

# aeropers rundschau

8. Jahrgang

Nr. 84

Oktober 1961

Liebe Mitglieder	2
Crew Verpflegung Europa	3
Was uns beschäftigt	4
Beanstandungen der Hotelunterkünfte	8
Gedanken zu Ueberschallflügen	9
Vielleicht geht das auch dich an	11
Leistungen der IATA-Gesellschaften 1960	12
Wie schnell ist der DC-8	14

---

#### Unfallberichte:

Manila, Phil. PAWA, 2.6.1958  
New York, USA, American, 14.9.1960

---

#### Redaktion:

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

#### Druck und Versand:

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

---

A E R O P E R S - R U N D S C H A U

---

Offizielles Organ der  
Vereinigung des fliegenden Personals der Swissair

---

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

---

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

---

Liebe Mitglieder,

Neuaufnahmen

Herr E. Stiefel, Navigator, wurde neu in die AEROPERS aufgenommen. Wir heissen ihn herzlich willkommen.

Vertragsverhandlungen

Bis heute hat noch keine Verhandlung stattgefunden, da auf Seite der AEROPERS die entsprechenden Leute nicht anwesend sein konnten. Es hat nur eine Diskussion über unsere eingereichten Begehren stattgefunden, die Verhandlungen aber beginnen erst.

Besprechung mit Herrn Schmidheiny

Ein Wunsch unseres Verwaltungsratspräsidenten, mit mir einmal zusammen zu kommen, gab am 25. ds. dem ganzen Vorstand die Möglichkeit, in einer ungezwungenen Aussprache verschiedene uns beschäftigende Probleme mit ihm zu besprechen.

Neue Seniority-Policy

Ich hatte ~~am~~ am 27. Oktober Gelegenheit mit dem System über die verlangte Planungsliste zu sprechen. Leider hat die Leitung - offenbar ist nicht ganz klar wer - bis heute keine eindeutige Stellung zu unserem Anliegen genommen und man plant mangels jeglicher Instruktion im System weiter mit einer Art von Openings wie bisher. Ich muss konstatieren, dass man uns seit dem 18. Juli 1961 im Ungewissen liess, dass man das Problem auch in der Flight OPS nicht behandelte und dass man uns nicht ernst zu nehmen scheint. Der Vorstand wird Sie über die nötigen Schritte, die eventuell zu unternehmen sind, nach der nächsten Vorstandssitzung orientieren.

Am 27. Oktober fand auf Wunsch der FPAS eine Besprechung zwischen je 2 Vertretern beider Vereinigungen statt. Das Resultat zeigte, dass man auf beiden Seiten bestrebt ist, die momentanen Divergenzen zu beseitigen, und dass die Klage bei der IFALPA zurückgezogen wird. Es wurde vereinbart, dass eine engere Zusammenarbeit stattfinden soll, um die uns Piloten betreffenden Probleme gemeinsam zu lösen.

Mit freundlichen Grüßen

sig. A. Sooder

---

CREW VERPFLEGUNG EUROPA ( LUNCH BOXES )

( Auswertung der Fragebogen )

Total der eingegangenen Fragebogen: 70

Die darauf aufgeführten Fragen wurden wie folgt beantwortet:

1. Finden Sie die Abgabe einer Lunch-Box an Bord des Flugzeuges zweckmässig?

Ja: 27                      Nein: 43

2. Möchten Sie auf die Lunch-Box verzichten, dafür wieder Displacement-Auszahlung ( Fr. 3.- )?

Ja: 45                      Nein: 25

3. Bemerkungen und Vorschläge:

Hier wurde vielfach erläutert, dass die negative Stellungnahme durch den unzumutbaren Inhalt und durch ungenügende Qualität bedingt sei.

Mit dieser Rundfrage ( nicht Abstimmung ), der in erster Linie der Charakter einer Meinungsforschung zukommt, wollten wir herausfinden, wie überhaupt sich die Besatzungsmitglieder zu dieser neuartigen Nachtverpflegung stellen. Es war keinesfalls beabsichtigt, der Aktion den Boden unter den Füßen wegzuziehen, bevor sie richtig angelaufen war.

Recht herzlichen Dank für Ihre Mitarbeit.

Unter Berücksichtigung der positiven Grundhaltung, welche in den " Bemerkungen und Vorschläge " ihren Niederschlag gefunden hat sowie aufgrund der Tatsache, dass sich in der Zwischenzeit der Inhalt der Lunch-Boxes ( Reichhaltigkeit und Qualität ) wesentlich gebessert hat, verschiebt sich das Abstimmungsergebnis leicht zugunsten der Beibehaltung der Lunch-Boxes. Die Einsatzkommission hat deshalb beschlossen, die Aktion auf alle Fälle während des Winters weiterlaufen zu lassen und hofft, dass sich bis dann eine eindeutige Stellungnahme der Betroffenen ergeben wird.

Für die Einsatzkommission:

K. Strickler

WAS UNS BESCHÄFTIGT...

Seniority Fragen und Free Days SA/FA

In der Rundschau Nr. 82 hat Ihnen Herr Sooder mitgeteilt, dass wir Herrn Dr. Berchtold verschiedene Unterlagen über das hängige Seniority-Problem unterbreiten würden. Wir haben ihm nun eine entsprechende Schrift von etwas über 30 Seiten, die den Titel trägt " Karrieren- und Salärvergleiche zwischen schweizerischen und ausländischen Piloten in der Swissair - Vorschlag zur Neuregelung des Anhangs A des Senioritäts-Reglements " zugesandt.

In der letzten Rundschau habe ich Ihnen berichtet, dass wir das Problem der Free Days SA und FA ebenfalls Herrn Dr. Berchtold unterbreiteten.

Am 9. Oktober hat uns nun der Herr Direktionspräsident den Eingang beider Briefe bestätigt, uns jedoch gleichzeitig um Geduld gebeten, da er in Hinblick auf die zur Zeit hängigen lebenswichtigen Probleme der Swissair vor seiner Abreise an die Jahresversammlung der IATA in Australien nicht mehr in der Lage gewesen sei, die ihm von uns unterbreiteten recht komplexen Detailprobleme eingehend zu studieren.

Versetzungsreglement

Wie Sie ja wissen, haben wir der Swissair vor einiger Zeit dieses Reglement zur Unterschrift zugesandt. Wegen Ferienabwesenheit des Herrn Direktionspräsidenten ( vergl. Rundschau Nr. 81 ) hat sich die swissair-interne Behandlung aber verzögert. Zudem hatte der Rechtsdienst noch gewisse formelle Abänderungswünsche. Da uns in der Zwischenzeit von Mitgliederseite ebenfalls noch verschiedene Aenderungswünsche zugegangen waren, ist das Reglement nochmals zwischen der Swissair und uns durchbesprochen worden, und die verschiedenen kleinen Aenderungen werden zur Zeit von den Vorstandsmitgliedern studiert.

Abgesehen von einem nun eindeutig verankerten Mitspracherecht der Aeropers bei Kommandierungen sowie von einer auch für Decharierungen vorteilhaften Regelung bezüglich Steuern steht noch das Datum des Inkrafttretens zur Diskussion. Die Swissair hat uns um eine Ueberprüfung unseres Standpunktes ersucht, da die von uns geforderte rückwirkende Inkraftsetzung per 1. Mai 1960 neben grossen administrativen Umtrieben einerseits zwar Nachzahlungen, anderseits aber auch Rückerstattungen nach sich ziehen würde. Auch hier wird der Vorstand pro und contra sorgfältig abwägen.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass dieses Reglement, an dem nun seit 1957 herumgefeilt wird, jetzt doch in nächster Zeit unter Dach und Fach kommen wird, und dass während dieser langen Zeit soviel Erfahrungen gesammelt werden konnten, dass diese wirklich komplexe Materie nun in einem guten Reglement geregelt sein wird.

Umfrage betreffend SPAREN

	Eingegangene Fragebogen	Mitgliederzahl	Stimmbeteiligung in %
Piloten	119	234	51 %
Navigatoren	19	34	56 %
Total Aktivmitglieder	138	268	51,5 %

Leider sind wegen Arbeitsüberlastung des Vorstandes die beiden ersten Fragen bezüglich Ausnützung und Dispatch noch nicht vollständig ausgewertet.

Die übrigen Sparvorschläge werden wir der Swissair in nächster Zeit zukommen lassen.

Im Auftrage des Vorstandes möchte ich an dieser Stelle allen Teilnehmern an dieser Umfrage für ihre Mitarbeit bestens danken.

IFALPA-BelangeA. Supersonic - Probleme

Der Vorstand hat in seiner letzten Sitzung beschlossen, grundsätzlich bei allen diese Frage betreffenden IFALPA-Meetings mitzuwirken. Ein erstes fand kürzlich statt, doch war es aus zeitlichen und personellen Gründen ( Einsatz, DTK ) nicht möglich, einen Aeropers-Vertreter ( Jet-Kommandant ) zu entsenden.

B. Nächste Konferenz

In nächster Zeit wird die Traktandenliste für die Jahreskonferenz 1962 zusammengestellt werden. Mitglieder, die ein bestimmtes Traktandum behandelt zu sehen wünschen, sind gebeten, ihre Vorschläge unverzüglich dem Sekretariat einzureichen.

C. Rapport über Unregelmässigkeiten

An der letzten IFALPA-Konferenz wurde beschlossen, gewisse festgestellte Unregelmässigkeiten, Unzulänglichkeiten oder Mängel ( deficiencies ) der Pilotenorganisationen des betreffenden Ortes resp. Landes direkt zu melden.

Der Grund dafür ist, dass die entsprechende Pilotenorganisation sicher am besten weiss, wie, wo und mit welchen Mitteln solche " deficiencies " am schnellsten aus der Welt geschafft werden können.

Solche " deficiency report " - Formulare, die auf dem Sekretariat bezogen werden können, sollen u.a. ausgefüllt werden bei Schwierigkeiten inbezug auf

- |                                     |                            |
|-------------------------------------|----------------------------|
| 1. ATC,                             | wie auch bei               |
| 2. Radio-Aids,                      | 6. Fastzusammenstössen und |
| 3. Verbindungen ( communications ), | 7. Emergencies             |
| 4. Flughäfen ( aerodromes ) und     |                            |
| 5. Meteo ,                          |                            |

Die IFALPA-Kommission ist der Auffassung, dass von diesem Mittel rege Gebrauch gemacht werden sollte, obwohl ähnlichen Versuchen bis heute kein grosser Erfolg beschieden war.

### Parkplätze

Die Swissair teilte uns mit, dass sie nach langwierigen Verhandlungen den Parkplatz, NE des Flughofes ( vor dem Flugsicherungsgebäude ) vom Kanton mieten konnte. Dieser Platz, der ab November mit halbautomatischen Barrieren versehen wird ( Magnetkarten-System ), enthält total 104 Standplätze, die dem fliegenden Personal zur Verfügung gestellt werden sollen.

Da aber die Swissair auf dem vorgesehenen Platz dem Kanton Fr. 10.- pro Monat und Standplatz bezahlen muss und z.B. innerhalb des Areals des Dept. IV Parkplätze in eigener Regie erbaute, hat die Geschäftsleitung in Hinblick auf die immer weiter um sich greifende Motorisierung aller Angestellten beschlossen, die Kosten - zumindest teilweise - auf die Benutzer zu überwälzen. Pro fest reservierten Parkplatz sind deshalb der Swissair Fr. 10.-- und pro Parkplatz innerhalb einer bestimmten, abgeschränkten Parkfläche Fr. 5.-- ( ca. 1 1/2 fache Belegung ) pro Monat zu entrichten.

Der Vorstand hat nach eingehender Diskussion und unter Berücksichtigung der Finanzlage der Swissair diesem Vorschlag zugestimmt, hat doch die Swissair bei ca. 1 1/2 facher Belegung annähernd gleich viel aufzuwenden wie bisher.

Sollte jemand von dieser Möglichkeit keinen Gebrauch machen wollen, so steht der jetzt geteerte, vergrösserte Parkplatz ( dessen einer Teil bisher dem fliegenden Personal reserviert war ) zwischen Flughafen und Frachthofgebäude weiterhin gratis zur Verfügung.

Ueber die genauen Details werden Sie bald durch die Swissair orientiert werden.

### Diebstahlversicherung für Autos

Einem unserer Mitglieder ist kürzlich sein neues Auto gestohlen worden. Andere Besatzungsmitglieder haben mir schon früher mitgeteilt, dass ihnen Gegenstände wie z.B. das Reserverad gestohlen worden seien.

Da rechtlich schwerlich jemand für derartige Vorkommnisse verantwortlich gemacht werden kann und das " Aufknacken " eines Autos für Spezialisten kein Problem darstellt, möchte ich allen Mitgliedern, die ihren Wagen auf dem Flugplatz stehen lassen, empfehlen, eine Diebstahlversicherung, die meines Wissens ca. Fr. 30.-- pro Jahr kostet, abzuschliessen. Auch die kommende Barriere wird " Spezialisten " kaum abhalten können.

### Interchange - Fragen

Die Swissair schlägt vor, im kommenden Winterflugplan die Caravelle Rotation SR 214/SK 614/SR 211 sowie SR 210/SK 615/SR 215 mit Swissair-Flugzeugen und - Besatzungen zu fliegen. Der Vorstand ist damit einverstanden, da die gleiche Rotation im Sommer durch SAS-Flugzeuge und - Besatzungen geflogen wird. Wir haben abmachungsgemäss unsere 3 skandinavischen Schwesterorganisationen um Zustimmung ersucht, eine Antwort ist jedoch noch ausstehend.

Der Kurs SR 250/1 wird im Gegensatz zum letztjährigen Programm ausschliesslich von Swissair-Besatzungen bedient werden.

Des weiteren erhielten wir von den 3 skandinavischen Vereinigungen die Erlaubnis, die uns von der SAS geliehene Caravelle LM-KLT bis zur Reparatur unserer durch einen Benzinwagen beschädigten Maschine zu fliegen. Ueberdies sind wir vorläufig berechtigt, bei Bedarf ( wenn keine DC-6/7 verfügbar ist ) die skandinavische Caravelle, die täglich in Zürich Night-Stop macht, für unseren Doppel-Londoner zu benützen.

### Ausstehende Mitgliederbeiträge

Ungefähr 20 Mitglieder sind trotz persönlicher schriftlicher Mahnung ihren Beitragspflichten noch nicht nachgekommen. Ich möchte die Säumigen bitten, ihren Mitgliederbeitrag in den nächsten Tagen dem Kassier noch zu überweisen. Vielen Dank.

### Uniform-Fragen

Die Swissair sandte uns nachstehenden Brief:

" Es ist Ihnen bekannt, dass die Geschäftsleitung dringende Sparmassnahmen angeordnet hat. Vor allem sind sämtliche Kosten, die im laufenden Jahr noch vermieden werden können, einzusparen.

Aus diesem Grunde wurde das Büro für Uniformierung beauftragt, für die restlichen Monate mit dem Ersatz von Uniformen und Uniformbestandteilen zurückhaltend zu sein, bzw. entsprechende Forderungen soweit als möglich bis 1962 zurückzustellen.

Es ist für uns selbstverständlich, dass durch diese Massnahmen die Uniform-Disziplin nicht berührt werden darf. Kleidungsstücke, die nicht dem Swissair-Standard entsprechen, müssen nach wie vor ersetzt werden. Alle Anschaffungen, die aber nicht unbedingt nötig sind, sollen vermieden werden.

Wir hoffen, mit dieser Massnahme noch eine Reduktion der Kosten erzielen zu können und danken Ihnen daher für Ihr Verständnis.

Mit freundlichen Grüssen

sig. A. Gehriger "

Wir bitten um entsprechende Kenntnisnahme.

Von einer allfälligen Einführung von Tropenhemden ( vergl. Rundschau Nr. 82 ) wird vorläufig abgesehen, doch soll diese Frage eventuell zu einem späteren Zeitpunkt, insb. wenn man bezüglich Equipment auf dem Far East klarer sieht, wieder aufgenommen werden.

#### Ruheraum für Besatzungen in Zürich

Ein Mitglied hat beanstandet, dass der Ruheraum ( neben den Garderobenkasten ) zu feucht sei. Wir haben uns mit dem ärztlichen Dienst in Verbindung gesetzt, der die Angelegenheit zusammen mit dem Baudienst untersucht.

#### Neues Mitgliederverzeichnis

Ich beabsichtige, per 1. Dezember 1961 ein neues Mitglieder-Verzeichnis herauszugeben. Deshalb bitte ich alle Mitglieder, deren Adresse oder Telefonnummer seit dem 1. April 1961 gewechselt hat und die mir noch keine entsprechende Mitteilung zukommen liessen, dies sofort nachzuholen.

#### Schliessung des Sekretariats wegen Militärdienst

Vom 20. November bis zum 16. Dezember 1961 werde ich im Militärdienst sein. Für dringliche Angelegenheiten wollen Sie sich bitte direkt mit Herrn Soeder ( Tel. 93 32 84 ) oder Herrn Stadelmann ( Tel. 83 68 22 ) in Verbindung setzen.

Mit freundlichen Grüßen

sig. Dr. P. Hunziker

---

#### BEANSTANDUNGEN DER HOTELUNTERKÜNFTE

Der mehr oder weniger zahlreiche Eingang der vor einiger Zeit geschaffenen Formulare für die Meldung von Beanstandungen der Unterkünfte zeigt uns, dass sich die Reklamationen fast ausschliesslich auf New York ( Belmont ) und Genf ( diverse Hotels ) beschränken.

Da die Swissair beabsichtigt, in New York das Hotel zu wechseln, wollen wir in dieser Sache vorläufig nichts unternehmen ( obwohl Diverses zu melden wäre ). Sollte die Zukunft zeigen, dass auch für absehbare Zeit das Belmont beibehalten wird, so werden wir diese Sache wieder an die Hand nehmen.

Für Genf ist die Angelegenheit darum etwas schwieriger, da dort dauernd in verschiedenen Hotels logiert wird und wir nicht **verkennen**, dass es ausserordentlich schwer hält, befriedigende Abkommen mit Hoteliers zu schliessen. ( Allgemeiner Zimmermangel ). Dies ist auch der Grund, weshalb verschiedene bis jetzt zu Tage getretene Mängel noch nicht behoben werden konnten.

Für die Deplacementkommission:

O. Scheitlin



GEDANKEN ZU UEBERSCHALLFLÜGEN

( Uebersetzung aus dem IFALPA-Bulletin, August 1960 )

Von 1945 bis 1950 verdoppelte sich die Anzahl der Passagiermeilen auf Domestic-Routen in den Vereinigten Staaten und in den folgenden 7 Jahren verdreifachte sich die Anzahl von 1950 zu dem verblüffenden Total von 2'500 Mio Passagiermeilen. Dieser ungeheure Aufschwung war weitgehend verursacht durch die zunehmende Geschwindigkeit und Kapazität der unmittelbar nach dem Krieg eingesetzten 4 motorigen Flugzeuge, welche trotz ihrer relativ hohen Kosten den Fluggesellschaften erlaubten, die Preisdifferenz zwischen Eisenbahn und Flugzeugen derart zu verkleinern, dass viele, die früher nie ans Fliegen dachten, dazu kamen, das Flugzeug als übliches und angenehmes Transportmittel anzusehen.

Die Fortsetzung dieser Entwicklung wird vorallem die Entscheidungen über Flugzeuge der Zukunft beeinflussen. Wie sich bereits bei der Einführung der heutigen Düsenflugzeuge zeigte, hat die Geschwindigkeit und somit das Transportpotential einen entscheidenden Einfluss, weshalb allgemein die Ansicht vertreten wird, dass der nächste Schritt in der Zivilluftfahrt die Einführung von Ueberschallflugzeugen sein wird, zumindest auf der wichtigsten Langstrecke, d.h. dem Nord-Atlantik. Ob es sich nun nur um ein Mach 1.3 oder 2.5 Flugzeug handeln wird, interessiert hier nicht; was uns bewegt, ist die Frage, ob das jetzige Air Traffic Control System in der Lage sein wird, solche Flüge zu regulieren.

Solch ein Flugzeug wird in der Umgebung der Flugplätze ungefähr gleich operieren müssen, wie die heutigen Düsenflugzeuge und somit, um seine optimale Cruising Höhe zu erreichen, durch die Regionen der langsamen Flugzeuge hindurchfliegen müssen. Bereits jetzt ist es auf frequentierteren Flughäfen für die heutigen Jets ausnehmend schwierig, die nötigen clearances für die optimale Flughöhe zu erhalten. Dies wird für Ueberschallflugzeuge gewiss noch schwieriger werden und zweifelsohne ihre Rentabilität höchst ungünstig beeinflussen, es sei denn, es komme eine drastische Aenderung des Kontrollsystems. Immerhin kann argumentiert werden, dass die climb and descent patterns von Ueberschallflugzeugen von denjenigen der jetzigen Jets nicht gross abweichen werden, um den Knall beim Durchbrechen der Schallmauer zu vermeiden, der, sofern das Flugzeug sich unter 35'000 ft befindet, erheblichen Schaden anrichten kann. Das bedeutet, dass ein Ueberschallflugzeug trotz seines allfälligen steileren Aufstiegs während der ersten Hälfte des climbs nicht viel schneller als die heutigen Düsenflugzeuge fliegen wird und so höchstwahrscheinlich unter der Schallgrenze bleiben wird.

Bezüglich des Flugzeuges selbst wird das zeitliche Intervall zwischen Abflug und Landung so klein werden, dass ein Ueberschallflugzeug eine durchgehende clearance bis zu seinem Bestimmungsort noch vor dem take-off erhalten muss, Dazu werden ausserordentlich exakte Navigationshilfen benötigt werden, um einer relativ grossen Anzahl von Flugzeugen zu erlauben auf völlig getrennten Wegen, gesichert gegen Kollisionsgefahr und mit einem absoluten Minimum von vom Boden angeordneten Aenderungen zu operieren.

Dass die Navigationshilfen, welche wir heute haben, ungenügend sind, ist allgemein anerkannt, und es ist sicher interessant zu vermerken, dass Fortschritte in der Entwicklung einer Navigationshilfe für Grossdistanzen in England wie auch in den USA erzielt wurden. Eine solche Hilfe wird absolut zuverlässig zu funktionieren haben, ihre Genauigkeit wird so gross sein müssen, dass eine kleinere seitliche Separation eingeführt werden kann als dies heute der Fall ist.

Vorausgesetzt, dass solche Hilfen entwickelt werden und dass sie für Ueberschallflugzeuge verfügbar sind, werden noch weitere Verbesserungen des Kontrollsystems nötig sein, z.B. bezüglich Meteo, VMC und IMC. Die Unterscheidung in VFR und IFR flights rules ist heute schon überholt, wird aber zweifelsohne im Ueberschallzeitalter verschwinden müssen, denn die hohen Geschwindigkeiten der Flugzeuge wird jede Aenderung der Flight-plans, sobald das Flugzeug in der Luft ist, verunmöglichen. Somit werden sich alle Ueberschallflüge nach einem IFR Flight Plan abwickeln, der nach Flugbeginn beinahe " sakrosankt " ist. Dies bedingt aber die Schaffung eines gemeinsamen, vereinigten Kontrollsystems, welches die gesamte Route überwacht, was einerseits nach einer Verminderung der nationalen Differenzen und andererseits nach einem hochentwickelten elektronisch gesteuerten Kontrollapparat für jeden einzelnen Flug ruft.

Gewiss sind für die Besatzungen der Probleme noch viele, denken wir beispielsweise nur an die Schulung, den Einsatz, die physische Wirkung der hohen Geschwindigkeit und der grossen Höhe etc. etc; doch kann aus Platzgründen darauf im Moment nicht eingegangen werden.

Schliesslich sind auch noch die Probleme der Gesellschaften zu berücksichtigen. Viele Leute behaupten, dass gewisse Gesellschaften die Düsenflugzeuge nur gekauft haben, um mit der Konkurrenz Schritt halten zu können. Dass dies bei den Ueberschallflugzeugen wieder der Fall sein wird, ist kaum anzunehmen; die Gesellschaften werden die neuen Flugzeuge nur dann kaufen, wenn sie überzeugt sind, dass ein Gewinn realisierbar ist, und die Kosten pro Sitzmeile mit denen heutiger Flugzeuge vergleichbar sind.

Wenn all diese Probleme gelöst sind, dann, und nur dann, wird der zivile Ueberschallverkehr Wirklichkeit werden. Zu jenem Zeitpunkt werden die Konstrukteure Mach 6 - Flugzeuge zu planen beginnen, deren Probleme zu lösen wohl unsern Nachfolgern überlassen sein wird.

Die hier skizzierten Probleme wie auch andere werden durch die IFALPA Supersonic-Study Group behandelt, denn wir wollen nicht mit der gleichen Nonchalance ins Ueberschallzeitalter " hineintrudeln ", wie in das heutige Düsenzeitalter mit seinen chaotischen Zuständen.

VIELLEICHT GEHT DAS AUCH DICH AN!

" Zehn Regeln für Menschen, die unbedingt an Herzanfall sterben wollen ".

Nachfolgend die zehn Punkte, welche der amerikanische " Conorary Club " zu beherzigen empfiehlt:

1. Ihr Beruf ist das einzig wichtige in diesem Dasein. Alles andere hat völlig zurückzutreten!
2. Widmen Sie den Samstag, Sonntag, die Abende und auch die Zeit, die Sie bisher nutzlos mit den Ferien verschwendeten, ausschliesslich Ihrer Arbeit!
3. Nehmen Sie unerledigte Akten aus dem Büro stets mit nach Hause, damit Sie sich daheim erneut in die Schwierigkeiten des Tages vertiefen können!
4. Sagen Sie niemals nein zu einem Extraauftrag, sagen Sie immer ja, sowieso!
5. Einladungen zu Empfängen, Gesellschaften, Kongressen, Tagungen usw. sind unter allen Umständen anzunehmen!
6. Essen Sie niemals langsam und in Ruhe. Geben Sie Ihrer Mahlzeit den Anstrich einer lebhaften geschäftlichen Verhandlung, um möglichst zwei, drei Sachen gleichzeitig zu erledigen!
7. Es ist ein Zeichen von schlechtem Charakter, alle Möglichkeiten zur Entspannung auszunutzen!
8. Golfspielen, Rudern, Fischen, Kartenspielen, Spazieren oder Gartenarbeit sind reine Zeitverschwendung!
9. Auf gar keinen Fall sollen Sie von Ihren Pflichten, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten irgend etwas an andere abtreten. Machen Sie grundsätzlich alles selbst! Und vergessen Sie nicht, dass Sie ewig leben werden.
10. Wenn Ihr Beruf Sie zu auswärtigen Besprechungen zwingt, so reisen Sie pausenlos und grundsätzlich nachts. Auf diese Weise können Sie sich morgens ohne Zeitverlust direkt in die Verhandlungen stürzen.

Vielleicht kann jeder von uns bei einzelnen Punkten in den eigenen Spiegel schauen, und sich dann etwas nachdenklicher von ihm entfernen.

Wilhelm Busch hat sich etwas kürzer gefasst und gesagt:

Wenn einer, der mit Mühe kaum  
gekrochen ist auf einen Baum  
schont meint, dass er ein Vogel wär,  
so irrt sich der!

## LEISTUNGEN DER IATA-GESELLSCHAFTEN 1960

Einem in der " NZZ " vom 7. Oktober 1961 erschienenen Bericht über die Leistungen der IATA-Gesellschaften sind folgende interessante Stellen entnommen:

- Der kommerzielle Lufttransport der westlichen Welt wird zu 9 Zehnteln von den für regelmässigen Linienbetrieb konzessionierten Unternehmen aller fünf Erdteile besorgt, welche die IATA bilden.
- 1960 haben die IATA-Betriebe ihre Kapazität um 15,1 % vergrössert und die Transportleistungen um 11,5 % erweitert.
- Die Zunahme der Zahl der Passagiere betrug 6% bei einer Zunahme der Passagierkilometer von 10,4 %.
- Ungefähr die gleiche Wachstumsquote erbrachte die Fracht ( 11,7 % ), während diejenige der Luftpost 22,2 % betrug.

Die Zahlen für die Kursflüge lauten:

		1959	1960
		(in Millionen)	
Geflogene Kilometer		2 448	2 394
Flugstunden		6,7	6,2
Fluggäste		77,7	82,4
Passagierkilometer		84 920	93 775
Passagiere u. Uebergepäck	tkm	7 581	8 395
Fracht	tkm	1 560	1 742
Post	tkm	478	584
Zusammen	tkm	9 619	10 721
Angebot	tkm	16 647	19 158
Auslastungsgrad	%	57,8	56,0

- Die internationalen Verbindungen haben sich stärker entfaltet als die Binnennetze.
- Die Zahl der Passagiere nahm um 17,6 % auf 18,2 Millionen zu.
- Die Passagierkilometer erforderten eine Ausdehnung um 21% auf 34,65 Milliarden.

( Während also der Anteil der internationalen Passagiere nur rund ein Viertel der Gesamtzahl ausmacht, machen die Passagierkilometer des internationalen Verkehrs immerhin 37% aus. )

- Der Auslastungsgrad war im internationalen Bereich mit 57,4 % um 2,4 % besser als bei den Inlandlinien.
- Die durchschnittliche Sitzzahl pro Flugzeug nahm von 56 auf 65 zu.
- Die Block-Durchschnittsgeschwindigkeit nahm von 366 auf 387 km/h zu.

<u>Die IATA - Flotte</u>	<u>1959</u>	<u>1960</u>
4- motorige Düsenflugzeuge	119	324
2- " " "	21	58
4- motorige Prop. Turbinenflugzeuge	417	444
2- " " "	20	36
4- motorige Kolbenflugzeuge	1407	1218 (Abnahme)
2- " " "	1426	1208 ( " )
1- " " "	29	51
Helikopter	40	37 (Abnahme)

Von 18 der IATA angeschlossenen Unternehmen sind letztes Jahr über 1,9 Millionen Personen über den Nordatlantik befördert worden. ( Ein Viertel mehr als 1959 )

- Acht Mitglieder der IATA, nämlich Aerolinas Argentinas, Air France, Alitalia-LAI, DLH, Iberia, KLM, SAS und Swissair lieferten die Unterlagen, um die ersten Vergleichsdaten der Verbindungen zwischen Europa und Südamerika zusammenstellen zu können. Das vergangene Jahr hat dieser Region mit einem Anstieg der Zahl der Passagiere um 46 % ( bei kleinerer Zunahme der Fracht und Post ) zu einem Auslastungsgrad von 70 % verholfen.
- Zahl der Südatlantikpassagiere 70 168. ( Nur 3,8 % der Zahl der Nordatlantikpassagiere! ).

Oktober 1961

Piff

---

The U.S. CAB has issued a three year foreign air carrier permit to charter operator Balair to make transatlantic flights for Swissair by agreement with that airline and to make six additional charter trips in one calendar year to and from the U.S. in each direction. Balair will operate the flights with two DC-4s and with two DC-6Bs to be acquired before the end of the year.

( ESSO Bulletin, Januar 1961 )

WIE SCHNELL IST DER DC-8 ?

Wir sind meistens genau orientiert über die " True Airspeed " unseres Flugzeuges, dagegen haben wir nicht direkt zu tun mit der Blockgeschwindigkeit, die für die Erstellung der Flugpläne von Bedeutung ist. Es hat mich daher interessiert, wie schnell der DC-8 im praktischen Einsatz ist. Die folgenden Angaben basieren auf Sommerflügen 1961. Im Winter dürften die entsprechenden Geschwindigkeiten etwas kleiner sein, beeinflusst durch stärkere Gegenwinde, vermehrte Holdings und zahlreichere Approaches.

Basierend auf allen untersuchten Flügen ( inkl. Kurzstrecke ZH-GE v.v. ) ergeben sich folgende Daten:

Blockdurchschnittsgeschwindigkeit 800 km/h  
Airborne-Durchschnittsgeschwindigkeit 837 km/h

Westbound-Direktflüge

a) Zürich oder Genf direkt New York:

Blockdurchschnittsgeschwindigkeit 768 km/h  
Airborne-Durchschnittsgeschwindigkeit 788 km/h

Bei diesen Flügen betrug die ESAD ( Equivalent Still Air Distance ) bis zu 7 500 km!

b) Westbound Shannon-New York oder Sta. Maria-New York:

Blockdurchschnittsgeschwindigkeit 752 km/h  
Airborne-Durchschnittsgeschwindigkeit 786 km/h

Eastbound-Direktflüge

New York - Zürich  
New York - Genf  
New York - Lissabon

Blockdurchschnittsgeschwindigkeit 884 km/h  
Airborne-Durchschnittsgeschwindigkeit 915 km/h

Oktober 1961

Piff

1958 2.6.	Manila, Phil.	PANA	B-377 N-1023-V
			ICAO AR/547

Unfall: Das Flugzeug (Boeing 377) stand auf der Linie San Francisco-Singapore im Einsatz und nahm um 2032 GMT (0432 L) nach routinemässig verlaufenem Flug Verbindung mit dem Flughafen Manila auf. An Bord befanden sich neben der achtköpfigen Besatzung 49 Fluggäste. Für die Landung wurde Piste 06 zugewiesen; das Flughafenwetter wurde mit Wolkenuntergränze auf 1000 ft, Sicht 2 Meilen, Wind aus Ost 4 kt, Gewitter und Regen gemeldet. Beim ersten Anflug kam das Flugzeug zu hoch, der Kommandant startete durch und holte wie vorgeschrieben nach rechts zum zweiten Anflug aus. Auch dieser misslang, und der Kommandant startete neuerdings durch. Das Wetter war bezüglich Sicht und Bewölkung wie gemeldet, mit böigem Wind von 7-8 kts aus Nordwest und Regenschauern, wobei aber im Endanflug die Sicht auf die Piste immer gewahrt blieb. Nach dem dritten Anflug setzte das Flugzeug um 2123 bei einer Geschwindigkeit von 130 mph und voll ausgefahrenen Landeklappen mit dem Hauptfahrwerk schwer auf. Das Fahrwerk brach, das Flugzeug neigte sich nach rechts, bis die Propeller Nr.3 und 4 den Boden berührten. Dabei flog ein Propellerblatt von Nr.3 in die Kabine und tötete einen Fluggast; ein anderer wurde schwer verletzt. Das Flugzeug rutschte weiter und blieb schliesslich 2850 ft vom Pistenbeginn und 27 ft vom rechten Pistenrand entfernt schwer beschädigt liegen. - Der Kommandant hatte auf dem Unfallflugzeug vor dem Unfall 12:36 Stunden geflogen.

Ursache: Harte Landung, mitbeeinflusst durch schweren Regen und Böigkeit.

1960  
14.9.

New York, N.Y., U.S.A.

American

L-188-A  
N-6127-A

CAB AAR No.1-0032/22.8.1961

Unfall: Das Flugzeug (Lockheed Electra) startete bei gutem Wetter um 0716 EST in Boston auf der Linie nach St.Louis, unter einem VFR-Flugplan bis zur ersten Zwischenlandung in New York, mit einer sechsköpfigen Besatzung und 70 Fluggästen an Bord. Das Fluggewicht lag mit rund 91.400 lbs gut unterhalb des zulässigen Höchstgewichts von 99.250 lbs; der Treibstoffverbrauch bis New York wurde auf 3600 lbs geschätzt. Der Flug verlief routinemässig bis zum Endanflug auf Piste 31 des Flughafens La Guardia. Die Pistenlänge betrug 5347 ft, wovon zufolge Bauarbeiten am Pistenende nur 4900 ft verfügbar waren; das Flugzeug benötigte unter den gegebenen Umständen ein Minimum von 4010 ft. Der Anflug führt über das Wasser; 161 ft vor der Piste liegt ein Damm, mit tagsüber nicht genau markiertem Kamm 8 ft über Pistenhöhe und 13 ft über dem Wasser. Knapp vor 0800 setzte das Flugzeug zum Endanflug an. Der Wind kam mit rund 20 kt aus WNW, bei leichter Böigkeit. Der Kommandant versuchte möglichst kurz zu landen, kam aber bei im übrigen normalem Anflug (Geschwindigkeit 120 kts, empfohlen 119 kts) zu tief und schlug mit dem Hauptfahrwerk - 1.3 ft unter Kammhöhe - gegen den Damm. Dabei wurde der linke Flügel teilweise abgerissen; 30 ft vor der Piste berührten die Propeller den Boden; das Flugzeug drehte sich über den linken Flügel auf den Rücken und in Gegenrichtung - und blieb schliesslich 1000 ft nach dem Damm, 150 ft links der Piste auf dem Rücken in Gegenrichtung schwerbeschädigt liegen. - Etwa die Hälfte der Insassen erlitten leichte Verletzungen, doch konnte das Flugzeug in kurzer Zeit geräumt werden.

Ursache: Zusammenstoss im Endanflug mit Hindernis vor der Piste ————— zufolge zu knapper Planung und Ausführung einer Ziel- landung möglicherweise mitbeeinflusst durch Mängel der Hindernis- markierung.