

Aeropers Rundschau

8. Jahrgang

Nr. 76

Februar 1961

Liebe Mitglieder	1
Was uns beschäftigt	3
Apropos Sparen	6
Rekorde	7
Auswertung Fragebogen NY-ATC	8
Bericht über den Unfall in New York	9
Luftverkehr in USA	13
Auswertung Caravelle Fragebogen	14

Unfallberichte:

Bolivar, Arg., Aerolineas Argentinas, 8.12.1957
Ozamis, Phil., Philippine Air Lines, 11.12.1957
Williamsport, Penna., USA, Allegheny Airlines, 1.12.1959

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

Der Vorstand hat die Herren

K. H. Schnyder, Pilot
und
R. Läderach, Navigator

einstimmig in die AEROPERS aufgenommen und heisst sie in unserer Vereinigung willkommen.

Einheitliche Seniority-Liste

Die Erstellung einer gemeinsamen Seniority-Liste (alle Swissair-Piloten in einer Liste) nach herkömmlichen Methoden erwies sich als schlechthin undurchführbar. - Darauf versuchten wir es mit einem neuen Approach, der sich als bedeutend geeigneter erwies.

Wir erstellten die gemeinsame Seniority-Liste im wesentlichen aufgrund einer eigenen Formel und einigen beschränkenden Kriterien. Die Formel ergibt für einen in die Swissair eingetretenen Ausländerpiloten aufgrund seines Ranges ein theoretisches Eintrittsdatum. Dieses theoretische Eintrittsdatum wurde dann verglichen mit dem Eintrittsdatum (resp. B-Kurs) der Schweizer-Piloten, die bei Eintritt des Ausländerpiloten denselben Rang wie dieser bekleideten. Die ausführlichen Kriterien finden Sie in der Rubrik " Was uns beschäftigt ".

Anpassung von Displacementansätzen

Im Rahmen der Bemühungen, die Ausgabenbremse anzuziehen, wurde bekanntlich von der Swissair die Initiative auf generelle Senkung der Displacementansätze lanciert.

Ueber unsere diesbezügliche Stellungnahme habe ich Sie in der Dezember-Rundschau orientiert. Diese grundsätzliche Stellungnahme bleibt bestehen. - Dagegen haben Vergleiche und Untersuchungen ergeben, dass die Ansätze von Nebenauslagen selbst unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse, für verschiedene Orte nach sehr verschiedenen Massstäben festgelegt wurden. Der Vorstand der AEROPERS hat daher einigen Reduktionen zugestimmt unter gleichzeitiger Bedingung nach dringend notwendigen Erhöhungen an anderen Orten.

Erhöhung erfahren die Orte: Hongkong, Buenos Aires, Rio de Janeiro und Tel Aviv.

Reduktionen, resp. Anpassung im oben erwähnten Sinne erfahren die Orte: Karachi (Senkung der Nebenauslagen), Beirut und Warschau.

Einsatz von Capt. E. Tröhler (Stv. Sektor Chef Pilot Europa)

Nach eingehendem Studium und Prüfung aller Umstände gelangten wir unter Berücksichtigung nachgenannter Bestimmungen und Begründungen zu folgendem Beschluss:

1. Die Swissair kann Herrn Tröhler zum PIC DC-6 ohne entsprechende Abgeltung gemäss Seniority-Reglement ernennen und anerkennt gleichzeitig, dass es sich um einen absoluten Ausnahmefall handelt, der sich aus den gegenwärtigen wichtigen Bedürfnissen des Sektors Europa ergibt.
2. Da die Funktionäre ebenfalls dem Seniority-Reglement unterstehen, wird Herr Tröhler nur so lange als PIC DC-6 eingesetzt und bezahlt, als es die Erfüllung seiner Aufgabe erfordert; nach Abgang der DC-6 Flotte wird er in die dannzumalige Funktion seiner Seniority-Gruppe zurückgeführt und entsprechend bezahlt, d.h., seine Stellung in der Seniorität wird von der obigen Massnahme in keiner Weise begünstigt.
3. Der Einsatz von Herrn Tröhler darf nicht seniority-älteren Piloten die Umschulung zum PIC DC-6 versperren, d.h., dass der Bedarf an PIC DC-6 so zu planen ist, dass das PIC Assignment von Capt. Tröhler nicht berücksichtigt wird.

Wir gelangtem zu diesem Entscheid, nachdem wir feststellen konnten, dass die Flight OPS auf unsere Einwände hin eine andere personelle Lösung, welche uns seniority-mässig nicht berührt hätte, vorgesehen hatte. Diese Lösung wurde dann aber durch persönliche Wünsche (Jet Umschulung) der Betroffenen durchkreuzt. Für den Chef Piloten Europa liegt zudem ein grosser Vorteil in der Personal-Union seines Stellvertreters und eines mit der Ueberwachung der DC-6 Piloten vertrauten Mannes.

Ein weiterer Grund liegt nicht zuletzt in der angespannten Finanzlage der Swissair, hätte doch jede andere Lösung (Abgeltung verschiedener Gruppen oder Ernennung eines speziellen Supervisory Piloten DC-6) mehr Geld gekostet.

Im betreffenden Brief an die Flight OPS haben wir zudem festgehalten, dass bis zur Einführung eines grundlegend neuen Flugzeugtyps einem solchen oder ähnlich gelagerten Ausnahmegesuch unsere Zustimmung versagt werden müsste.

Ordentliche Generalversammlung

Die ordentliche Generalversammlung findet am Montag, 8. Mai 1961 statt. Darf ich Ihnen in Erinnerung rufen, dass gemäss Art. 23, Abs. 2 der Statuten über Anträge seitens der Mitglieder nur dann abgestimmt werden kann, wenn sie mindestens 6 Wochen vor der Generalversammlung dem Sekretariat eingereicht werden.

Mit freundlichen Grüssen

sig. H. R. Christen

WAS UNS BESCHÄFTIGT

1. Steuerpauschalierung

In der Zwischenzeit haben Sie ein diesbezügliches Formular erhalten.

2. Nicht-Betriebsunfall-Zusatzversicherung

Bekanntlich ist die NBUZ für alle obligatorisch. In den letzten Swissair-News auf Seite 8 wurde nun die Neuordnung dieser Versicherung bekannt gegeben, doch hat der Vorstand im Hinblick auf unsere besonderen arbeitsvertraglichen Gegebenheiten beschlossen, die NBUZ unverändert beizubehalten, da eine dreimal so grosse Kapitalzahlung bei Tod und eine doppelt so hohe bei Invalidität einem erhöhten Heilungskostenzusatz vorzuziehen ist.

3. Deplacements

Als Ergänzung zu den Ausführungen von Capt. Christen erlaube ich mir, Ihnen die Existenz unserer Deplacement-Kommission in Erinnerung zu rufen. Diese Kommission setzt sich wie folgt zusammen:

HH: O. Scheitlin (Vorsitz)
 P. Bietenholz
 A. Hager
 D. Moreillon
 H. Vogler

Wenn Sie nun finden, dass dieses oder jenes verändert werden soll, so kommt die AEROPERS nicht ins Spiel, wenn Sie lediglich auf Ihrem voyage report eine entsprechende Bemerkung anbringen. Erstellen Sie deshalb in solchen Fällen stets eine Kopie zu unseren Händen oder wenden Sie sich direkt an ein Mitglied der Displacement-Kommission. Für den Fall, dass Displacementansätze erhöht werden sollen, ist es unerlässlich, die Displacementkommission mit den entsprechenden Unterlagen wie Speisekarten etc. zu versehen. Nur bei bester Dokumentation haben unsere Vorstösse Aussicht auf Erfolg.

4. IFALPA-Konferenz

Die Konferenz 1961 findet vom 7. bis 14. März in Mexico statt. Der Vorstand hat Capt. A. Soeder und den Schreibenden als Delegierte bestimmt; Ersatzmann ist Capt. L. Ritzi. Das Sekretariat bleibt somit vom 4. - 17. März ca. geschlossen.

5. Crew + Aircraft Interchange

Am 24. und 25. Januar fand in Amsterdam ein Meeting der SAS-, KLM- und SWR-Piloten-Vereinigungen statt, wo laufende und zukünftige Probleme behandelt wurden. Als Vertreter der AEROPERS delegierte der Vorstand Capt. R. Meier und den Schreibenden.

An diesem Meeting wurden die verschiedenen Probleme, die ein Interchange mit sich bringt, wie z.B. die rechtliche Verantwortung des PIC, Versicherungen, Crew-Complement, Duty-Time-Regulations etc. behandelt, ohne dass allerdings schon überall ein definitives Ergebnis erzielt wurde.

Einer Verlängerung des bestehenden SE-210 Interchanges SR 250/1 und SK 614/5 bis Ende Winterflugplan wurde zugestimmt. Das nächste Meeting, an dem vorgenannte Probleme sowie der für den Sommer 1961 geplante SE-210 Interchange behandelt werden, findet am 28. und 29. März in Zürich statt.

Diejenigen Herren, welche Freude hätten an dieser Konferenz teilzunehmen, sind gebeten sich beim Sekretariat zu melden.

6. Gemeinsame Seniority-Liste

In Ergänzung der Ausführungen von Capt. Christen gebe ich Ihnen nachstehend die Kriterien, aufgrund derer eine gemeinsame Seniority-Liste erstellt wurde, bekannt:

1. Zuerst wurde ein theoretisches Eintrittsdatum festgelegt, indem das effektive Eintrittsdatum um eine bestimmte Anzahl Jahre gemäss nachstehender Tabelle reduziert wurde. Dieses theoretische Eintrittsdatum wurde dann mit dem Eintritt der Schweizer in die Swissair (B-Kurs) verglichen und ergab so den zugehörigen Platz in der Seniority-Liste.

Funktion bei Eintritt SWR	Gewährte Jahre
Co-Pi DC-3, DC-4 und CV-440 (Heute 2nd Officer)	1
Capt. DC-3, Co-Pi DC-6 und DC-7 (Heute 1st Officer)	3
Capt. DC-4 und CV-440	4

2. Diese obgenannte Regel erfuhr allenfalls insofern eine Einschränkung, als ein Ausländer nie über einer schweizerischen Gruppe eingestuft wurde, in welcher sich Schweizer befanden, die gleichzeitig oder schon früher in der Swissair den gleichen Rang wie der Ausländer bekleideten. Diese Regel ist bereits heute im Zusatzprotokoll zum Seniority-Reglement enthalten.

Beispiel:

Ein als CV-440 Capt. angestellter Ausländer, der am 1.3.1958 in die Swissair eintrat, kann nicht oberhalb derjenigen schweizerischen Seniority-Gruppe eingestuft werden, in welcher ein Pilot bereits am 1.3.1958 den Rang eines CV-440 Capt. bekleidete.

3. Piloten, die nach dem 1.7.1957 in die Swissair eintraten, wurden grundsätzlich nach dem Eintrittsdatum ohne Dienstjahrenrechnung eingereiht.

7. Neue Einsatzrichtlinien Kolben

Die neuen Kolbeneinsatzrichtlinien, von denen ich Ihnen das letzte mal berichtete, sollen am 13. März mit der Swissair definitiv bereinigt werden.

8. Versetzungsreglement

Kürzlich hatten wir erneut eine Sitzung mit der Swissair und wir hoffen, Ihnen Ende März das Reglement zur Abstimmung vorlegen zu können.

9. Heizöl

Die Umfrage ist auf ein recht grosses Interesse gestossen. Ich habe nun diejenigen Herren, welche bis anhin am günstigsten bezogen, direkt kontaktiert und werde jetzt mit den verschiedenen Lieferanten Verhandlungen aufnehmen. Ich hoffe, Ihnen im April definitive Vorschläge unterbreiten zu können.

10. Parkplatz und Crew-Eingang

Der Kanton hat sich verpflichtet, die schönen grossen Löcher auf dem Crew-Parkplatz, welche bei Regenwetter besonders nachts trockenen Füßen so bekömmlich waren, aufzuschütten. Der Personaleingang bei den Parkuhren soll in nächster Zeit nun endlich eröffnet werden.

Mit freundlichen Grüssen
sig. Dr. P. Hunziker

APROPOS SPAREN

Aus der Rundschau Nr. 74 ist zu entnehmen, dass wir auch einen Beitrag an die allgemeinen Sparmassnahmen, die nun durchgeführt werden müssen, leisten sollten.

Ich möchte hier nun einige Gedanken zu diesem Problem anführen und einen Vorschlag für die AEROPERS unterbreiten:

1. In den letzten Jahren hat sich unsere Gesellschaft ganz gewaltig vergrössert, und wir haben auch immer gute Einnahmen gehabt. Die Einführung neuer Flugzeuge und die verschiedenen nicht voraussehbaren Umstände sowie die härtere Konkurrenz zwingen uns nun zum vermehrten Sparen.
2. Wir Piloten haben in den letzten Jahren vieles gesehen und uns vielleicht hie und da auch Gedanken gemacht. Es ist unserer Gesellschaft gut gegangen, es wurde gut gebaut, gut eingerichtet und gross organisiert. Wir sind so gewachsen, dass sich jeder Zweig nach seiner Art ausbauen konnte, und die Kosten waren, es scheint wenigstens so, Nebensache. Das Beste war nicht gut genug. Es ging fast soweit, dass jeder sein eigener, kleiner oder grösserer König war; das Hauptprinzip, gut und dennoch billig und praktisch zu planen, um das Ganze im Auge zu behalten und nicht sich und damit seine Stelle in den Vordergrund zu stellen, ging mit unserer Grösse und unserem Wohlergehen etwas verloren. Ja, man hat sogar manchmal den Eindruck, dass man sich untereinander bekämpft und benachteiligt, um seine Mängel nicht im Vordergrund erscheinen zu lassen, oder man versucht damit sie in Vergessenheit zu stellen.
3. Ich bin der Ansicht, dass irgendein Abbau zulasten des Angestellten grundfalsch ist und das noch in einer Zeit der Hochkonjunktur, wo die Preise keinesfalls im Sinken begriffen sind. Ein solches Vorgehen fördert auf keinen Fall die Arbeitsmoral, welche für ein Unternehmen, wie wir es sind, lebenswichtig ist, wo wir doch von jedem Angestellten verlangen müssen, dass er vorausdenkt, voraushandelt und das Beste tut und zu leisten versucht.
4. Wir Piloten der AEROPERS haben ein grosses Interesse, dass es unserer Gesellschaft gut geht. Wenn es anders wäre, würden wir uns den Ast, auf dem wir sitzen, selber absägen. Ich glaube bemerken zu können, dass wir uns auch immer positiv eingestellt haben und dieser Idee auch nachleben. Meines Erachtens kommt dies in den Einsatzrichtlinien, im Arbeitseinsatz und im Salär (ein mittleres, europäisches Pilotensalär) zum Ausdruck.

Durch die Zusammenarbeit SAS-SWISSAIR kommen wir nun auch vermehrt mit unseren nördlichen Kollegen in Kontakt. Diese haben eine ganz anders geartete Einstellung gegenüber ihrer Gesellschaft: Die Gewerkschaft fordert oder streikt. Wie das finanzielle Ergebnis ausfällt, kümmert sie nicht sehr. (SAS hat in den Jahren 1959/60 84 Mio. S.Kr. Defizit)

5. Nun zu meinem Vorschlag. Wir haben in unserer Gesellschaft ein Mittel, um unsere Beobachtungen und Unregelmässigkeiten zu melden (PVR). Es gibt aber noch andere Feststellungen, die hier nicht vermerkt werden können und zudem entspricht die Behandlung der Meldungen auf dem PVR nicht dem, was wir uns davon vorstellen, denn irgendwo macht die Meldung halt, wird sogar schubladisiert, oder wir erhalten als Antwort irgendeine Ausrede, die ja manchmal menschlich zu verstehen ist.

Ich schlage vor, dass wir unsere Beobachtungen, Unregelmässigkeiten und Erfahrungen auch an das Sekretariat AEROPERS melden, wo diese dann zusammengestellt und anhand eines Weissbuches der Direktion zur Verfügung gestellt werden. Leider ist der Nachteil, dass die Meldungen etwas spät erfolgen, nicht zu umgehen. Wichtig ist, dass unsere Beobachtungen gesammelt werden und sie zu einer gewissen positiven Mitarbeit für die Direktion wie für uns Verwendung finden.

Ich hoffe, dass der Vorstand meinen Vorschlag gutheisst und alle Mitglieder zu dieser positiven Mitarbeit bereit sind, auch wenn nicht jeder Aktionär der Gesellschaft ist.

A. Sooder

REKORDE.....

Die SWISSAIR teilt mit:

" In Ergänzung unserer gestrigen Meldung vom Rekordflug der DC-3 " Machzweiplus ", die auf der Strecke von Kloten nach Bassersdorf eine neue absolute Bestzeit aufstellte, legte das Strahlflugzeug DC-8 " Wiibärgschnägg " die Strecke.....". Halt, es begann mit der SBB: ZH HB ab 0711, Basel SBB an 0839, Carfahrt durch das Niemandsland nach Blotzheim, - und jetzt fährt die Meldung weiter " Basel - Geneva - Lisbon - Santa Maria - New York, in k e i n e r neuen Rekordzeit zurück. Benachteiligt durch die kurzen Streckenabschnitte gelang es der Besatzung nicht, die zeitweilig bis zu 250 km/hr blasende Gegenwinde zu überlisten und die in dieser Höhe herrschende Schallgeschwindigkeit von ca. 1200 km/hr einzuholen. "

Nachtrag des Lesers:

Zur Abwechslung könnte ich mir einmal folgende Meldung vorstellen:

" Das Flugzeug verliess Kloten zu der im Flugplan gedruckten Abflugszeit und erreichte New York zu der im Flugplan angegebenen Ankunftszeit. Von der " Advise Time " wurde diesmal kein Gebrauch gemacht! "

Hü

AUSWERTUNG DER FRAGEBOGEN BETR. NY - ATC

Die DC-8 PIC erhielten im Dezember einen Fragebogen über die ATC in NY. Ich danke für die retournierten Formulare und die wertvollen Ansichten. Diejenigen, welche zufällig noch ein Formular irgendwo haben oder finden sollten, bitte ich, es nicht mehr einzusenden, da die Auswertung gemacht ist; ich danke gleichfalls für deren besondere Ansichten.

AS

1. Einflug ab RVH bei VMC-Kon- ditionen, allgemein	gut	8%	mittel	80%	schlecht	-
2. Einflug ab RVH bei IMC-Kon- ditionen, allgemein	gut	24%	mittel	48%	schlecht	16%
3. Mussten Sie öfters mit IFR- Flugplan bei VMC-Konditionen längere Holdings machen?	ja	48%	nein	48%		
4. Ausflug bei HTO	gut	64%	mittel	32%	schlecht	-
5. Sind die erhaltenen Höhen für Holdings den Jetflz. angepasst?	ja	16%	nein	72%		
6. Sind die Holdings unter 10'000 ft für mehr als 15 Mi- nuten öfters vorgekommen?	ja	48%	nein	48%		
7. Haben Sie schon Holdings unter 6'000 ft für mehr als 10 Minuten gemacht?	ja	40%	nein	56%		
8. Sind die Informationen für Delays	gut	-	mittel	56%	schlecht	40%
9. Mussten Sie schon öfters ohne bestimmte Delay-Meldung für mehr als 15 Minuten Hol- ding machen?	ja	48%	nein	48%		
10. Mussten Sie schon ohne Delay- meldung für mehr als 25 Minu- ten Holding machen?	ja	16%	nein	72%		
11. Wie finden Sie die Radar- Vektoring auf ILS	gut	16%	mittel	80%	schlecht	-
12. Wurde das Radar-Vektoring schon öfters in irgendeiner Phase unterbrochen, wo Sie es noch für nötig befunden hät- ten?	ja	32%	nein	64%		
13. Finden Sie, dass VFR-Traffic den Anflug von IFR fliegen- den FLZ stört?	ja	96%	nein	-		

14. Wurden Sie schon durch VFR fliegende FLZ im Anflug gestört? ja 80% nein 16%
15. Mussten Sie aus obigem Grunde schon einen Overshoot machen? ja 16% nein 80%
16. Fliegen Sie in der NY-Zone öfters unter VFR-Bedingungen? ja - nein 96%
17. Sind Sie der Ansicht, dass alle FLZ unter IFR-Bedingungen anfliegen sollten? ja 96% nein -
18. Sind Sie in der Lage in der NY-Zone 100%ig mit VFR-Bedingungen zu fliegen? ja 8% nein 88%
19. Was sollte nach Ihrer Ansicht dringend verbessert werden ? (in Stichworten)

Entlastung der Appr. Frequenz (Aufteilung d. Verkehrs auf versch. Kanäle)

Bessere Koordination zw. NY-Center-Radar u. Appr. Contr.

Einführung v. GCA spez. für Anflüge auf RW 31.

Better coordination between ATC and KIDL approach

Inbound routings z.B. HTO-V46s-Mastic-V46s RVH-St. James-HEM-LDC-Ambrose für Jets absurd. Ambrose als Holding unmöglich, ja gefährlich.

Holdings über VOR-Stationen oder ILS-OM. Holdings mit Radials ungenau. Alle Flz. sollten IFR fliegen.

Klarere Voice wie in London. (Zu viele Nebengeräusche)

Bessere Meldungen von NY-Radar betr. Gegenverkehr, Kurs, Höhe.

BERICHT ÜBER DEN UNFALL IN NEW YORK

von Capt. Masland, ALPA

I attended most of the hearings on the DC-8 Constellation collision of 16 December, 1960. Much of the remainder of the hearings I heard by radio. Several items uncovered at these hearings should be disseminated to IFALPA members flying in the United States, immediately.

1. It is not mandatory that radar cover be provided below 24'000 feet.
2. A " controller " has full discretion as to when radar service may be offered and when it may be withdrawn.

3. The fact that you have been identified by a particular radar " controller ", and have been given radar advisories, does not mean that you are being given radar protection, even though you are still in communications with the same " controller ".
4. " Controller " will not offer vectors around radar car-gets unless so requested by the pilot.
5. The following information was passed to aircraft des-tined for La Guardia as they vectored into the local-izer: in effect, on " long Final " :

Ceiling 500'; vis. 1 mile
Runway in use - 04
Wind NW - 16 (a crosswind)
Ice patches on runway
Glide path inoperative
GCA inoperative.

(Just prior to the accident an aircraft missed two ap-proaches and diverted to Idlewild.)

Note: All of the above is information that a Jet, at least, should have prior to commencing descent.

6. The localizer at IDL was periodically unserviceable.
7. The DC-8 had indicated a preference to hold high but found himself being " cleared " down.
8. If any facilities provided by the F.A.A. are found to be unserviceable, the pilot is required to report this imme-diately to the F. A. A.

Note: For his own protection the pilot should make a record of this report, attested to by the other crew members and carefully filed. F.A.A. records of this type do not appear to be complete.

9. When on the 16th it was discovered that two aircraft were lost, all traffic into IDL and LGA was suspended. This lasted for 30 minutes, but some aircraft appear to have been handed a low-level, unanticipated hold of 45 minutes.
10. An effort was made by one of the Interested Parties to prove through the witnesses that there was 3 miles forward visibility at the time and place of the accident. The reason was obvious. Pilots operating in this areas should be aware that regardless of an IFR flight plan, they are held fully accountable for VFR traffic when is 3 miles visibility and appropriate cloud clearance.
11. Four pilots testified personally and another by letter that they had found the Preston intersection either gross-ly misplaced, or unobtainable due to a failure in Colts Neck VOR. Pilots are reminded of the shortcomings of a " fix " such as Preston or Brentwood that is established by a pair of VOR radials. They are further reminded that some of the stacks in some areas are close together.

12. " Controller " at the hearing testified that they are unable to provide radar service to aircraft holding in a stack.

* * *

Evidence on a tape

A TRANSCRIPT of the tape-recorded conversation between New York air traffic controllers operators at the time of the DC-8/Super Constellation collision on December 16 was published by the Federal Aviation Agency shortly after the accident.

The following are extracts from the 101 pages of the transcript:

La Guardia: I think we got an emergency. Nobody declared anything, but who is that jet or fast-moving aircraft that went from Preston toward Flatbush?

Control Centre: From Preston toward Flatbush?

La Guardia: Yes, He's at Flatbush right now.

Control Centre: Er, a fast-moving aircraft - going where? Do you know his destination?

La Guardia: I don't know. I think he may have - now listen to this - he may have hit one of our aircraft. We're not sure.

Control Centre: All right. Just stand by.

La Guardia: He's now a mile inside Flatbush.

Control Centre: All right stand by.

La Guardia: New York, New York.

Control Centre: Go ahead, La Guardia. What do you have?

La Guardia: All right, now we got troubles, but we're not sure of it. We lost contact with a Constellation. 266 I believe his number is. He was on a collision course with an aircraft, an unknown aircraft, heading north-east from Preston towards Flatbush. That aircraft now is a mile outside the La Guardia outer marker, heading north-east-bound.

Control Centre: The unknown, you still have the unknown in radar contact?

La Guardia: No, we're not talking to the unknown, but we see him, yes. Now La Guardia Approach Control called La Guardia Airport Tower: -

Approach Control: I think we have trouble with a Connie, there's something wrong. He's not moving or anything. He might have got hit, uh by another airplane.

Tower: Uh, okay.

Approach Control: Right, New York, hello New York.

Idlewild: Approach control.

La Guardia Approach Control: Uh, is that your traffic at Flatbush?

Idlewild: Just a minute. No, it's not our traffic, La Guardia

La Guardia: Well now, we lost communications with an aircraft, and, ah, something may be wrong with him.

Idlewild: Just a minute. It could be ours on approach control, New York.

La Guardia: Yeah, well, what type aircraft is that?

Idlewild: A United DC-8.

La Guardia: And what, and waht's his altitude?

Idlewild: He was last cleared to 5'000.

La Guardia: Oh, boy! Our man was at five too. We lost one aircraft. I don't know where he's at now.

A public inquiry was opening in New York last Wednesday. The Airline Pilots Association had unsuccessfully applied for a fortnight's postponement pending further investigations.

* * *

Mid-air collisions will always occur. So will railroad accidents, bus tragedies, and collisions at sea.

It is seven times safer to fly commercially than to drive; two bees are less likely to collide in their three-dimensional world than two beetles in their terrestrial one. But wherever men trust their safety to the understanding of other men, there is room between intellects for a barrier.

Sometimes a barrier to understanding is mechanical. Sometimes it is psychological - a sign of mental inflexibility. Few airline captains are inflexible, but some are. So are some doctors and judges.

Few experienced military pilots press their luck. Some, when sufficiently motivated, will

(Aus dem neuen Buch von Hank Searls
1954 " The crowded Sky ")

LOYALTY

If - you work for a man,
in Heaven's name work for him;
Speak well of him
and stand by the institution he represents.
... REMEMBER - AN OUNCE OF LOYALTY
IS WORTH A POUND OF CLEVERNESS...

If - you must growl, condemn, and eternally
find fault, why - resign your position and
when you are on the outside, damn to your heart's
content - but as long as you are a part of the
institution do not condemn it, if you do, the
first high wind that comes along will blow you
away, and probably you will never know why.

- Elbert Hubbard

(Aus FRIENDS IN THE AIR, Januar 1961)

LUFTVERKEHR IN U S A

Fort mit dem Flugplan

Northeast Airline (NEA) führte diesen Slogan ein.

Dank dieses Slogans wurden auf den folgenden Fluglinien gute Resultate erzielt.

Washington-Boston: Vor 2 Jahren betrug der Anteil von NEA 10%. Heute 86%, NEA befördert pro Tag 279 Passagiere in jeder Richtung.

New York-Boston: Von 9.6% auf 38%. 558 Passagiere pro Tag in jeder Richtung.

New York-Washington: Von 1% auf 36 %. 558 Passagiere pro Tag in jeder Richtung.

Philadelphia-Boston: Von 15% auf 61,8%. 146 Passagiere pro Tag in jeder Richtung.

Das Geheimnis für diesen Erfolg wird sieben Punkten zugeschrieben:

1. Der Viscount ist ein gutes Flugzeug für diese Strecken.
2. Häufige Flüge
3. Leicht merkbare Abflugzeiten
4. Keine Flugplanwechsel
5. Keine Verspätungen
6. Häufige, gut sichtbare Werbung
7. Strategisch gut platzierte Reisebüros

Abflugzeiten kann der Flugreisende nicht behalten, darum weg mit dem Flugplan.

Boston-New York: Jede Stunde zur vollen Std. von 0600-2300, ausgenommen 2100 einen Abflug. NEA 19 Flüge, total sind 61 Flüge pro Tag.

New York-Boston: Jede Viertel-Std. nach der vollen Std. von 0615-0015, ausgenommen 2315 einen Abflug. NEA 19 Flüge, total sind 59 Flüge.

Washington-New York: Alle 45 Minuten von 0645-2345 einen Abflug. NEA 19 Flüge, total sind 78 Flüge.

New York-Washington: Alle 25 Minuten von 0725-2325 einen Abflug. NEA 19 Flüge, total sind 75 Flüge.

Dank dieser vereinfachten, gut merkbaren und gleichbleibenden Abflugzeiten konnte ein Ladefaktor von über 75% erreicht werden.

(Airlift Januar 1961)

AS

AUSWERTUNG DER CARAVELLE-FRAGEBOGEN

1. Beteiligung

Von 26 PIC	20 Antworten	= 77%
Von 22 F/O	14 Antworten	= 63%
Von 48 Piloten	34 Antworten	= 70%

Die Beteiligung ist sicher nicht schlecht, und wenn die restlichen 30% überhaupt nichts zu " stänkern " haben - andernfalls hätten sie ja sicher den ausgefüllten Fragebogen eingesandt - darf die AEROPERS mit dem Resultat zufrieden sein.

2. Auswertung der Antworten

Frage 1/2:

Kann Ihrer Ansicht nach die bestehende Policy - zwei Piloten auf Caravelle - bestehen bleiben? Ja/Nein

Ja	26	Nein	6	1/2	2
----	----	------	---	-----	---

Auch bei den Ja-Stimmen gibt es einige, die eine 3-Mann-Crew als safer betrachten, sich jedoch unter entsprechender Betonung auf vernünftige Einsatzrichtlinien für die 2-Mann-Crew aussprechen.

Bei den Nein wird eindeutig ein Flight Engineer gefordert! Ein dritter Pilot wirke höchstens störend. Eine Nein-Stimme wird mit zu wenig Salär für die grosse Verantwortung begründet.

Die beiden 1/2 - Stimmen: Der eine erklärt, dass die 2-Mann Policy bestehen bleiben kann, aber sicher nicht ideal ist; der andere möchte sich erst nach überstandener Winteroperation festlegen.

Kein einziger F/O ist gegen die 2-Mann-Crew.

Frage 3/4/5:

Ob 9 Block / 12 Duty oder 8 Block / 13 Duty besser, richtiger, vernünftiger etc. ist, ergab folgendes:

9 Block / 12 Duty (unsere jetzige Regelung) wird allgemein als richtig angesehen, doch auch die 8 Block / 13 Duty Regelung findet ihre Anhänger.

Die nunmehr vorgesehene neue Lösung, 9 Block / 12 Duty, mit Verlängerung auf 13 Duty, sofern mindestens eine Mealtime von 2 Stunden vorgesehen ist, scheint aber durch die Antworten als gute Lösung gedeckt zu sein.

Frage 6:

Minimum Mealtime:	1 1/4 Std.	:	2	mit Dispatch
	1 1/2 "	:	9	
	13/4 "	:	14	
	2 "	:	11	

Aus den Antworten ergibt sich eine vernünftige Mealtime von 13/4 (inkl. Flugvorbereitung). Dass mit einem 100 % igen Dispatch, der die komplette Flugvorbereitung macht und nur einen ca. 10 minütigen " Segen " der Crew benötigt, darunter gegangen werden kann ist klar. Dies trifft aber in Zürich nicht zu.

Frage 7/8:

Beschränkung der Landungen pro Tag:

unnötig 16 wünschenswert 7 notwendig 9

Dass eine Beschränkung der IFR-Anflüge ideal wäre ist klar, aber leider lässt sich das nicht in eine Planung einbauen!

Die Stimmen halten sich die Waage und 50% fordern eine Beschränkung auf durchschnittlich 5 pro Tag (speziell im Winter).

Frage 9:

Unser unglücklicher Nacht-Londoner:

Hotel-Accommodation oder nicht - halten sich die Waage, hingegen kristallisiert sich die eindeutige Forderung nach einer Beschränkung auf max. 2 Nächte hintereinander heraus.

Dass ein Flughafen wie London-Airport keine vernünftige und saubere (!!) Crew Lounge hat, ist mir unverständlich, und ein Ausruhen im " Vollwuchs " im Transit ist auch keine Lösung.

Dass bei dem Flug 700/3/2/1 während 11 Stunden Duty-Time nur Patisserie als Verpflegung an Bord erhältlich ist, sollte in nächster Zeit in Ordnung kommen. (Sandwiches für die Besatzung)

Frage 10:

Von vielen ME-Piloten werden vermehrte EU-Einsätze gefordert. Gründe: IFR-Anflüge und etwas mehr zuhause.

Dass, wenn alle SE-210 Piloten beide Sektoren fliegen würden, eine bessere Planung, Ausnützung und Verteilung der Reserve möglich wäre und dabei alle auf ca. gleichviel IFR-Anflüge und auswärtige Uebernachtungen kämen, ist klar. Wer hilft hier?

Im weiteren wird eine Klärstellung der Einsatzsichtlinien und ein Abstimmen von Jet und Prop verlangt. - Die entsprechenden Arbeiten sind bereits im Gange und auf gutem Wege.

Frage 11:

Technische Verbesserungen.

Vorläufig möchte ich nur feststellen, dass sehr viele Wünsche, Reklamationen und Anregungen eingegangen sind, dass ich aber vorher die einzelnen Punkte mit dem techn. Piloten SE-210 und dem OPS-Engineering abklären möchte. Dadurch ist vielleicht die eine oder andere Anregung überholt oder bereits in Ausführung begriffen.

Ich danke allen für die Antworten und hoffe auf eine noch bessere Beteiligung für ein nächstes Mal.

Mit freundlichen Grüßen

sig. R. Meier

1957 8.12.	Bolivar, Arg.	Aerolineas Argentinas	DC-4 LV-AHZ
		ICAO AR 517	

Unfall: Das Flugzeug startete in Buenos Aires um 1554 L zum Direktflug auf der Linie nach Bariloche, mit einer sechsköpfigen Besatzung und 55 Fluggästen an Bord. Der Flugplan sah IFR-Flug ausserhalb der Luftstrassen auf 1200 m/M bis Neuquén und von dort an auf 2400 m/M vor. Anlässlich der Wetterberatung wurde der Kommandant, der schon am Morgen in Mendoza vor den Wetterverhältnissen gewarnt worden war, darauf aufmerksam gemacht, dass der Flugweg durch eine schwere Kaltfront mit Gewittern und Schauern führen werde und dass ausser dem Startflughafen kein Ausweichflugplatz zur Verfügung stehe. Er hatte erklärt, dass er versuchen werde, durchzukommen. Nachdem die Standortmeldungen zunächst routinemässig durchgegeben worden waren, ging das Flugzeug auf Telegraphie über, und dann brach die Verbindung ganz ab. Nach 1630 wurde es in der Gegend von Bolivar gesehen, wie es - etwa 20 km seitlich vom und parallel zum geplanten Flugweg - über eine Strecke von gegen 40 km auf einer Höhe von 100-150 m/G flog und dann steil hochziehend im aktivsten Bereich der Kaltfront verschwand. Etwa 1645 stürzte es, nachdem es zuerst das linke Flügelende, dann das Steuerwerk verloren hatte, in einem Winkel von etwa 35° und leicht nach links geneigt zu Boden, in vollständig ebenem Gelände 25 km südöstlich Bolivar. Das Flugzeug wurde zerstört, und alle Insassen kamen ums Leben. - Die Trümmeruntersuchung zeigte, dass Propeller Nr.1 beim Aufschlag auf Segelstellung, die andern Propeller unter Leistung gestanden hatten. Anhaltspunkte für Blitzschlag, Feuer oder Explosion an Bord ergaben sich nicht. An der Unfallstelle hatten zur Unfallzeit Böengeschwindigkeiten von mehr als 20 m/sec geherrscht.

Ursache: Sturkturbruch zufolge Ueberbeanspruchung durch Böen in vorgemeldeter Gewitterzone.

1957 11.12.	Ozamis, Phil.	Philippine Air Lines	DHC-3 PI-C55
		ICAO AR/526	

Unfall: Das Flugzeug (Otter) startete um 1310 L auf dem Flughafen Ozamis-Mizamis zum Direktflug auf der Linie nach Pagadian. Ausser dem Piloten befanden sich 11 Fluggäste an Bord. Das Wetter war klar, mit stark böigem Nordwind von 20-25 kt. Der Start gegen Nord verlief normal. Auf einer Höhe von 75 ft stieg das Flugzeug zuerst steil an, kippte dann nach links ab und stürzte zu Boden. Das Flugzeug wurde zerstört; der Pilot und ein Passagier wurden getötet. - Die Untersuchung ergab, dass das Startgewicht innerhalb der zulässigen Grenzen, dass aber durch die Art der Beladung der Schwerpunkt viel zu weit hinten gelegen hatte.

Ursache: Verlust der Steuerfähigkeit im Startsteigflug zufolge übermässiger Schwanzlastigkeit, zurückzuführen auf Nichtbeachtung der Ladevorschriften.



1959 1.12.	Williamsport, Penna., USA	Allegheny Airlines	M-202 N-174-A
CAB AAR SA-351/No.1-0080/3.11.1960.			

Unfall: Das Flugzeug stand auf der Linie Philadelphia-Cleveland im Dienst und startete um 0906 EST in Harrisburg zum Ueberflug nach Williamsport, mit vier Mann Besatzung (wovon einer überzählig) und 22 Fluggästen. Nach routinemässigem Verlauf erhielt es 0934 die zweite Meldung über das Flughafenwetter: Wolkenuntergrenze 1000 ft, Sicht 1- $\frac{1}{2}$ Meilen in leichtem Schneefall, leichter Westwind - was knapp über den zulässigen Mindestwerten lag. 0941 meldete sich das Flugzeug über dem NF-Funkfeuer 6.1 NM östlich des Flughafens im Endanflug. 0945 wurde es beobachtet, wie es im Landezustand über den Platz gelangte, für die Landung aber zu hoch war, dann einen Rechtskreis zur Wiederholung des Anflugs einleitete, nach dessen Vollendung in einer Höhe von 400 ft in eine Linkskurve überging und dann auf Südkurs in den Wolken verschwand. Um 0947 hörte man auf dem Flughafen eine Explosion aus der Richtung des Flugzeugs, und um 1120 fand man die Trümmer auf einer Höhe von 1150 ft/M in einer Entfernung von 1 $\frac{1}{3}$ Meilen südlich des Flughafens am Bald Eagle Mountain. Der einzige Fluggast, der mit schweren Verletzungen überlebte, sagte aus, dass das Triebwerk kurz nach dem Einflug in die Wolkenbänke auf Volleistung gegangen war und dass er dann unmittelbar vor dem Aufschlag im Geradeausflug noch Bäume auftauchen gesehen hatte. Die Trümmerlage deutete darauf hin, dass unmittelbar vor dem Auftreffen das Einfahren der Landehilfen und eine Rechtskurve eingeleitet worden war. Im übrigen ergab die Untersuchung eine gewisse Wahrscheinlichkeit dafür, dass während des Vollkreises über dem Platz das auf dem Hilfssitz befindliche Besatzungsmitglied versehentlich mit einem Fuss den ungesicherten Schalter für die Fesselung des Kreiselkompasses des Kommandanten betätigt und damit eine starke Fehlanzeige bewirkt hatte, die bei einer Anzeige von 270 am Instrument auf einen wirklichen Kurs von 190 geführt hatte, der dann fast eine Viertelminute im Landezustand gehalten worden war.

Ursache: Bodenkollision zufolge Verzögerung in der Einleitung des vorgeschriebenen Verfahrens nach Fehlflug, wahrscheinlich mitbewirkt durch Fehl-anzeige des Kreiselkompasses zufolge versehentlicher Betätigung des ungesicherten Fesselungs-schalters.

