Landung auf Piste 23 des Flughafens Charleston Kanawha County zur Landung an. Es stand unter Führung des auf dem rechten Sitz befindlichen Copiloten. Nach harter Landung nahm es einen Sprung, und kurz nach dem zweiten Aufsetzen brach es nach links aus, rollte auf 1250 ft Entfernung von der Pistenschwelle in einem Winkel von 30° über den linken Pistenrand, dann über einen Rasenstreifen, einen Rollweg, einen zweiten Rasenstreifen und über eine steile Böschung in einen Graben, wo es 50 ft unter Pistenhöhe schwerbeschädigt liegen blieb. Die Besatzung und die 15 Fluggäste blieben unverletzt. - Irgendwelche Anhaltspunkte für mechanisches oder strukturelles Versagen konnten nicht erhoben werden. Die erste auf der Piste feststellbare Bremsspur des Flugzeugs - vor dem Ausbrechen nach links - rührte vom linken Rad her.

Ursache: Ausbrechen nach harter Landung, mitverursacht durch unzweckmässige Bremsreaktion.