

aeropers rundschau

8. Jahrgang

Nr. 85

November 1961

Liebe Mitglieder	2
Was uns beschäftigt	4
Super Caravelle	7
Fortschritt vom Cockpit aus gesehen	8
Ein Lichtblick	9
Aus der NZZ	10
Bitte anschnallen	11
I.A.N.C.	12

Unfallberichte:

Guadalajara, Mexico, Aeronaves de Mexico, 2.6.1958
Damroh, NEFA, Indien, Indian Airlines, 25.6.1958
Charles City, Va., U.S.A., Capital, 18.1.1960

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 H. Käser, Navigator, wurde neu in die AEROPERS aufgenommen; wir heissen ihn herzlich willkommen in unserer Vereinigung.

Vertragsverhandlungen

Bis heute haben drei Verhandlungen stattgefunden. Es sind annehmbare Fortschritte zu verzeichnen, aber die härteren Nüsse werden immer etwas gegen das Ende zu knacken sein. Ich kann Sie hier nicht weiter orientieren, es muss zu einem späteren Zeitpunkt geschehen.

Ausländer-Seniority

1. Durch die sich immer wieder ändernden Planungsunterlagen war der Vorstand bis vor kurzen nicht in der Lage eine vernünftige Regelung ins Auge zu fassen. Auf Seiten der Swissair war es nicht viel anders.
2. Der seinerzeitige von uns gewünschte Stop von Promotionen der FPAS-Piloten, bis eine neue annehmbare Regelung vorhanden ist, wurde nicht beachtet.
3. Mit der FPAS wurde ein neues Vertragswerk geschaffen, worin ein Promotions-Quoten-System vorgesehen ist, d. h. bevor Umschulungen stattfinden, wird vorerst das aktuelle Quotenverhältnis der FPAS und AEROPERS festgelegt.
4. Die Swissair teilte uns am 22. November in einem Schreiben zusammenfassend folgendes mit:

" Durch Ihr einseitiges Vorgehen in der Juni-Abstimmung haben Sie eine Lage herbeigeführt, in welcher uns nichts anderes übrig blieb, als mit der FPAS Verhandlungen aufzunehmen. Nachdem Sie durch Ihre Abstimmung das Einschwenken auf eine gangbare Integrationslösung und die Führung gemeinsamer Verhandlungen mit der FPAS verunmöglicht hatten, konnte sich die Geschäftsleitung auf der Suche nach einem Ausweg nicht mehr binden lassen. Es gehört in den Bereich der unerfüllbaren Zusatzen, wenn Sie erwarten, die Swissair wäre bereit, unter dem Druck einer unannehmbaren Abstimmungs-Variante, weiter mit der AEROPERS über die Lösung des Ausländerproblems zu verhandeln. "

5. Der Vorstand hat am 23. 11. 1961 in einer ausserordentlichen Sitzung zu dieser " Lage " Stellung genommen und einen entsprechenden Beschluss gefasst, welcher Ihnen in nächster Zeit unterbreitet wird. Wenn ich diese Lage in Anführungszeichen setze, so wurden wirklich alle Schachzüge diskutiert, die für uns wie für die Swissair zum Vor- und Nachteil sein könnten.

Hotelwechsel in New York

Die Swissair hat ohne unser Einverständnis in New York einen Hotelwechsel ins Hotel Henry Hudson vorgenommen. Dieser Wechsel wurde auf die Gefahr hin unternommen, dass bei zu vielen Reklamationen wieder gewechselt werden muss. Wir spielen hier wirklich moderne Zigeuner.

Versetzungsreglement

Die verschiedenen kleinen Aenderungen von beiden Vertragspartnern konnten nun bereinigt werden, und das Reglement befindet sich erneut auf dem Wege zur Gegenunterzeichnung. Damit heffen wir, das seit 1957 pendente Reglement unter Dach zu bringen. Das Datum des Inkrafttretens wurde auf den 1. September 1961 festgelegt.

Da keine erheblichen Aenderungen gegenüber dem alten Reglement angebracht wurden, hat der Vorstand es in seiner Kompetenz erachtet, dieser neuen Fassung zuzustimmen.

Neuregelung Unfallberichte

Der Vorstand hat beschlossen, dass die Unfallberichte nicht mehr in der bisherigen Art und Weise ausgeführt werden sollen. Pro 1 bis 2 Rundschau wird lediglich nur ein Unfallbericht gebracht, welcher jedoch ausführlicher und interessanter zu gestalten wäre.

Das Sekretariat wird die entsprechenden vollständigen Untersuchungsberichte abonnieren, welche dann als Unterlagen zur Verfügung stehen. Die zukünftigen Unfallberichte werden dann durch uns erstellt. Zu diesem Zwecke benötigen wir einige Aeropers-Mitglieder, die hie und da einen Bericht erstellen können. Ich bitte alle Mitglieder, die sich für diese interessante Arbeit zur Verfügung stellen, sich beim Sekretariat zu melden.

Mit freundlichen Grüßen
sig. A. Sooder

WAS UNS BESCHÄFTIGT

Redaktions-Kommission

Um unsere Rundschau noch beweglicher zu gestalten, hat die Redaktions-Kommission beschlossen, weitere Aeropers-Mitglieder beizuziehen. Interessenten sind gebeten, sich beim Sekretär zu melden. Ebenfalls interessiert wäre die Kommission an Mitgliedern, die sich als Uebersetzer einzelner Artikel zur Verfügung stellen würden.

Sparvorschläge

Anlässlich unserer Umfrage über die Ausnützung der Besatzungsmitglieder und bezüglich Dispatch Service hatten wir eine dritte Rubrik unter dem Titel: " Sonstige Sparvorschläge " aufgeführt. Leider ist das Ergebnis dieser Rubrik sehr mager ausgefallen, und wir möchten deshalb nochmals alle Mitglieder, die irgendwelche konstruktiven Sparvorschläge wüssten, bitten, diese schriftlich dem Sekretariat einzureichen.

Orientierung über sämtliche Versicherungseinrichtungen der Besatzungsmitglieder.

Anlässlich der letzten Vertragsverhandlungen anfangs 1960 wurde mit der Swissair vereinbart, allen Besatzungsmitgliedern eine solche Orientierung zukommen zu lassen. In der Zwischenzeit hat mir das Büro für Personalversicherungen laufend einzelne Teile dieser ziemlich umfangreichen und ausführlichen Schrift zur Vernehmlassung zugestellt. Einer Veröffentlichung stünde an sich jetzt nichts mehr entgegen, doch haben wir beschlossen, die Herausgabe dieser Schrift noch für kurze Zeit zurückzustellen, da ja in den laufenden Vertragsverhandlungen die viel diskutierte Uebergangsrente im Schosse der VE Wirklichkeit werden soll.

Statusänderungen

Aufgrund von Art. 5 unserer Statuten wird Herr A. von Tscharner per 1.1.1962 zu den Passivmitgliedern übertreten.

Tropenhemden

In der Nr. 82 habe ich Ihnen über einen Vorstoß der Aeropers wegen der Einführung von Tropenhemden für FA und SA Besatzungen berichtet. Nun wurde im gegenseitigen Einvernehmen beschlossen, diesen Fragenkomplex vorläufig noch zurückzustellen, da er einerseits Mehrkosten bedingt und andererseits auch noch durch den zu verwendenden Flugzeugtyp bis zu einem gewissen Grade präjudiziert wird.

Streifenregelung

In der Rundschau Nr. 80 wurde das Streifenproblem eingehend behandelt. (Goldene Uniformen, Seite 10, ff.) In unserem Kommentar hielten wir damals fest, dass die Swissair uns eine Wiedererwägung ihres Entscheides zumindest inbezug auf Zuerkennung von 4 Streifen an DC-3 und evtl. CV-440 Capt. für die Zukunft zusagte.

Dieses Problem soll nun in nächster Zeit in einer Besprechung zwischen der Aeropers und dem Chefpiloten angepackt werden. Des weiteren sagte uns die Swissair verbindlich zu, dass die Aeropers in Zukunft stets begrüsst würde, bevor eine allfällige Aenderung der Abzeichen eingeführt würde.

Auswertung der Fragebogen

1. Besatzungsausnützung

Flugzeugtyp bzw. Kategorie	CV-440		SE-210		DC-8		DC-6/7 (Co-Pi teilw. PIC 440)		Naviga- toren	
	Eingegangene Antworten	40		35		35		25		15
<u>Ausnützung:</u> unter 40 h	--		7		1		1		--	
von 40-60 h	22 *		22 *		12		6		11	
über 60 h	18		5		22		18		4	
Bereitschaft zu 10-20 % Mehrleistung	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein
	31	9	31	4	21	13	14	10	11	4
* eher gegen 60 h										

2. Dispatch Service

Zur Erinnerung seien kurz nochmals die Fragen erwähnt:

- 1) Sind Sie gewillt, auf den Strecken, so Standard Flight Plans eingeführt sind, die Dispatcharbeiten, d.h. Ausfüllen der ATC und CFP sowie der Fueling Orders selbst zu übernehmen? a) in ZRH b) bei Aussenstationen
- 2) Gibt es auf Ihrem Sektor Flight Legs, wo Standard Flight Plans ebenfalls eingeführt werden könnten?
- 3) Bemerkungen

Die Auswertung ergab das nachfolgende Ergebnis:

EUM Sektor (Kolben) (47 Antworten)

- 1a) 44 Ja, 3 Nein
- 1b) und 2) entfallen
- 3) Verschiedene Herren schlagen für ZRH eine Art " Stand-by Dispatch vor für Verspätungen und Kurse mit kurzen Ground Times. 2 Herren möchten diese Aufgaben der ELS zuweisen.

EUM Sektor (SE-210) (31 Antworten)

1a) Zusätzliche Dispatch-Arbeiten in ZRH

28 Ja 3 Nein

1b) Verzicht, bzw. Beibehaltung des Dispatch

	Verzicht **	Beibehaltung	
<u>ATH</u> genereller Verzicht, bzw. Beibehaltung:	13 *	9	1,45:1
Verzicht, bzw. Beibe- haltung so, dass ZRH ATH und vv. weiter <u>mit</u> Dispatch geflo- gen wird:	22	9	2,5:1
BEI ***	17	7	2,4:1
CAI	18	3	6:1
TEH	15	4	3,8:1
- Die 7 Piloten, die <u>überall</u> auf den Dispatch verzichten wollen, sowie die 3 Piloten, die <u>nirgends</u> auf den Dispatch verzichten wollen, sind in obigen Angaben <u>inbegriffen</u> .			
- * 2 Piloten schlagen hier zusätzlich stand-by Basis vor.			
- ** 3 Piloten schlagen vor, dass Station mithilfe (Papier sammeln/Meteo/allg. Vorbereitungen).			
- *** Besonders in BEI: Abschaffung der flight watches (2 HH)			

NA Sektor (14 Antworten)

Praktisch sämtliche Herren sprechen sich für die Beibehaltung des heutigen Dispatchsystems aus, ausgenommen für Kurzstrecken. (ZRH - GVA und ZRH - LIS vv).

FA Sektor (6 Antworten)

Die 6 eingegangenen Antworten ergeben keine praktischen Resultate. Immerhin wurde mehrheitlich darauf hingewiesen, dass auf den Dispatch in der ME-Region verzichtet werden könnte, und dass auf dem ganzen FA Sektor der Dispatch grosso modo personell und technisch überdotiert sei.

SA Sektor (9 Antworten)

Allgemein wird die Notwendigkeit des Dispatches auf Kurzstrecken (ZRH-LIS vv) verneint.

6 Herren schlagen vor, zwischen RIO und BUE und vv Standard Flight Plans einzuführen.

Navigatoren (10 Antworten)

Da die Navigatoren auf verschiedenen Sektoren eingesetzt sind, ergab sich zwangsläufig eine starke Streuung der Antworten. Irgendwelche Schwerpunkte liessen sich deshalb nicht ermitteln.

Mit freundlichen Grüssen

sig. Dr. P. Hunziker

(17. November 1961)

SUPER CARAVELLE

wird in Auftrag gegeben.

Am Mittwoch fand unter dem Vorsitz von General de Gaulle eine Sitzung des Ministerrates statt, nach deren Ende wichtige Beschlüsse bekanntgegeben wurden. So wurde der " Vierte Plan " für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung genehmigt und in diesem Rahmen der Bau eines Mittelstrecken-Verkehrsflugzeuges mit Ueberschallgeschwindigkeit im Jahre 1962 beschlossen. Es wird sich hierbei um eine " Super Caravelle " handeln, deren Geschwindigkeit zweimal grösser als der Schall sein und deren Aktionsradius 4500 Kilometer betragen wird. Der Bau wird den Gesellschaften " Sud Aviation " und " Marcel Dassault " anvertraut, die übrigens mit der Gruppe " Britisch Aircraft Corporation " einen Vertrag abgeschlossen haben.

Wenn man liquidieren muss
und die Schlussbilanz beachtet,
wird ein Minus oft zum Plus,
je nachdem man es betrachtet.
Diese Rechnung ist ganz glatt:
Null ist nicht zu subtrahieren.
Alles, was man nicht mehr hat,
kann man auch nicht mehr verlieren.

(F. Endrikat)

FORTSCHRITT VOM COCKPIT AUS GESEHEN

Raketentriebwerke und elektronisch in die Ferne gesteuert schießt man Affen und neuerdings sogar Menschen in den Weltraum. Ab und zu kehren diese Lebewesen auf unseren Planeten zurück, wo sie - die Affen und die Menschen - als Helden gefeiert werden.

Weil die Elektronik für einmal nicht versagte, kriegt dann das Tierchen aus dem Urwald vor den Linsen der Wochenschau-Kameras eine extra grosse Banane. Der Kosmonaut aber wird von Land zu Land gereicht, damit die Damen der hohen Politiker ihn wenigstens berühren dürfen. Für diesen sogenannten Fortschritt werden Millionen von Rubeln und Dollars aufgeworfen, womit die Grossmächte einander Angst einjagen können.

Mit Atomen und Neutronen wird der Teufel an die Wand gemalt. Trotzdem diese winzigen Dingerchen mit ihren unheimlichen Wirkungen bekanntlich äusserst klein sind, erfordert doch das Forschen und Pröbeln mit ihnen ebenfalls eine schöne Stange Geld.

Ich bin noch nicht Pessimist. An die Gefahr der Impotenz bei Jet-Piloten, die sich mehr als andere Leute in stark mit Strahlen versuchten Köhen aufhalten, glaube ich nicht. Dieses Ammermärchen versuchte man uns schon vor zehn Jahren im Vampy U.K. aufzubinden, allerdings damals nicht wegen der Strahlen. Die beiden "Gegenbeweise" streiten sich im Moment hinter meinem Schreibtisch um einen Klötzliwagen.

Der letzte Absatz gehört eigentlich gar nicht in diesen Artikel, denn ich möchte an einen ganz anderen Ort hinaus. Aber wenn man schon einmal ketzerische Gedanken hat

Mit der Angst hat es immerhin etwas an sich. Die Angst eines Flugzeug-Zusammenstosses, welche die meisten Verkehrspiloten beschäftigt. Dieser "Cauchemar" könnte beseitigt werden, wenn.... ja wenn!

Unsere Jets beherbergen eine schöne Anzahl von schwarzen Boxes, die viele komplizierte, elektronische Systeme einschliessen. Wie Schuhschachteln in einem Bally-Geschäft sind sie fein säuberlich in ein Gestell geschoben. Darunter befindet sich ein Gerät - der "Flight Recorder" - welches verdammt genau arbeitet. Eine Elektronikbox aber fehlt in sämtlichen Radioracks aller Verkehrsflugzeuge; bestimmt nicht aus Platzmangel, sonst würden wir Piloten dafür gerne den Selcal opfern. Das Tragische ist, dass dieses Gerät - ich denke an ein "Anti Collision Warning System" - noch gar nicht existiert. Das Komische aber liegt darin, dass z.B. die Alliierten im zweiten Weltkrieg eine Radiohilfe in diesen Sinne besaßen und mit grossem Erfolg, selbst an Bord von kleinen Jagdflugzeugen, verwendeten. Das F.F.I. (Friend Foe Identification) meldete dem Jagdflieger mittels einer einfachen Warnlampe jedes gegnerische Flugzeug, welches ihn von hinten angriff. Eine solche zusätzliche rote Lampe auf dem Instrumentenbrett eines Verkehrsflugzeuges würde heute bei den Piloten eindeutig begrüsst. Warum das F.F.I. nach dem Kriege für Zivilgebrauch nicht weiterentwickelt wurde, ist mir unerklärlich.

Wenn man - jetzt kommen ganz spiessbürgerliche Gedanken - von der Forschung für Elektronik und Astronautik, die der Vernichtung dient, eine ganz kleine Summe Geld und etwas Wissenschaft abzweigen würde, könnte damit das Problem einer bordeigenen "Anti Collision Warning" gelöst werden. Zugleich wäre es für die betreffenden Forscher ein Beweis, dass in ihnen noch ein Funke Menschlichkeit steckt.

Ohne religiös zu sein, muss man als Pilot doch feststellen, wie selbst die grossen Airlines in diesem Sinne dauernd sündigen. Oder ist es keine Sünde, wenn auf dem Altar des Konkurrenz-Kampfes Geld für Mach 3 Projekte geopfert wird, bevor "Mach fast eins" sicher fliegt?

War es nicht schöner zur Zeit der rückständigen Fliegerei? - Keine modernen Flughäfen, nur Baracken. Kein Radar, dafür genügend Luftraum. Der Flight Plan auf der Rückseite einer kleinen Schachtel "Laurers - Grün". Die Vorschriften sauber abgelegt in einem Bundesordner und überall frohe Gesichter.

Damals flog man nur mit dem System, welches bei einem normalen Menschen durch eine Schädeldecke geschützt ist und mit einer mehr oder weniger behaarten Kopfhaut auf der nötigen Betriebstemperatur gehalten wird. Leider war es nicht ganz "trouble free".

Heute werden von verschiedenen Herstellerfirmen neue, fortschrittlichere Geräte angeboten, mit besonderem Hinweis - wenigstens in den Annoncen - auf ihre Safety. Im Betrieb zeigen aber auch diese eine gewisse Störanfälligkeit. Das neue - wird nie ohne Mithilfe des damaligen und ältesten Systems funktionieren - was uns allen, vom Cockpit aus gesehen, ein dankbares Lächeln abzwingt.

Schi

1954 → 2014

EIN LICHTBLICK!

Die amerikanische Regierung gibt den Plan eines verbesserten Flugsicherungssystems bekannt, dessen Verwirklichung 500 Millionen Dollar kosten soll. Mit Hilfe weitgehender Automatisierung soll das Fliegen in einem Zeitraum von 5 Jahren sicherer und rationeller werden. Im einzelnen sieht der Plan vor:

Automatisierung der Flugsicherungszentralen durch Elektronengehirne, welche die Aufgaben des Leitens der Flugzeuge, des Vorschreibens der Landefolge sowie der Ausschaltung möglicher Kollisionsquellen übernehmen; Verbindung dieser Elektronengehirne mit dem Radarsystem der Luftverteidigung; Vorschrift für alle Maschinen von DC-3 Grösse an aufwärts, einen neuen Typ von Funkortungsgerät mitzuführen, das den Radarstationen jederzeit die exakte Höhe und Position angibt. Weitere Vorschläge sehen besondere Luftkorridore für den Helikopterverkehr vor, die vermehrte Forschung auf dem Gebiet des Fliegens bei jedem Wetter und die Vereinheitlichung sowie Verbesserung der Flughäfen.

(NZZ, 15. 11. 1961)

FLUGZEUGGEDANKEN

Dort unten ist die Erde mein
 Mit Bauten und Feldern des Fleisses.
 Wenn ich einmal nicht mehr werde sein,
 Dann graben sie mich dort unten hinein,
 Ich weiss es.

Dort unten ist viel Mühe und Not
 Und wenig wahre Liebe. -
 Nun stelle ich mir sekundenlang
 Vor, dass ich oben hier bliebe,
 Ewig, und lebte und wäre doch tot -
 Oh, macht mich der Gedanke bang.

Mein Herz und Mein Gewissen schlägt
 Lauter als der Propeller.
 Du Flugzeug, das so schnell mich trägt,
 Flieg schneller !

J. Ringelnatz

AUS DER NZZ

Kündigung des Abkommens Brasilien-Schweiz

Beim Eidg. Luftamt ist von der schweizerischen Botschaft in Rio de Janeiro die telegraphische Meldung eingetroffen, dass Brasilien das brasilianisch-schweizerische Abkommen über den gegenseitigen Luftverkehr vom 10. August 1948 gekündigt hat. Noch im letzten Frühling hatte das Luftamt Verhandlungen mit Brasilien für die Anpassung des Abkommens. Am 26. Mai wurde von schweizerischer Seite in einem Aide-mémoire der Wunsch ausgedrückt, diese Verhandlungen vor Ende 1961 abzuschliessen. Im Bundeshaus wird erklärt, dass die Kündigung noch keineswegs die Weiterführung der Verhandlungen verhindere, dennoch aber eine höchst überraschende Wendung in der brasilianischen Haltung darstelle. Die Ueberraschung sei um so grösser, als Brasilien jahrelang aus dem Abkommen von 1948 Nutzen gezogen habe.

Brasilien hat ausser dem Luftverkehrsabkommen mit der Schweiz auch die vor vierzehn Jahren mit Dänemark, Norwegen, Schweden und den Niederlanden abgeschlossenen Abkommen zur Regelung des Luftverkehrs über den Südatlantik gekündigt. Die Kündigung betrifft die Dienste der Fluglinien der KLM, der SAS und der Swissair nach Südamerika.

In einer Note an die Internationale Organisation für Zivilluftfahrt (ICAO) gibt die brasilianische Regierung ihrer Sorge über die " Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation des Luftverkehrs über dem Südatlantik " Ausdruck, die sich nach Ansicht der Regierung daraus ergebe , dass zu viele Fluglinien Brasilien bedienten.

Die Kündigung der Abkommen wird sechs Monate nach Kenntnissnahme durch die ICAO wirksam. Es scheint, dass es darum geht, die Panair do Brasil zu schützen, welche die brasilianische Kündigung angeregt hat. Die Panair do Brasil hat auf den Linien Europa DC-8 Flugzeuge eingesetzt, während die europäischen Fluggesellschaften ihre Kurse noch mit Propeller-Flugzeugen bestreiten.

BITTE ANSCHNALLEN!

Unter diesem Titel erschien im Kumm-Verlag, Offenbach, ein ausgezeichnetes Fliegerbuch. Der Verfasser, Rudolf Braunburg, ist Captain auf Super-Constellation bei der Lufthansa.

Liebenswürdigerweise hat uns Herr Braunburg die Bewilligung gegeben, einige Auszüge aus seinem Buch in der Rundschau zu veröffentlichen.

Von dieser Erlaubnis machen wir nur zu gerne Gebrauch, scheinen uns doch seine lustigen Fliegergeschichten für die Weihnachtsgabe unserer Rundschau genau das Richtige zu sein.

Doch diesmal nur eine kleine Kostprobe:

Suchen Sie

Spannung/Aufregung/Angst?

Wollen Sie einmal ganz anders fliegen?

Dann nur mit

THRILL - AIRWAYS

sie garantiert Verspätung,
Motorausfall und Bruchlandung.

Neue Besen kehren gut, - neue Flugzeugtypen wegen Triebwerkschaden zum Ausgangshafen zurück.

Ein gut Gewissen ist ein sanftes Ruhekissen. Ein guter Autopilot noch viel mehr.

Uebrigens: Werden die reizenden Geschichten von ebenso gut gelungenen Zeichnungen illustriert.

Ist dieses Büchlein nicht ein geeignetes Weihnachtsgeschenk?

(Preis: Fr.7.-)

I.A.N.C. INTERNATIONAL AIRLINE NAVIGATOR COUNCIL

Am 23./24. Oktober fand in Paris das EUROPEAN REGIONAL MEETING statt, welches durch die Gruppe der AIR FRANCE organisiert wurde. Ca 30. Teilnehmer vertraten die Navigatororen der folgenden Airlines: AF, BOAC, DLH, SABENA, SWA, TAP, IRISH, TAI, UAT, BUA (British United) SAS, KLM und der SWR.

Einmal mehr wurden Crew Complement und Duties der heutigen wie der zukünftigen Navigatoren durchberaten. Die bisher verfolgte Policy des IANC, dass ein Besatzungsmitglied mit einer gültigen Navigatorenlizenz auf allen Strecken an Bord sein soll, wo zuverlässige " fixing facilities " nicht vorhanden sind, soll beibehalten werden .

Die Diskussion über die " Duties " ergab z.B., dass bei den Gruppen der TAI, UAT und der IBERIA ein Navro in Doppelfunktion arbeitet, wobei die Communicationen, auch diejenigen mit dem TWR durch den Navro hergestellt werden. Neu ist, dass auch die BOAC beabsichtigt, ihre Navigatoren mit einem R/T Brevet auszurüsten, um sie auf bestimmte Teilstrecken als Communicator einzusetzen. (Bei uns sind diese Brevets schon zum Teil verfallen; es scheint, dass wir der Geschichte vorausseilen).

Als wichtiges Traktandum wurde der Vorschlag unserer Gruppe behandelt und auch angenommen. STANDARDS OF NAVIGATIONAL EQUIPMENT AND NAVIGATIONAL PROCEDURES for North Atlantic and other regions to insure safe and efficient operation and possible reduction of ATC separation. Eigentlich dürfte klar sein, aber leider ist dem nicht ganz so, dass ein Navigator eine bestimmte Instrumentierung zur Verfügung haben muss, um eine saubere Navigation zu machen. (Unser Ansicht nach ist z.B. für eine NA-Operation ein Radio-Altimeter einfach unerlässlich und ein absolutes Minimum-Requirement). Wir konnten uns bei diesem Vorschlag auf das berufen, was wir als Ausrüstung der Nav. Station auf unseren DC-8 haben.

Aus Diskussionen wussten wir, dass über den Punkt " maintaining tracks as define in the flight plan " verschiedene Meinungen vorherrschen. Mit der Erklärung unserer (SWR) procedures ist es uns gelungen (wenigstens an diesem Meeting) die verschiedenen Meinungen auf einen Nenner zu bringen. Da dieser Vorschlag auch am PACIFIC REGIONAL MEETING des IANC angenommen wurde, dürfte der Erfolg an der Jahresversammlung im Februar 1962 nicht ausbleiben. Wir hoffen, mit diesem Vorschlag einen Beitrag für eine sichere Zivilluftfahrt geleistet zu haben.

Als weiteres Traktandum von Bedeutung wurde " The POSSIBLE EFFECTS OF COSMIC RADIATION ON CREW MEMBERS unter der Leitung von H. Almin, AF, besprochen. Almin führte aus, dass es sehr schwer sei, genaue Informationen über dieses Thema zu erhalten. Entweder wisse man tatsächlich noch nichts darüber, oder diejenigen, die etwas wissen, wollen es nicht veröffentlichen. Wir wurden angehalten, jegliche Informationen zu sammeln und an ihn weiterzuleiten. Herr Almin steht in Verbindung mit S.F. Singer, Professor of Physics, University of Maryland, welcher seinerseits in Kontakt mit General Don Flickniger, dem Kommandanten der U.S. Air Force Air Research and Development for aerospace medicine, ist.

Abschliessend wurde im bekannten QBG-Club ein Cocktail, verbunden mit Pressekonferenz, gegeben. Es war sicher nicht vorgesehen, dass unsere Vertretung noch das Protokoll schreiben musste, aber die Bitte wurde mit echt französischem Charme vorgetragen und nach so viel Champagner konnten wir's nicht mehr refüsieren.

1958
2.6.

Guadalajara, Mexico

Aeronaues de Mexico

L-749-A
XA-MEV

ICAO AR/573

Unfall: Das Flugzeug (Constellation) startete um 2200 LZ
im Instrumentenflug auf der Piste 28 des Flughafens
Guadalajara, mit 38 Fluggästen und einer siebenköpfigen Be-
setzung an Bord. Nach dem Start leitete es die im Flughand-
buch für den Steigflug vorgeschriebene Verfahrenskurve nach
links ein, führte diese aber nicht zu Ende, sondern flog
etwa zwei Minuten auf Südwestkurs geradeaus. Als es darauf
eine Rechtskurve einleitete, stiess es um 2206 - etwa 13 km vom
westlich des Flughafens befindlichen Funkfeuer entfernt - gegen
den Abhang des Gebirges von La Latilla. Das Flugzeug wurde zer-
stört, die Insassen kamen ums Leben.

Ursache: Nichtbefolgung der Verfahrensvorschriften beim Steig-
flug unter Instrumentenflugbedingungen in gebirgigem
Gelände.

1954 → 2014

1958 25.6.	Damroh, NEFA, Indien	Indian Airlines	DC-3C VT-COJ
ICAO AR/571			

Unfall: Das Flugzeug startete um 0902 LST in Mohanbari mit sieben Mann Besatzung, um im Gebiet von Damroh an der Nordwestgrenze Nachschub abzuwerfen. Um 1028 meldete es schweren Regen über Damroh, der zum Abwarten zwinge. Um 1035 flog es gegen die Abwurfzone, die im Tal des Yamni auf einer Höhe von 3700 ft/M liegt. Das Wetter hatte sich inzwischen soweit gebessert, dass die Erfüllung des Auftrags möglich schien. In der Abwurfzone führte das Flugzeug kurvenreiche Tiefflugmanöver aus, in deren Verlauf es mit dem linken Flügel Bodenberührung erhielt und zerstört wurde. Fünf Mann der Besatzung wurden getötet, die übrigen schwer verletzt. Die Untersuchung ergab, dass im Zeitpunkt des Unfalls der rechte Tank praktisch leergeflogen und der linke noch ganz voll war, sodass wahrscheinlich ein Motorausfall auf kritischer Höhe zum Unfall beigetragen hatte.

Ursache: Bodenberührung im Tiefflug, wahrscheinlich mitverursacht durch Motorausfall auf kritischer Höhe, zurückzuführen auf Fehlbedienung der Treibstoffanlage.

1960 18.1.	Charles City, Va., U.S.A.	Capital	V-700-D N-7462
CAB AAR SA-353/No.1-0001/15.9.1961			

Unfall: Das Flugzeug stand auf der Linie Chicago-Norfolk im Dienst _____ und startete in Washington D.C. um 2140 EST unter einem IFR-Flugplan, mit 46 Fluggästen und einer vierköpfigen Besatzung an Bord. Nach routinemässigem Verlauf meldete es sich um 2201 auf Reise Flughöhe 8000 ft/M über Tappahannock, und um 2205 hatte es weiteren routinemässigen Funkverkehr, immer noch auf 8000 ft/M. Später hielt es Funkstille. Das Streckenwetter war gekennzeichnet durch Wolkenhöhen von 100-400 ft/G bis auf 13.000 ft/M und Vereisungsbedingungen. Gegen 2219 wurde das Flugzeug in der Nähe von Charles City, etwa sechs Meilen östlich der vorher benützten Luftstrasse V-213 auf geringer Höhe gesehen, wie es zwei Kreise flog, immer tiefer kam und offensichtlich mit Triebwerkschwierigkeiten zu kämpfen hatte. Unmittelbar nach einem letzten Aufheulen des Triebwerks traf es in bewaldetem Gelände auf den Boden, indem es nahezu ohne Vorwärtsgeschwindigkeit und etwa acht Grad angestellt von fünf Bäumen aufgespiesst wurde - zwei gingen durch jeden Flügel, einer durch das Heck - und dann in Brand geriet. Alle Insassen kamen ums Leben. - Die Untersuchung zeigte, dass im Moment des Auftreffens die Triebwerkeinheit Nr.4 richtig gedreht hatte und Nr.3 im Begriff anzulaufen gestanden hatte, während die beiden andern stillgestanden hatten. Der auf dem Triebwerk (Rolls Royce Dart) vorhandene Enteiser an den Einläufen ist so konstruiert, dass er nach geringer Eisbildung einsetzen soll, worauf das Eis in kleinen Stücken einläuft; wird mit der Einschaltung zulange zugewartet, so kann die betreffende Triebwerkeinheit durch die einlaufenden grossen Eisstücke ausgelöscht werden; fallen in der Folge die Generatoren aus, so können die Batterien nach kurzer Zeit soweit abfallen, dass nicht mehr genügend Strom für die Propellerverstellung und das Wiederanlassen zur Verfügung steht. Die anzuwendenden Verfahren waren von der Triebwerkfirma auf Grund von Erfahrungen weiter entwickelt, aber im Zeitpunkt des Unfalls noch nicht ins Flughandbuch der Unternehmung aufgenommen worden.

Ursache: Triebwerksausfall zufolge verspäteter Benützung der Enteisungsanlage unter Vereisungsbedingungen.