

Aeropers Rundschau

7. Jahrgang

Nr. 71

September 1960

I N H A L T

Liebe Mitglieder	2
IFALPA, VFR UND WIR	4
Bericht über die 15. IFALPA-Konferenz in Istanbul (2. Teil)	6
Segelflug Region Zürich	13
Segelflug Region Frankfurt	14
Aus unserer Korrespondenzenmappe	14
Mitteilungen des Sekretärs	16

UNFALLBERICHTE:	Penas Blancas, Venezuela, AVENSA, 3.9.1957
	Montevideo, Uruguay, Aerovias Brasil, 18.9.1957
	Dublin, Irland, Aer Lingus, 24.9.1957
	Ft. Mc. Murray, Alberta, Canada, Eldor. Av. Ltd., 4.10.57
	Düsseldorf, Karl Herfurtner, 3.11.1957

Redaktion:

Cpt. M. Bayer
Cpt. R. Schilliger
Dr. P. Hunziker

Druck und Versand:

Sekretariat, Waldeggweg 16, Kloten
Telefon 84 76 61

Offizielles Organ der
Vereinigung des fliegenden Personals der Swissair

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

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

Liebe Mitglieder, 1954 → 2014

Neuaufnahmen und Mutationen

Einstimmig hat der Vorstand die Piloten

und Kuhn Walter
Hohl Emil

in die AEROPERS aufgenommen. Herr Auberson Paul hat statuten-gemäss vom Aktiv-zum Passivmitglied gewechselt.

Statuten

Zusammen mit einer neuen Seniority-Liste und einem Mitglieder-verzeichnis wurde der Entwurf für neue Statuten verschickt. Die vorliegenden neuen Statuten haben eine langwierige und wechselvolle Geschichte hinter sich. Ursprünglich wurde eine Revision der Statuten mit der Idee, die AEROPERS zum Dachverband sämtlicher Besatzungskategorien umzugestalten, ins Auge gefasst. Dies war vor bald vier Jahren. In der Zwischenzeit wurden immer wieder andere Entwürfe ausgearbeitet mit verschiedenen Varianten bezüglich Aufnahme anderer Gruppen. Schlussendlich bringt der vorliegende Entwurf nach sorgfältigem Abwägen von Vor- und Nachteilen keine Ausweitung des Vereins, sondern im Gegenteil die Beschränkung auf Piloten und Navigatoren der SWISSAIR als Mitglieder.

Trotzdem enthält die heutige Revision eine Menge Aenderungen, die vor allen durch das zahlenmässige Anwachsen der Mitglieder bedingt sind. Bitte studiert den Vorschlag und lasst uns Ideen und Wünsche für Aenderungen schriftlich zukommen.

Loss of Licence

Verschiedentlich wurde ich angefragt, wo wir eigentlich mit dieser Versicherung ständen. Ich möchte nochmals wiederholen, dass die Versicherung für Piloten und Navigatoren bei der Northern Assurance abgeschlossen ist. Dieser Vertrag gilt automatisch für sämtliche dem AEROPERS-Vertrag unterstellten Piloten und Navigatoren, die eine gültige Lizenz besitzen. Die Abzüge erfolgen monatlich und die Prämien werden von der SWR direkt bezahlt. Dem neuen Arbeitsvertrag, der mit den verschiedenen dazugehörigen Anhängen und Reglementen kürzlich verschickt wurde, war auch der verbindliche deutsche Text der Loss of Licence beigeheftet.

Freitage-Regelung beim Jet-Einsatz auf Kurzstrecken

Es wurde folgender Kompromiss geschlossen: Als provisorische Regelung soll unsere Freitagelösung, wie sie in der letzten Rundschau veröffentlicht wurde, bis Ende Jahr angewandt werden. Falls dies operationsmässig nicht möglich ist, wird unter Eintrag ins Kontrollbuch die für Kolbenflugzeuge gültige "Table of rest days" angewandt.

Per 1.1.61 sollten die definitiven Richtlinien bereinigt sein.

Printed 3 freedays

Als die Einsatzänderungen seinerzeit wirklich spürbare Ausmass annahmen, wurden diese nicht verschiebbaren 3 Freitage pro Monat eingeführt, um dem Besatzungsmitglied wenigstens zu ermöglichen, gewisse Abmachungen im Zivilleben einzuhalten. Gleichzeitig versprach man sich davon auch eine Eindämmung der Flut von roten Zetteln. In der Folge hat sich diese Vorschrift sehr ungünstig ausgewirkt und anstatt als Bremse zu wirken, mussten im Gegenteil noch mehr Einsatzänderungen verfügt werden. Bei den Einsatzrichtlinien für Jet haben wir auf diese printed freedays verzichtet, weil die minimale Anzahl von Freitagen von 6 auf 8 pro Monat erhöht wurde. Für Kolbenflugzeuge ist die ganze Angelegenheit noch in Besprechung.

Es ist nicht etwa unsere Meinung, dass diese Regelung unnötig wäre, aber um die verworrene Lage nicht noch unübersichtlicher zu machen und weil auch oft im Einverständnis oder sogar auf Antrag der Betroffenen von dieser Regelung abgewichen wurde, waren wir gegen Erhöhung der minimalen Anzahl von Freitagen bereit, davon abzusehen. Aber trotz Aufhebung dieser Vorschrift nehmen die Einsatzänderungen dauernd zu. Der Vorstand verfolgt die bedrohliche Situation sehr aufmerksam, und wenn in aller nächster Zeit nicht rigorose Verbesserungen erreicht werden, so werden wir uns gezwungen sehen, den für uns unakzeptabel und für die SWR äusserst unrentabel werdenden Verhältnissen wirkungsvoll zu begegnen.

Unserer Meinung nach ist der Punkt der optimalen Ausnützung und Wirtschaftlichkeit dank flexiblen Einsatzes längst überschritten und zudem haben auch wir Besatzungen ein Recht auf ein einigermaßen geregeltes Familienleben, wenn wir schon einmal zu Hause sind.

Interchange of aircraft and crew mit SAS

Die AEROPERS wurde von der SWR um ihre Stellungnahme zu einem für den Winterflugplan geplanten Interchange auf SE-210 ersucht. Grundsätzlich möchte ich den Standpunkt des Vorstandes wie folgt unreißen:

Es bestehen von der IFALPA bestimmte Richtlinien, die wir unterzeichnet haben und an die wir uns halten. Im wesentlichen sind zwei Grundsätze festgelegt, nämlich erstens dass ein Interchange nur dann in Frage kommt, wenn das Flugmaterial identisch ist und zweitens die betroffenen Vereinigungen gegenseitig einverstanden sind. Dem ganzen Problem stehen wir sehr positiv gegenüber, möchten aber festhalten, dass eine bessere Ausnützung unserer Crew wie auch unserer Flugzeuge eine unabdingbare Voraussetzung ist und dass ferner der Partner Gegenrecht halten muss. Mit der SAS-Vereinigung stehen wir über das vorliegende Problem in Unterredung.

Beitragserrhöhung

Für Piloten wurde bekanntlich der Beitrag in Anlehnung an die neu geschaffene F/O-Kurve gestuft. Der Vorstand hat beschlossen, dass auch für später umgeschulte Piloten das 5. Dienstjahr, und nicht das 5. Pilotendienstjahr, für den erhöhten Beitrag massgebend sei.

Mit freundlichen Grüßen

sig. R. Hofer

IFALPA, VFR UND WIR

Kürzlich erhielten wir von der IFALPA den nachfolgenden Brief:

"Dear Dr. Hunziker,

The Regional Vice-President EUM (Captain Z. L. Zeyfert) has written to us expressing his concern at the increasing number of cases where Swissair pilots are cancelling IFR Flight Plans.

We appreciate that pilots of other associations also employ this practice but it is of course possible that the procedure becomes a habit in one company more than in another. Accordingly - and in view of the stress laid on the matter at the Istanbul Conference - we are writing to affected associations as and when occasion seems to indicate the need to call their attention to the Re-

solution - IFR and VFR in the RAC Section of the "T" Manual.

The problem has, of course, been well illustrated by the recent 707/Viscount near miss in the Rome TMA where, it would seem probable, Visual Flight Rules were being applied on descent.

We trust, therefore, that you will bring the comments of the Regional Vice-President (EUM) to the attention of your members.

Yours faithfully,

E.Boyle
Assistant Secretary (Technical)."

In einer vorläufigen Antwort haben wir auf unsere Vorschriften bezüglich VMC/VFR nach FOM 2.4.1.430ff. hingewiesen und festgehalten, dass gewiss kein Wechsel IMC/VMC stattfände, wenn nicht absolute Sicherheit gewährleistet sei.

Wir bringen Ihnen nun dieses Problem zur Kenntnis, verbunden mit der folgenden Umfrage:

1. Trifft es zu, dass heute gegenüber früher von SWR-Piloten mehr IFR-Flugpläne annulliert werden?
2. Wenn ja, aus welchen Gründen?
3. Wenn ja, insbesondere auf welchen Plätzen?
4. Wurde bei solchen Wechseln, insbesondere bei "Cancelling IFR" von andern Operators opponiert?

Wir ersuchen um möglichst umgehende Antwort. Ueber unsere definitive Antwort an die IFALPA werden wir zu gegebener Zeit wiederum berichten.

f.d. Flugsicherheitskommission
sig. P. Müller

PS: Die Antworten sind zu richten an: Cpt.P.Müller, Fach 112

Modern aviation progress means that, in bad weather, you can be whisked faster than ever before to some place 300 miles from where you want to go

(Bill Vaughan)

The new jet age can be defined as "breakfast in London, lunch in New York, dinner in San Francisco and baggage in Buenos Aires".

(Seattle Post-Intelligencer)

BERICHT ÜBER DIE 15. IFALPA-KONFERENZ IN ISTANBUL (2. Teil)

Ein erster Bericht des Sekretärs über diese Konferenz erschien in der Mai-Rundschau, Nr. 67, nachstehend finden Sie einen weiteren Bericht von Cpt. F. Stadelmann, der die operationellen und technischen Fragen beleuchtet.

Die Red.

Auf dem operationellen und technischen Sektor, worüber ich berichten werde, hat es ebenfalls keine eigentlichen Neuschöpfungen gegeben. Im Zeichen des Jet-Age ging es hauptsächlich um Anpassung und Erweiterung bestehender Resolutionen. Dabei machte sich eine zunehmende Beunruhigung wegen der heterogenen Entwicklung des Luftverkehrs und der daraus resultierenden Misstände bemerkbar.

Kapazität, Geschwindigkeit und Treibstoffverbrauch der Flugzeuge stürmisch voraus, ATC, Anflughilfen, Pistenlängen, Meteo, ganz allgemein der "Boden" weit im Rückstand. Flugplatzfeuerwehren die einem grossen Jet nie gewachsen wären. Kranwagen, kaum imstande einen Piper zu heben. Sanitäter die einer Katastrophe machtlos gegenüber stünden. Fachkreise ist dies nicht unbekannt. Was tut man? Man ist daran, noch viel schnellere, noch grössere Flugzeuge herauszubringen, die Kluft in der Entwicklung noch gähnender zu gestalten.

Und die Passagiere? Sie wollen es so! (Wie oft gehört, wie oft bewiesen.) Mit blindem Vertrauen in die heutigen Wunder der Technik und mit noch blinderem in die für die Sicherheit des Luftverkehrs verantwortlichen Instanzen erliegen sie dem Lockruf der Propaganda, welche sich einen Teufel um die von ihr verursachte Kluft und deren Gefahren schert. Wollen sie es so, die Passagiere? (Nie gehört, nie bewiesen.)

So betrachtet ist es verständlich, wenn einige Delegierte drastische Massnahmen zur Bekämpfung solcher Misstände vorschlugen.

Brazilian Air-Traffic Control

Dieses ganz bedenkliche Beispiel von Verantwortungslosigkeit sondergleichen beschäftigte die Gemüter begreiflicherweise äusserst stark. Vor noch gar nicht langer Zeit brachten zwei tragische Kollisionen die in dieser Aera herrschenden haltlosen Zustände an die Oeffentlichkeit. Ein ICAO - Plan zur Verbesserung der Verbindungen, Navigations- und Flugplatzhilfen dieser Region besteht, Brasilien jedoch kümmert sich nicht darum und wurschtelt gewissenlos weiter.

So wurde denn während der mit Vehemenz geführten Diskussionen mehrmals die Forderung nach Einstellung sämtlicher, brasilianisches Gebiet berührende Flüge gestellt, bis der ICAO - Plan verwirklicht sei. Da Resolutionen aber nicht dem Reiche der Utopie angehören dürfen, einigte man sich schlussendlich auf eine realisierbare Fassung. Die Brasilianischen Piloten werden verpflichtet, auf höchster Ebene mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln vorstellig zu werden. Die andern Piloten-Vereinigungen haben wie ihre Arbeitgeber und Luftämter vollste Unterstützung zu gewährleisten.

Um dieser Verpflichtung nachkommen zu können, braucht es aber wie immer und überall in solchen Fällen, Unterlagen und so möchte ich unsere Südatlantik-Piloten bitten, nicht zu resignieren, sondern zuversichtlich fortzufahren, sämtliche Unzulänglichkeiten und Vorfälle mit PVR und Air-Miss-Report aufs genaueste zu rapportieren. Danke!

Flight-Time and Duty-Time

Diese, vor zwei Jahren in Bogota mit Wehen und Zangen geborene Resolution (eine richtige Doktorarbeit) wurde wieder einmal mehr mit Handschuhen untersucht und im grossen und ganzen lebenskräftig befunden. Mit all ihren Definitionen, Arbeits- und Freizeitregelungen hat sie sich zu einem dermassen komplexen Problem ausgewachsen, dass sich nun jedermann hütet, zu stark darin zu wühlen. obgleich verschiedene Punkte als unbefriedigend angesprochen werden müssen. Bis nächstes Jahr wird intensiv daran geschliffen, wobei speziell die Jet-Flugstunden unter die Lupe genommen werden. Diese werden schlussendlich ca. 15% - 20% unter die Kolbenmotoren-Flugstunden zu liegen kommen.

Wie weitschichtig und delikat das ganze Problem ist, geht schon daraus hervor, dass sich ICAO bis heute nicht zu konkreten Zahlen bezüglich max. Flugzeiten durch ringen konnte. Studien-Gruppen schlagen sich noch immer damit herum; als Unterlagen dienen weitgehend IFALPA Resolutionen. Gespannt wird auf die Ende Sept. in Genf stattfindende ILO - Konferenz (International Labour Organisation) gewartet, deren Haupttraktandum sich mit diesem Thema befasst. Die AEROPERS wird an diesem Dreiparteien-Meeting, welches sich pro Mitgliedstaat aus je zwei Vertretern der Regierung, der Arbeitgeber sowie der Arbeitnehmer konstituiert, vertreten sein.

Es ist weit wichtiger, als gemeinhin angenommen wird, dass ICAO umgehend in ihren Dokumenten genaue Richtlinien bezüglich Arbeits- und Flugzeiten festlegt. Bis anhin wurde dem Luftfahrtsunternehmen äusserst freie Hand gelassen. Wohl mussten ihre max. Besatzungsflugzeiten von den entsprechenden Luftämtern genehmigt werden, aber wann und wo wird schon einmal "Nein" gesagt solange man sich nicht auf ICAO - Ziffern stützen kann? Ein bedenkliches Beispiel dieser Art, welches weit über die IFALPA - Grenzen hinaus "Staub" aufwirbelte, lieferte Peru.

Ein dort ansässiges Luftfahrtsunternehmen weigerte sich rundweg, ihre Piloten-Organisation anzuerkennen. Letztere fand mit ihren berechtigten Ansprüchen bezügl. Flugzeitenbeschränkung auch beim Luftfahrtsministerium kein Gehör und so blieb dem einzelnen Piloten nichts anderes übrig, als zu fliegen was immer auch verlangt wurde, oder zu gehen. Ein DC-3 Cpt., der nicht ging, flog Mitte März 1960 im cruise mit sauber laufenden Motoren in einen Berg hinein. Seit 1. Januar 1960 hat er einen Monatsdurchschnitt von 150 Std. reiner DC-3 Flugzeit gehabt; eine Monatsspitze erreichte 186 Std!! (Um allfälligen Missverständnissen vorzubeugen möchte ich betonen, dass es sich hier nicht um ein "Märchen" handelt.)

Crew Complement

Steht naturgemäss in engstem Zusammenhang mit Flight-Time und Duty-Time. Innerhalb gewisser Grenzen gilt: Je mehr Schultern umso länger die Zeit während welcher eine gegebene Arbeitslast ohne gefährliche Ermüdungserscheinungen getragen werden kann. Die maximalen Flugzeiten der IFALPA basieren denn auch auf einer 3-Mann Cockpit-Crew. Die Crew Complement Resolutionen verlangen eine Fail-Safe-Crew, d.h. zwei Piloten ständig auf ihren Sitzen und ein dritter Mann, was seine momentane Aufgabe im Cockpit auch sei, welcher Inhaber einer diesen Flugzeugtyp einschliessenden Pilotenlizenz ist. Kurz und bündig, es werden drei Piloten als Minimal-Besatzung gefordert, wobei jeder befähigt sein muss, den Aufgaben und Pflichten des nächst höheren Ranges gerecht zu werden, denn nur so könne bei Ausfall eines Piloten das Flugzeug ohne empfindliche Beeinträchtigung der Safety weitergeführt werden. Bis jetzt war man innerhalb der IFALPA relativ "large" bezüglich dieses Fail-Safe-Prinzips. Aber mit Einführung der Jets wird das Netz immer enger geknüpft, ein "Durch die Maschen-Schlüpfen" gibt es beinahe nicht mehr und jene die es trotzdem versuchen, werden als schwarze Schafe gebrandmarkt. Mit wehenden Fahnen wurde gegen uns Sturm gelaufen, ausser uns betreibe keine seriöse Gesellschaft den Jet mit zwei Piloten, geschweige denn mit überhaupt nur zwei Mann im Cockpit, wie wir die Caravelle. Diese wurde somit weit mehr zum Prügelknaben als die DC-8, mit der wir ja noch Navigators und Flightengineers haben. Kurz noch einige Argumente die nebst dem Fail-Safe-Prinzip für eine 3 Piloten-Jet-Besatzung ins Felde geführt wurden:

1. Speziell in Flugplatznähe mehr Augen frei zur Verhütung von Kollisionen.
2. Wenn ein Langstrecken-Captain für Aufgaben eines First-Officers und gleich lang wie dieser eingespannt werde, könne er die eigentlichen Captain's-Aufgaben nicht mehr, oder nur noch beschränkt erfüllen. (Sie hören die Stimme von Seefahrer-Nationen.) Ein Captain solle im Falle von Emergencies als Befehlshaber über der "Schlacht" stehen können und nicht abgehetzt daran selbst teilnehmen müssen.

3. Kann ein Captain seinen Pflichten in der Kabine nicht mehr nachkommen, wird er mit der Zeit zum "Driver" und der Purser zum Captain.

Während all dieser Diskussionen wurden wir von den Skandinaviern am schärfsten angegriffen. Sie wollten sogar unsere Schweizer-Zeitungen zu ihrem Sprachrohr machen und nur mit Mühe vermochten wir sie von diesem Vorhaben abzubringen. Warum sind die SAS - Piloten an uns dermassen interessiert?

Durch die Zusammenarbeit SWR - SAS fürchten sie in uns die billigeren und willigeren Arbeitskräfte.

Die zwischen SAS und ihren Piloten vereinbarte Versuchsperiode der 3-Piloten-Caravelle-Operation ist (nach erfolgten Modifikationen) nächstes Frühjahr zu Ende.

Unsere, zwischen SWR und AEROPERS vereinbarte Versuchsperiode der 2-Piloten-Jet-Operation endigt mit dem Jahre 1960.

Abschliessend gab die Skandinavische Pilotenvereinigung folgende Erklärung ab:

Sie würden alles versuchen, um ihre Luftämter dazu zu bringen, in ihrer Region die Flugplätze und wenn möglich auch den Luftraum für Jets, die nur von 2 Mann geflogen werden, zu sperren. (Die diesbezügliche Rechtslage ist von den Gelehrten sehr umstritten!)

Sie würden voraussichtlich in Streik treten wenn

1. ihr Arbeitgeber sie im Frühjahr 1961 zwingen sollte, die Caravelle mit nur 2 Piloten zu fliegen,
2. SWR und SAS eine noch engere Zusammenarbeit beschliessen, z.B. interchange von Flugzeugen oder Besatzungen, Uebernahme von Strecken, etc., und wir an unserem 2-Piloten-Betrieb festhalten sollten.

Dies mag vielen schwarz gemalt erscheinen und es ist ihnen nicht zu verargen, wenn sie diese unbequemen Seiten und Gedanken mit den Worten beseite schieben: "Es wird nichts so heiss gegessen wie gekocht".

Das schon, aber: "Beim Anrichten kann man sich die Finger verbrennen".

Selbstverständlich bleibt die Frage immer offen, wie weit Drohungen in Taten umgesetzt werden. Sich aber in Wunschträume einzulullen ist gefährlich. Wir dürfen nicht vergessen, die SAS-Piloten werden von allen andern Pilotenvereinigungen unterstützt, nötigenfalls weitgehend auch finanziell.

Die Konstellation ist zudem so, dass diese Angelegenheit als Präjudizfall ausgeschlachtet würde.

Sollte es hart auf hart gehen, müssen wir uns vor allem auf das objektive Urteil unserer "Fachleute" stützen können. Alle Jet-Piloten werden mithin dringend gebeten, sich mit dem vorliegenden Problem eingehend auseinander zu setzen. Wir befinden uns in einer Versuchsperiode. Bis Ende Jahr müssen wir uns klar werden, ob zwei Piloten auf den Jets, speziell auf der Caravelle genügen!! Safety ist das Kriterium. Safety bezieht sich aber nicht nur auf einen Horizontalflug unter blauem Himmel, wenn alles wie am Schnürli geht, nein, auch auf Situationen da eben alles ganz anders läuft.

Der AEROPERS-Vorstand bittet um Zustellung möglichst ausführlicher Berichte über kritische Situationen und Flüge unter erschwerten Bedingungen. Die Frage soll dabei beantwortet werden, inwieweit ein 3.Mann/3.Pilot von Nutzen gewesen wäre.

Unser Entschluss, wie immer er auch sei, soll eine Antwort auf die Kernfrage "Safety" sein. So schwer es fällt, wir müssen uns unbedingt lösen von der Lage des Arbeitsmarktes und vom Glauben, wir seien "besser" als andere.

Nachfolgend ein Auszug aus einem kürzlich erhaltenen IFALPA - Zirkular.

- "1. The Caravelle is operated with a three man crew in SAS for the time being (the agreement valid until next Spring) and most probably also for the future.
2. The main duties assigned to the third man are the following:
 - a) Calculation of t/o data, necessary re-calculations in flight in case of diversions, one engine shut down, re-routing or change of altitude.
 - b) Check-list reading during in flight operations.
 - c) Handling of all communications other than ATC-traffic.
 - d) Watch on weather broadcasts or collection of wx by request/reply.
 - e) Watch of the electrical panel (unaccessible by the pilots).
 - f) Watch of the fuel heating and cockpit/cabin temperatures (these systems are automatic but need monitoring).
 - g) Monitoring of de-icing system during approach (the system needs a constant check when power is varied).
 - h) Checking of ice accretion on wings and engine air intakes (can not be done from cockpit).
 - i) Calculation of flight plans and handling of other paperworks."

Noise Abatement

Lärmbekämpfung "Ja", aber nicht auf Kosten der Sicherheit. Wir sind verpflichtet, Massnahmen welche die Safety beeinträchtigen

1. nicht zu akzeptieren
2. der IFALPA zu melden.

Ich höre Geflüster!? Bitte, greift zur Feder! Danke.

Radiation Hazard

Bei Einführung der Jets im Luftverkehr herrschte deswegen vielerorts eine Riesenangst. Unser ehemaliger Pilot Martin hat unter anderem auch ganze Abhandlungen über akkumulierte Röntgen-Dosen herausgegeben. Einige Pilotenvereinigungen haben Hand in Hand mit Forschungszentren dieses Problem eingehend studiert und umfangreiche Versuche durchgeführt. Resultat: Mit den heutigen Jets sind wir diesbezüglich keiner grösseren Gefahr ausgesetzt als alle andern Erdenbürger. Im Hinblick auf die Zukunft werden die Studien aber intensiv weitergeführt.

Altimeter Setting

Auf der ganzen Welt scheint dies zu Schwierigkeiten zu führen. Es erging die Anweisung, dieses Problem eingehend zu studieren und Verbesserungs-Vorschläge zu unterbreiten.

Operational Monitoring of Take-Off Performance

Die heute gebräuchlichste Methode des "Speed-time check" wird als unbefriedigend, teilweise als geradezu verführerisch bezeichnet. Verschiedene Pistenzustände haben gezeigt, dass zu Beginn des Startes die Beschleunigung absolut normal sein kann, d.h. eine bestimmte Geschwindigkeit (z.B. 100kts) in einer bestimmten Zeit erreicht und erst später der vorgesehene Verlauf der Geschwindigkeitszunahme beeinträchtigt wird. Die Pilotenvereinigungen sollen sich bei ihren Gesellschaften um verlässlichere Methoden verwenden. Mit geschwellter Brust stelle ich fest: "Haben wir nich'nötig"! Die SWISSAIR wird auf einer DC-8 demnächst ein Take-Off Monitor der General Precision Systems Ltd. ausprobieren. Wohlverstanden, ohne unser Dazutun.

Surface Wind Measurement

Auch im Jet-Age sind Windangaben für die Landung nicht überholt. Ganz im Gegenteil, es wird grössere Genauigkeit verlangt. Die Diskrepanz zwischen "erhaltenen" und wirklichen Winden hat nicht nur Schimpfworte, sondern auch Anflüge und Landungen "below average" auf dem Gewissen. Eine abgeschliffene Motorgondel kann leicht höher zu stehen kommen als eine Methode, welche genaue Angaben über Windverhältnisse der touch-down area ermöglicht. Die Einführung derartiger Messungen ist dringend zu empfehlen.

Approach and Runway Lights - Visual Glide Path Indicator

"You can't land a multi-million dollar ship with a 25 dollar box" rief ein Amerikaner während einer Diskussion, entrüstet ob der Vernachlässigung der für den Jet so nötigen visuellen Anflug- und Landehilfen.

Als äusserst dringlich wird betrachtet:

1. Beseitigung des "Black-Hole" (unbeleuchtete touch-down area).
2. Vereinheitlichung der Beleuchtungs-Systems.

Es ist uns allen wohlbekannt, wie unangenehm es ist, bei Nacht und niesligem Minimum-Wetter, nach Blendung durch die Anflugbeleuchtung in ein "schwarzes Loch" zu fliegen, um dort in unbestimmter Tiefe die Piste suchen zu müssen. Heute, bei breiteren Pisten und schwereren Flugzeugen, die harte Landungen nicht mehr so gutmütig hinnehmen, ist eine beleuchtete touch-down area unbedingt ein Erfordernis.

Der Ruf nach Einheitlichkeit ist hier, wie speziell auch in bezug auf die Anflugsbeleuchtung, sicherlich begründet. Man werde nur mal einen Blick auf Seite 25 des Abschnittes "Legends" unseres RM. Die Vielfalt ist verwirrend. Man stelle sich darnach noch eine solche Mannigfaltigkeit in der Beleuchtung von touch-down areas vor und dann soll einer sagen, in welches beleuchtete Feld er sein Flugzeug mit gutem Gewissen hinsetzen kann. IFALPA zog folgende drei Systeme in die engere Wahl: Calvert-, Englisch- und Holländisches System. Die beiden letzteren enthalten auch touch-down Beleuchtungen. Calvert für den Anflug zusammen mit der englischen touch-down Beleuchtung scheinen die befriedigendste Lösung zu ergeben. Beim enormen Lichterteppich des holländischen Systems lassen sich Anflug- und Landezone zuwenig eindeutig voneinander unterscheiden. Systeme, die Zweifel "Was ist Was" aufkommen lassen, sind aufs schärfste zu verurteilen.

Bei dem zur Diskussion stehenden visuellen Gleitweg-Angaben handelt es sich um

RAE/Thorne Visual Glide Path Indicator (Colour Code).

Cumming Lane Precision Glide Path Indicator (Double Bar).

American "Barrel System".

Da diese Hilfen noch sehr umstritten sind, will ich hier nicht näher darauf eingehen.

Ende des Berichtes

Als Trost für jene die ihn gelesen: Ich habe mehr Freizeit gebraucht zum Schreiben als Sie zum Lesen.

Stadelmann

SEGELFLUG REGION ZÜRICH

Nicht zuletzt dank der Initiative der Flugsicherheitskommission der AEROPERS konnten die unhaltbaren Zustände im Segelfluggelbiet westlich Kloten dieses Jahr vermieden werden, indem als Sofortmassnahme eine zeitweilige Umfliegung durch die Verkehrsflugzeuge in Kraft gesetzt wurde.

Heute sind, speziell von Dällikon aus, Bestrebungen im Gange, dieser Notlösung - "da sie ja git ging" - einen definitiven Charakter zu geben, d.h. Dällikon zu erhalten und sogar auszubauen. Die Flugsicherung Zürich, die massgeblichen Stellen der SWISSAIR, das Eidg.Luftamt, wie auch die AEROPERS, haben die Umfliegung des fraglichen Segelfluggelbietes aber von Anfang an nur als vorübergehende Sofortmassnahme betrachtet und haben auch heute keinen Grund zur Aenderung dieser Ansicht.

An-und Wegflug der Verkehrsflugzeuge wird durch dieses Segelfluggelbiet behindert. Ausserdem wird die Aufgabe der Flugsicherung durch die notwendigen Umleitungen so sehr kompliziert, dass Verzögerungen, d.h. Verspätungen, unvermeidlich werden. Im Uebrigen werden die Ausweichmanöver mit der Wiederinbetriebnahme der Westpiste wesentlich unangenehmer und umständlicher.

Im Sitzungsprotokoll der Flugsicherheitskommission der AEROPERS vom 22. 12. 59 ist bezüglich Segelflug als Endziel festgehalten: "Flugbetrieb Birrfeld unbeschränkt. Dällikon und Spreitenbach liquidieren, aber nicht ohne dass von Staates wegen Ersatz gestellt wird." Ebenso wird im Brief der AEROPERS an das Eidg.Luftamt vom 12. 1. 60 nur von einer Sofortmassnahme gesprochen.

Auch die offiziellen Stellen des Zürcher Segelfluges sind derselben Ansicht. In einer Resolution der Abteilung Segelflug der Sektion Zürich des Ae.C.S. vom 18. 1. 60 wird wörtlich ausgeführt: "Die Abteilung Segelflug steht der Verlegung des Flugbetriebes auf neu zu schaffende Flugplätze positiv gegenüber. Solche Plätze sind aber in enger Zusammenarbeit aller Beteiligten vorerst fertigzustellen, und dies ist bei den heutigen Verhältnissen ohne Zweifel Aufgabe des Kantons Zürich."

Im weitem wird eine Verlegung der Flugplätze Dällikon und Spreitenbach auch in einer "Stellungnahme der Sektion Zürich des Ae.C.S. zum Flugplatzproblem" vom 12. 5. 60 befürwortet.

Nachdem sich also selbst der Ae.C.S. in diesem Sinne geäußert hat, besteht für die AEROPERS wirklich kein Grund, ihre offizielle Stellungnahme zu ändern. Die AEROPERS ist nach wie vor, im Interesse der Erhöhung der Flugsicherheit, für Verlegung der Flugplätze Dällikon und Spreitenbach auf neu zu schaffende Flugplätze. Wenn trotzdem von in Dällikon engagierten Ae.C.S. und AEROPERS-Mitgliedern angestrebt wird, diesen Flugplatz zu erhalten, so ist dies deren Privatsache, wobei ihnen aber nicht das Recht zusteht, sich auf die AEROPERS zu berufen.

mu

SEGELFLUG REGION FRANKFURT

Das Segelflugproblem besteht auch in anderen Ländern. Andere Länder, andere Sitten. Die Bundesanstalt für Flugsicherung ist für die Politik der starken Hand, womit allerdings dem Segelflug schlecht gedient ist. Damit es bei uns nicht so weit kommt, sind wir für eine möglichst baldige Verlegung der störenden Segelflugplätze.

Nachstehend finden Sie einen Auszug aus einem Rundschreiben an die Piloten der Deutschen Lufthansa:

"Air-miss incidents with gliders and complaints about glider operations in the Frankfurt area have increased considerably during the past months. In view of the protests from this office as well as from other airlines, the Bundesanstalt für Flugsicherung recently issued a NOTAM prohibiting all glider operations within 25 NM of Frankfurt/Rhein-Main Airport, thus virtually closing a large number of glider sites situated below the Frankfurt TMA.

During a meeting held last week with representatives of the Deutscher Aero Club, possible measures to alleviate this situation were discussed and the following temporary procedures were agreed upon:

Glider operations within a specified area around Frankfurt Airport (approximately within 25 NM thereof) may be conducted only on a local basis (within visual reference of the glider site concerned) and at altitudes not exceeding 1,500 MER. An exception was granted for Anspach/Taunus (elevation 1083 ft.) where local glider flights may operate up to 1,000 feet GND.

It is hoped that strict adherence to these rules by glider pilots will reduce inconveniences previously caused to a minimum and that these, or modified, procedures will prove a suitable solution to the problem."

mu

AUS UNSERER KORRESPONDENZENMAPPE

KOLLISIONSGEFAHR SEGELFLUGZEUGE/VERKEHRSFLUGZEUGE

(Schreiben an das
Eidg.Luftamt Bern)

Wir kommen zurück auf unser Schreiben vom 9. Mai a.c., welches von Ihnen unbeantwortet geblieben ist. Inzwischen ist die Segelflugsaison praktisch zu Ende gegangen, ohne dass zur Verminderung obgenannter Kollisionsgefahr unseres Wissens Ihrerseits etwas unternommen worden wäre.

Zum Thema "Kenntlichmachung der Segelflugzeuge durch Leuchtfarbanstrich" haben wir vernommen, dass Sie dafür einen Kostenaufwand von ca. Fr. 80'000.- errechneten und deshalb die ganze Aktion als zu teuer ablehnen. Wir würden es ausserordentlich bedauern, wenn dies Ihre Erledigung einer eindeutigen Empfehlung der Experten-Gruppe A der Eidg. Flugsicherungskommission sowie unserer Anregungen wäre. Wir werden diese Angelegenheit auf jeden Fall nicht auf sich beruhen lassen.

Zur Kostenfrage sei festgestellt, dass die MFG Zürich pro Piper tatsächlich Fr. 400.- bis Fr. 450.- für den Leuchtfarbanstrich bezahlt, was für 200 Segelflugzeuge die erwähnten Fr. 80'000.- ergäbe. Die Materialkosten für Grundfarbe, Leuchtfarbe und Lack betragen pro Flugzeug jedoch lediglich ca. Fr. 110.-. Da die Segelfluggruppen sicherlich bereit sind, den Anstrich selbst vorzunehmen und überdies nur die flugbereiten Flugzeuge berücksichtigt werden müssten, ergibt sich, unserer Meinung nach, ein wesentlich geringerer Kostenaufwand.

Unsere Erkundigungen ergaben auch, dass einzelne Segelfluggruppen weder Kosten noch Arbeit zur Bemalung ihrer Flugzeuge gescheut hätten. Sie warteten jedoch auf eine Weisung des Eidg. Luftamtes, da sie nicht riskieren wollten, den Anstrich, da eventuell unvorschriftsgemäss, nochmals vornehmen zu müssen. Es besteht somit die paradoxe Situation, dass eine Mitteilung von Ihnen, Sie gedächten keine Weisung betr. Leuchtfarbanstrich zu erlassen, der Flugsicherheit gedinet hätte.

Ueber die Nützlichkeit des Leuchtfarbanstriches mögen die Ansichten Einzelner verschieden sein. Sie ist aber heute, besonders im Hinblick auf die wünschbare grössere Erkennungsdistanz bei grösseren Fluggeschwindigkeiten und kürzerer Reaktionsmöglichkeit, international anerkannt und ausprobiert. Es wäre nun wirklich an Ihnen, die Initiative zu ergreifen.

Leider müssen wir feststellen, dass auch unser im Brief vom 12. Januar a.c. kostenmässig sicher nicht in's Gewicht fallende Antrag, die Segelflieger seien eindringlich auf die Wichtigkeit der gewissenhaften Einhaltung der VFR-Regeln aufmerksam zu machen, etc., von Ihnen offenbar nicht als behandlungswürdig betrachtet wurde.

Wir finden es falsch, dass Sie diesem ganzen Gefahrenkomplex nicht die unserer Meinung nach notwendige Aufmerksamkeit widmen, und wir wären bei einem, hoffentlich nicht eintretenden, Unfall sehr gespannt auf Ihre Stellungnahme.

Im Uebrigen bedauern wir, diesen sehr unangenehmen Brief schreiben zu müssen. Wir hoffen auf eine positive Aktion Ihrerseits, bevor wir weitere Schritte zu unternehmen gezwungen sind.

Zum Schluss möchten wir nicht unterlassen, nochmals unseren Willen zur Zusammenarbeit zu betonen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

MITTEILUNGEN DES SEKRETÄRS

1. Loss of Licence

Vor kurzem haben Sie von der SWISSAIR den neuen Arbeitsvertrag erhalten, woran die Bedingungen der für alle obligatorischen Loss of Licence-Versicherung angeheftet waren. Diese Versicherung ist nun, da die Zustimmung des Versicherungsamtes vorliegt, rechtsverbindlich geworden. Die Laufzeit beträgt, wie Sie dem Text entnehmen können, jeweils 1 Jahr.

Ich bitte Sie, diese Bedingungen genau zu studieren, damit Sie sich auch über Ihre Pflichten in einem allfälligen Schadenfall (Lizenzverlust) im klaren sind.

2. Krankenversicherung bei der HELVETIA

In der Juli-Rundschau habe ich darauf hingewiesen, dass ich gerüchteweise verschiedentlich über Mängel unserer Versicherung oder über unzulängliche Behandlung einzelner Fälle durch die Versicherung gehört hätte und alle AEROPERS-Mitglieder, deren Familie oder welche selbst mit der bestehenden Krankenversicherung schlechte Erfahrungen gemacht hätten, gebeten, mir in einem kurzen Brief den Sachverhalt und evtl. Abänderungsvorschläge bekannt zu geben.

In der Zwischenzeit habe ich wiederum verschiedentlich gerüchteweise Reklamationen gehört, doch ist bis heute kein einziger Brief eingegangen. Ich erlaube mir deshalb, nochmals in dieser Angelegenheit Sie um Ihre Mitarbeit zu ersuchen.

3. Umzug des Sekretariates

Ab Mittwoch, den 12. Oktober befindet sich das Sekretariat im Flughafen, im neuen Bürotrakt B, 2. Stpck, Büro Nr. 215 .

Dr. P. Hunziker

Die KLM und wir

Der Einsatz einer KLM-Viscount für unsere Strecke SR 218/9 nach Stuttgart (Cockpit = KLM-Besatzung, Kabine = Swissair-Hostessen) ist als Zeichen einer freundschaftlichen Zusammenarbeit mit der KLM zu werten. Ein weiterer Schritt in dieser Zusammenarbeit wird eine evtl. gemeinsame Bestellung SAS-KLM-SR des CV-600 darstellen.

(Friends in the Air, July 1960)

1957 3.9.	Penas Blancas, Venezuela	AVENSA	DC-3C YV-C-AVG
		ICAO AR/521	

Unfall: Das Flugzeug startete um 0903 auf dem Flughafen Caracas-Maiquetia zu einem Bedarfsflug nach Barinas, mit einer dreiköpfigen Besatzung und fünf Fluggästen an Bord. Schon die ersten Standortmeldungen wurden in Maiquetia wegen atmosphärischer Störungen nicht mehr aufgenommen. Um 0958 nahm eine in Barquisimeto befindliche Station eine Meldung auf, gemäss welcher das Flugzeug in Richtung auf Barquisimeto flog. Um 1045 hatte die Besatzung eines anderen Flugzeugs Verbindung mit dem Flugzeug und versuchte eine Relaisverbindung mit Maiquetia zu vermitteln, jedoch ohne Erfolg. Um dieselbe Zeit wurde das Flugzeug auf einer Höhe von etwa 3000 ft im Gewitterregen auf Südkurs über Bocono beobachtet. Am 12. September wurden die Trümmer etwas unterhalb der Gipfelhöhe der zwischen Bocono und Barinas liegenden Berge von Los Frailes (3050 m/M) aufgefunden. Alle Insassen waren ums Leben gekommen.

Ursache: Abweichung vom empfohlenen Flugweg und Einflug in Berggebiet unter IFR-Bedingungen mit ungenügender Sicherheitshöhe.



1957 18.9.	Montevideo, Uruguay	Aerovias Brasil	CV-440 PP-AQE
			ICAO AR/505

Unfall: Das Flugzeug, im Einsatz auf der Linie Sao Paulo -
 ————— Buenos Aires, startete um 1917 in Porto Alegre mit
 nächstem Ziel Montevideo, mit einer fünfköpfigen Besatzung
 und 30 Fluggästen an Bord. Der Ueberflug und der erste Teil
 des Anflugs auf den Flughafen Montevideo-Carrasco verlief
 routinemässig. 2115 überflog das Flugzeug das Feuer CAR
 auf 600 m, um dann bei klar sichtbarer Befeuerung die Piste
 (18?) mit Sicht anzufliegen. An der Nordgrenze des Flughafens,
 die etwa einen Kilometer von der Pistenschwelle entfernt und
 gegenüber dieser etwa 10 Meter überhöht ist, lag eine dünne,
 aber sehr dichte Nebelschicht, mit Obergrenze gut unterhalb
 des normalen Gleitwegs. Die Piste selbst liegt nicht eben,
 sondern senkt sich gegen die nördliche Schwelle hin. Im An-
 flug tauchte das Flugzeug in die Nebelschicht ein und stiess
 an der Flughafengrenze zu Boden. Dabei wurde es schwer be-
 schädigt; ein Besatzungsmitglied kam ums Leben. - Der Komman-
 dant glaubte, mit einem andern Flugzeug zusammengestossen zu
 sein, da er seine Höhe auf immer noch etwa 80 Meter geschätzt
 hatte. - Der Höhenmesser des Copiloten zeigte nach dem Unfall
 korrekte Einstellung und gute Funktion.

Ursache: Zusammenstoss mit dem Boden im Endanflug im Sichtflug
 ————— nachts, zufolge Unterschätzung der Höhe, wahrschein-
 lich mitverursacht durch optische Täuschung.

Bemerkungen: Die Kommission machte ausdrücklich darauf auf-
 ————— merksam, dass sich der Unfall nicht ereignet
 hätte, wenn der Flughafen mit einem ILS und mit hochintensiven
 Anflugfeuern ausgerüstet gewesen wäre. - Zum Pilotenfehler be-
 merkte sie: "Man mag es zunächst für unwahrscheinlich halten,
 dass ein Pilot mit grosser Flugerfahrung (rund 11000 Stunden)
 einen Fehler dieser Art begeht, aber die allgemeine Erfahrung
 zeigt, dass jeder Pilot, trotz seiner Erfahrung, noch weniger
 erklärliche Fehler begehen kann."

1957 4.10.	Ft. Mc. Murray Alberta, Canada	Eldorado Av. Ltd.	DC-3 CF-DGJ
DT AR No. 57-24		ICAO AR AIG/ACC/REP/GEN.1	

Unfall: Das Flugzeug startete 1137 MST in Edmonton mit zwei
 ——— Mann Besatzung zu einem Bedarfsflug über Fort Smith
 und Yellowknife nach Port Radium (NWT). Nach dem Start ging
 es auf Direktkurs für Fort Smith und stieg auf 9000 ft.
 Leichte Eisbildung zwischen Edmonton und Fort Murray konnte
 ohne Schwierigkeit abgewehrt werden. 1320 befand sich das Flug-
 zeug querab Fort McMurray. 1325 geriet es in Eisregen und
 nahm Kurs auf Embarras, um auf die Luftstrasse nach Fort Smith
 zu kommen. Da nun rasche und starke Eisbildung einsetzte und
 die Enteisung nicht mehr genügte, ging das Flugzeug auf 7000 ft.
 Dabei verstärkte sich die Eisbildung, und die Höhe konnte
 nicht mehr gehalten werden; das Flugzeug ging, immer noch in
 Regenschauern, auf 5000 ft, doch konnte es auch diese Höhe
 nicht mehr halten. Auf 4500 ft geriet es in schwere Böen und
 verlor auch aus diesem Grunde weiter an Höhe. Um 1352 stiess
 es mit Bäumen zusammen, worauf sich der Pilot - 62 km NNW
 Fort McMurray - zur sofortigen Notlandung im vorausliegenden
 Jungwald entschloss. Das Flugzeug wurde zerstört, die beiden
 Besatzungsmitglieder schwer verletzt. - Wettervorhersagen und
 Wetterberatung vor dem Flug hatten auf die Wahrscheinlichkeit
 von Vereisungsbedingungen auf der Strecke hingewiesen, aber
 nicht in dieser Schärfe und nicht auf die zusätzliche schwere
 Böigkeit.

Ursache: Zusammenstoss mit Bodenhindernis nach teilweisem,
 ——— vereisungsbedingtem Verlust der Steuerbarkeit, be-
 wirkt durch Fortsetzung des Fluges nach Eintritt schwerer
 Vereisungsbedingungen, mitbedingt durch weniger kritische
 Wettervorhersage.

1957 3.11.	Düsseldorf	Karl Herfurtner	DC-4 D-ALAF
			ICAO AR/513

Unfall: Das Flugzeug startete um 0700 MEZ zu einem Bedarfslflug nach Reykjavik und New York, mit einer siebenköpfigen Besatzung und drei Fluggästen an Bord. Neben dem Kommandanten befand sich am Steuer ein Pilot, der eine Prüfung abzulegen hatte. Unmittelbar nach dem Abheben und nach dem Einziehen des Fahrwerks wurde der Motor Nr.1 stillgelegt und der Propeller auf Segelstellung gesetzt. Gleichzeitig wurden die Landeklappen voll eingefahren. Das Flugzeug, das etwa 50 Meter Höhe gewonnen hatte, sank um etwa 25 Meter ab. Nun wurde auch der Motor Nr.2 stillgelegt und der Propeller auf Segelstellung gesetzt, worauf das Flugzeug auf Stadtgebiet in die Häuser hineinflog. Von den Insassen wurden sechs getötet, und zwei wurden schwer verletzt; eine Person wurde am Boden getötet, und zwei wurden schwer verletzt. Das Flugzeug wurde durch Aufprall und Brand zerstört; auch am Boden entstanden schwere Schäden. - Der Kommandant, Chefpilot der Halterfirma, hatte auf seinen Flügen häufig übungshalber gefährliche Situationen herbeigeführt. Er war rein fliegerisch gut qualifiziert, aber undiszipliniert und technisch nicht voll auf der Höhe. Wegen seines Verhaltens war er schon verschiedentlich verwarnt worden; auch war ihm kurz vorher seine Entlassung in Aussicht gestellt worden. Am Vorabend des Unfalls hatte er im Kreise von Besatzungsmitgliedern die Absicht bekannt gegeben, den Start - usanz- und vorschriftswidrig - mit zwei Motoren auszuführen. - Ob der Bordmechaniker, der sehr selbständig zu arbeiten pflegte, die Landeklappen ohne Weisung des Kommandanten eingefahren hatte, war nicht mehr zu erstellen.

Ursache: Zusammenstoß mit Bodenhindernissen zufolge Höhenverlust im Start, bewirkt durch die übungshalber und vorschriftswidrig vorgenommene Stilllegung von zwei Motoren unmittelbar nach dem Abheben.