

Aeropers Rundschau

8. Jahrgang

Nr. 77

März 1961

Liebe Mitglieder	2
Was uns beschäftigt	3
Aus der Einsatzkommission	5
U.S.A. Ansichten über SST	6
Aktion Forrestal	8
Auswertung des DC-8 Fragebogens	11

Unfallberichte: 1954 → 2014

Safdarjung, New Dehli, Indien, Indian Airlines, 13.3.1957
Madrid, Spanien, Aviacion y Comercio, 9.5.1957
Moskau-Wnukowo, U.S.S.R., LOT, 14.6.1957

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,

Neuer Präsident

Ich bin immer noch nicht in der Lage, Ihnen einen Vorschlag für den neuen Präsidenten zu unterbreiten, da unsere sämtlichen bisherigen Kontakte negativ verliefen. Nachdem ich vor einiger Zeit persönlich bereit war, mich für dieses Amt trotz dagegensprechender privater Gründe für die Dauer eines Jahres zur Verfügung zu stellen, wurde diese Bereitschaft durch Erfahrungen der letzten Zeit in Frage gestellt.

Was es in unserer Vereinigung seitens vieler und vor allem jüngerer Mitglieder vermehrt braucht, ist ein stärkeres Vertrauen in den Vorstand und eine gewisse Toleranz in der Einstellung zum unmittelbaren Geschehen ober- und unterhalb der eigenen Position. Ich kann Sie versichern, dass bei wichtigen Angelegenheiten der Vorstand seine Entscheide nur nach möglicher Erfassung aller Umstände getroffen hat. Ich kann Sie zudem versichern, dass fast alle Vorstandsentscheide der letzten Zeit ohne Gegenstimme getroffen wurden. Des weiteren möchte ich Ihnen zu bedenken geben, dass es in der Rundschau einfach nicht möglich ist, auf gewisse Dinge einzugehen, die in einer Versammlung eines gewöhnlichen Vereins ohne weiteres zur Sprache gebracht werden sollten und könnten. Gerade diese gewissen Dinge beeinflussen ab und zu einen Entscheid.

Wir werden alles daran setzen, spätestens mit der Einladung zur Generalversammlung Ihnen den neuen Präsidenten sowie die weiteren Vorstandsmitglieder vorschlagen zu können.

Erweiterter Vorstand

Von Mitgliederseite wurde der Vorschlag gemacht, einen erweiterten Vorstand zu schaffen, in dem praktisch aus jeder Seniority-Gruppe ein Mitglied vorhanden wäre. In unserer Vereinigung stehen aber der Durchführung dieses Vorschlages Hindernisse diverser Natur entgegen. Wir können aus diesem Vorschlag jedoch folgende Idee ableiten: Jede Seniority-Gruppe bestimmt je nach Grösse einen oder zwei Wortführer. Bei Behandlung eines spezifischen Problems könnten dann diese Wortführer oder Gruppenchefs zu Vorstandssitzungen eingeladen werden oder bei notwendiger Kontaktnahme würde der Vorstand jederzeit wissen, an wen er sich wenden müsste, um die Meinung einer Gruppe und nicht nur eines einzelnen Mitgliedes zu erfahren.

Deplacementansätze

In Ergänzung zu meiner Stellungnahme in der letzten Rundschau teile ich Ihnen mit, dass in Anbetracht der kürzlich erfolgten Teuerung in Beirut unser Vorschlag dahin modifiziert wurde, dass lediglich noch die Nebenspesen um 1 Pfund gekürzt werden. Die neuen Deplacementansätze sollen nun ab 1.4.1961 in Kraft gesetzt werden.

Mit freundlichen Grüßen

sig. H. R. Christen

WAS UNS BESCHÄFTIGT

IFALPA-Konferenz 1961

Wie ich Ihnen bereits das letzte mal mitteilte, fand vom 7. - 14. März 1961 obige Konferenz in Mexico statt. Teilgenommen haben aeropersseitig Capt. A. Sooder und der Schreibende. Herr Sooder wird Sie über die behandelten technischen Fragen ins Bild setzen, und ich werde über die verbleibenden in der Rundschau noch genau berichten.

Gemeinsame Seniority-Liste

Seit dem letzten mal fanden diverse Sitzungen zwischen Vertretern der FPAS und uns statt. Ich glaube sagen zu dürfen, dass wir von einer Einigung nicht mehr weit entfernt sind. Nach Rücksprache mit der Swissair soll diese gemeinsame Seniority-Liste dann zur Abstimmung kommen.

Einsatzprobleme

Die neuen Einsatzrichtlinien Kolben sind nun mit der Swissair praktisch bereinigt und dürften schätzungsweise in einem Monat ins FOM aufgenommen werden. Materiell hat sich nicht sehr viel geändert, doch konnten wir einige kleine Verbesserungen erreichen.

Die Jet Einsatzrichtlinien (SE-210 und DC-8) werden in nächster Zeit definitiv mit der Swissair abgesprochen werden und sollen sich auch formell stark an die neue Fassung der Kolben Richtlinien anlehnen. Ich verweise in diesem Zusammenhang auf die Auswertung der DC-8 Fragebogen. Insbesondere die verschiedenen Abflüge und Ankünfte des DC-8 in Genf bereiten uns einiges Kopfzerbrechen, und dieser ganze Fragenkomplex wird zur Zeit eingehend studiert.

Rücktrittsalter

Die Swissair hat uns vorgeschlagen, das Rücktrittsalter für die Besatzungsmitglieder generell und zwingend auf 60 festzulegen und dies vertraglich zu verankern. Der Vorstand hat noch keine definitive Stellungnahme bezogen, schenkt dem Problem jedoch grösste Aufmerksamkeit, insbesondere auch im Hinblick darauf, dass das amerikanische Luftamt diese Altersgrenze ebenfalls zwingend vorschreibt und das 31. Meeting des Technical Committee der IATA diese Limite auch empfiehlt.

Crew + Aircraft Interchange

Bedingt durch die verspätete Ablieferung des CV-990, der nach letzten Meldungen frühestens anfangs 1962 zum Einsatz gelangen kann, hat sich nun definitiv entschieden, dass ein Abkommen über eine engere Zusammenarbeit mit der KLM, à la Vereinbarung Swissair/SAS, vorläufig nicht in Frage kommt.

Bekanntlich haben ja die Pilotenvereinigungen der KLM - SAS und Swissair sich bereits mehrmals getroffen, um einschlägige Fragen eines allfälligen Interchanges rechtzeitig zu behandeln. Ob nun diese angelaufene Zusammenarbeit der Pilotenverbände der 3 Gesellschaften weitergeführt werden soll oder nicht, ist offen und wird am nächsten Meeting, das am 28./29. März in Zürich stattfindet, zur Sprache kommen.

Mit freundlichen Grüßen

sig. Dr. P. Hunziker

COURSE HUMOR

Air Traffic Controller to aircraft: " How are you progressing? "

Pilot, cheerfully: " Well, it's this way - we're lost but we're making very good progress. "

AUS DER EINSATZKOMMISSION DAS KONTROLLBUCH

Es sei wieder einmal in Erinnerung gerufen, dass beim Crew Control Schalter ein Kontrollbuch (lies Klagemauer) aufliegt, in welches sämtliche Abweichungen von unseren Einsatzrichtlinien einzutragen sind. Ebenfalls sollen zu strenge Einsätze oder sonstige Schwierigkeiten im Kontrollbuch vermerkt werden. - Die Mitglieder der Einsatzkommission überprüfen periodisch das " Niedergeschriebene " und können dabei in vielen Fällen die aufgeführten Unzulänglichkeiten beheben, oder zumindest im positiven Sinne abklären. Auf Grund oder dank der Eintragung im Kontrollbuch erledigen sich gewisse Angelegenheiten von selbst. Von den Beschwerden des Jahres 1960 sieht die " Rangliste " inbezug auf die sich am meisten wiederholenden Eintragungen ungefähr so aus:

1. Zu strenger Einsatz (Ueberschreiten der duty time, zu wenig Zeit zum Essen oder Schlafen etc.)
2. Nichtorientieren der Allerliebsten bei Verspätungen oder " Ausstrahlen einer Falschmeldung " .
3. Zu kurzfristige resp. nicht zweckmässige Orientierung der Besatzung bei Einsatzänderungen. (Nach der Melodie: Warum haben Sie gestern Ihren Briefkasten nicht geleert !)

Trotz dieser "Schönheitsfehler " muss dem Crew Control für das vergangene Jahr ein Kränzlein gewunden werden. Etliche Male mussten die Crewcontroller und - innen als Blitzableiter herhalten, obwohl der " Chlapf " woanders hätte einschlagen müssen. Für diejenigen, die sich fragen, wohin er denn hätte gehen sollen (der " Chlapf "), möchte ich noch verraten: auf jeden Fall nicht bis nachhause..

Manchmal gilt es auch einfach, einen kleineren bis mittleren Aerger abzuleiten, der mit der kugelschreibenden Flüssigkeit besser im Kontrollbuch abreagiert wird (wenn vielleicht auch nicht so hieb-und stichfest), statt mit einer erbitterten Diskussion am Crew Control Schalter.

Speziell bei Res. für Langstrecken könnte mit einem " coup de téléphone " manches in Erfahrung gebracht werden, z.B., dass " Es " (das Flugzeug) gestartet sei und man von einer bestimmten Zeit an keine Reserve mehr habe, folglich der geplante Familientürk dank schönen Wetter doch stattfinden könne. Kosten Fr. -.20 (das Telephon).

Da ich schon bei Kleinigkeiten bin, hätte ich noch eine Bitte: Vielfach sind die Eintragungen in der Klagemauer mit Unterschriften versehen, welche manchmal schwer zu deuten sind; wenn nötig, dann halt mit Blockschrift. Merci !

Auch Stileintragungen tragen hie und da zur Auflockerung bei, wie z.B. diese:

Da der vorgesehene DC-6 nicht eingesetzt werden konnte und kein CV Copi verfügbar war, musste ich als CV Copi eingesetzt werden, obwohl seit 3 Monaten mir DC-6 und DC-7 vorgesehen werden sollte.

Da sagt der Dichter nur noch: " To DC-6 or not to CV that is the question " .

Für Ihre noch folgenden Eintragungen (hoffentlich nicht deren allzu viele) sind wir Ihnen " trotzdem " dankbar, denn vergessen Sie nicht: " Schweigen heisst, dass man damit einverstanden ist " .

Für die Einsatzkommission:

K. Strickler

U. S. A. ANSICHTEN ÜBER SST (Supersonic Transport)

Heute erwägen an der Westküste Flugzeugfabriken, eine Gruppe von Geschäftsleuten und Ingenieure die folgende Frage: Sollen wir mit der Arbeit für ein Prototyp-Uberschall-Transportflugzeug beginnen ?

Die Antwort für den Moment ist nein. Nächstens wollen sie das Problem wieder an die Hand nehmen. Nach einiger Zeit jedoch, vielleicht mit Hilfe des Staates wird die Zeit gekommen sein und die Antwort wird ja sein. Es kann dieses Jahr schon geschehen.

Wie wird das Flugzeug aussehen? Die Studien sind soweit, dass sich einige Ideen von der Charakteristik dieses Flugzeuges schon abzeichnen. Die Entscheidung ob Mach 2 oder 3 ist vom Material abhängig, Aluminium auf der einen Seite und Stahl oder Titanium auf der anderen.

Der SST muss zumindest Mach 2 erreichen, um ein ökonomisches Flugzeug zu sein. Jeder Hersteller ist der Ansicht, dass die direkten operativen Kosten per Sitz/Meile gleich oder besser als die der heutigen Jet-Flugzeuge sein müssen. Flugzeuge unter Mach 2 kommen daher nicht in Betracht.

Ein SST aus Aluminium würde billiger, besser zu bauen und der heutigen Art der Flugzeuge entsprechen. Wegen der Temperaturgrenzen hat es jedoch keine Zukunft, da es von einem anders gebauten Flugzeug rasch übersprungen und benachteiligt würde.

Es sieht so aus, als wenn der zukünftige SST aus rostfreiem Stahl oder Titanium sein wird. Ob der SST Mach 2,5 oder Mach 3 haben soll, wird von den Herstellern und den Triebwerken abhängen, aber sicher wird Mach 3 erreichbar sein.

Was sagen die Hersteller dazu:

Douglas: Wenn nicht merklich kleinere operative Kosten mit Mach 2 erreicht werden können, wird Mach 3 gewählt werden, da die grössere Blockgeschwindigkeit ausschlaggebend ist.

Convair: Mach 3 bis 3,2 ist die ökonomische Geschwindigkeit.

Lockheed: Die kleineren direkten operativen Kosten, die grössere Blockgeschwindigkeit und die Entwicklungsmöglichkeiten der Mach 3 Flugzeuge gegenüber den aus Aluminium gebauten, lassen keinen Zweifel aufkommen, dass die Geschwindigkeiten kleiner als Mach 3 sein werden.

Boeing: Es wird für die Gesellschaften eine Ueberraschung sein, mit einem aus Stahl gebauten Flugzeug und mit Geschwindigkeiten von Mach 3 zu operieren. Die vorläufige Machzahl wird kleiner als 3 sein, kann aber mit der Verbesserung der Triebwerke auf Mach 3 gesteigert werden.

North American:
Mach 2,7 bis 3,2 wird die richtige Geschwindigkeit sein.

Der SST wird in der Geschichte des Luftverkehrs den grössten Geschwindigkeitssprung darstellen. Er wird mit Geschwindigkeiten operieren, wo die Oberflächentemperatur über 240°C ansteigen wird. Er wird Flugpassagiere von New York nach Europa in etwas mehr als 2 Stunden befördern.

Für den Flugpassagier wird der Flug nicht viel verschiedener sein als heute. Es werden Fenster, bequeme Sitze und Hostessen vorhanden sein. Er wird nicht in einem G-Anzug gesteckt, sondern kann wie heute reisen und empfindet auch keine abnormalen Fluglagen. Er wird in einem gut ventilierten Salon sitzen und gut bedient werden.

Das erste, was ein SST-Passagier empfinden wird, ist, dass er hoch über dem Boden sitzt, wenn sich das Flugzeug noch am Boden befindet. Das hohe Fahrgestell ist wegen des grossen Anstellwinkels bei der Landung notwendig. Das aus rostfreiem Stahl hergestellte Flugzeug wird nicht glänzen, wie der Passagier sich das vorstellt. Die hohen Temperaturen im Flug hinterlassen ihre Marken. Der Airline-Name wird eher eingätzt sein, als mit Farbe aufgetragen, da Farbe bei diesen hohen Temperaturen und Geschwindigkeiten nicht verwendet werden kann.

Der SST wird nicht grösser sein als die heutigen Jet-Flugzeuge. Die Flügel werden sehr dünn und schmaler sein. Der Rumpf wird länger und nicht wie der der heutigen Jets aussehen. Er wird vorne und hinten konisch auslaufen und schmaler sein. Es können nur vier bis fünf Sitze nebeneinander angebracht werden. Da die Flügel sehr dünn sind, wird auch im Rumpf Brennstoff untergebracht werden. Wegen der kleinen Flugzeiten können die Bordbuffets und Toiletten klein gehalten werden.

Die Cockpitbesatzungen können reduziert werden. Eine Besatzung von vier wird normal sein; Pilot, Co-Pilot, F/E und Navigator. Die Besatzungen können doppelt bezahlt werden und immer noch sind die Crew-Kosten pro Sitz/Meile tiefer, da die Produktivität dieser Flugzeuge enorm hoch ist.

Die Triebwerke werden ungefähr 25-30'000 lbs Schub aufweisen und werden nicht mit Nachbrenner versehen sein. Wegen der kleinen Flächenbelastung und wegen des grossen Schubs zum Verhältnis des Gewichtes sind Nachbrenner nicht notwendig. Die Landedistanz wird nur etwas länger sein als bei den heutigen Jets. Eine glückliche Aussicht für den SST ist die, dass die heutigen Pistenlängen genügen werden.

Approach und Landegeschwindigkeiten werden etwas höher sein als heute, vielleicht 156 und 135 Knoten. Die Flughöhen werden zwischen 60.000 und 80.000 ft liegen.

Charakteristik eines SST

Reichweite	3500 NM
Geschwindigkeit	1725 Knoten
Blockgeschwindigkeit mit 3500 NM Reichweite	1460 Knoten
Startgewicht	360.000 lbs
Landegewicht	180.000 lbs
Passagierzahl	130 - 150
Zuladung	28.000 lbs
Mittlere Reiseflughöhe	65.000 ft
Startlänge	5.900 ft
Startgeschwindigkeit	175 Knoten
Landelänge	6.500 ft
Landegeschwindigkeit	135 Knoten
Zahl der Triebwerke	6
Direkte operative Kosten	1.65 Cent pro Sitz/Meile

Dies ist also das Flugzeug, welches jeder USA-Hersteller für technisch möglich hält. Nur eines ist notwendig: Geld!

1954 → 2014

A.S.

(Aus Airlift, Januar 1961)

" AKTION FORRESTAL "

(oder " wie sich der kleine Fritzli die US Navy vorstellt ")

Die Geschichte dürfte vor einem knappen Jahr ihren Anfang genommen haben, und zwar begann sie, wie so vieles in unserer schweizerischen Militärluftfahrt, mit einem Aufgebot. Dieses Aufgebot war sehr unpersönlich gehalten; es setzte lediglich Datum, Zeit und Ort der letztjährigen Flugwaffenmeisterschaften fest. Diejenigen, die es erhielten, wussten, dass ein langer, harter und heisser Tag ihrer warten würde, und es herrschte unter den Empfängern nicht eitel Freude. Nun, auch dieser Kampftag ging vorüber. Jeder tat sein bestes, die Mützen wurden vorschriftsgemäss getragen, und der Kommandant der Flugwaffe hielt eine schöne Ansprache.

Doch dann, am Abend, anlässlich der Rangverkündung, ereignete sich etwas, was alle Anwesenden für kurze Zeit aus dem Gleichgewicht warf. Es wurde nämlich die Mitteilung gemacht, alle Teilnehmer würden - sehr wahrscheinlich - im Laufe des nächsten Jahres zu einem Besuch auf den Flugzeugträger Forrestal eingeladen. Näheres sei noch nicht bekannt. Die geneigten Zuhörer im Saale freuten sich, tranken noch einen Schluck und hörten anschliessend ein halbes Jahr lang nichts mehr von der Angelegenheit. Völlig unverhofft jedoch flatterte ein Brief ins Haus, und dieser Brief war ganz dazu angetan, einen braven Mann in Ekstase zu versetzen. Er lautete so:

Mannen, Beste der Guten, Kameraden,
 die Ihr geschuftet, gekämpft, geschwitzt-
 die Stunde Eurer Belohnung naht.
 Die Forrestal, das Flaggschiff der 6.
 US Flotte, ist blitzblank poliert, ihre
 Piloten aufs Maximum trainiert, die Kata-
 pulte frisch geölt - mier gönd !

Der 3. März war als Reisetag bestimmt und morgens um 05.30 Uhr fanden sich siebzig aufgeregte, kamerabewaffnete Militärflieger in der Halle des Flughafens Kloten ein. Eine DC-7 der Swissair unter dem Kommando von Capt. Stierli trug uns durch den aufdämmern- den Morgen über die Alpen nach Nizza, wo wir unverzüglich in Auto- busse verpackt und nach Cannes gefahren wurden. Richtig standen auch dort schon zwei Barkassen bereit und als jedermann Platz ge- nommen hatte, inkl. die Besatzung der DC-7, nahmen die Matrosen Kurs auf die Forrestal. Kaum hatten wir die Hafenufer hinter uns gelassen, war uns ein erster Blick auf den Koloss vergönnt. Ruhig, grauschwarz, drohend lag er da, die beinahe klassisch zu nennende Silhouette nur durchbrochen von den gepfeilten Leit- werken der auf Deck gestapelten Flugzeuge. Die Kameras schnurrten, Rufe des Erstaunens wurden laut, einige Unverbesserliche übten sich bereits im Flugzeugerkennungsdienst, und unversehens fand ich mich durch zwei baumlange Neger auf eine schwankende Fall- treppe gezogen und an Bord gestellt.

Liebe geht durch den Magen, sagten sich die Amerikaner in der Folge, denn sie luden gleich zu Kaffee und Kuchen in die Offiziersmesse ein. In dieser Offiziersmesse war es dann, wo unsere gespannten Erwartungen zum erstenmal einen leichten Dämpfer erhielten: man erfuhr, dass der Träger nicht aus dem Hafen auslaufen werde und somit kein Flugbetrieb möglich sei. Nun, man kann ja nicht alles haben, und frohgemut schritten wir zur offiziellen Begrüs- sung in den Kinosaal. Der diensthabende Deckoffizier stellte uns dem Kommanden des Schiffes, Capt. Riera, vor und führte aus, dass er wie kein anderer dazu berufen sei, uns Schweizer zu em- pfangen, denn er habe als einziger schon von der Existenz dieses kleinen Landes gehört. Seine Tochter hätte in Genf studiert, und da sie dort gut gelernt habe, empfinde er eine gewisse Sympathie für uns !

Die Begrüssung endete mit der Vorführung eines Filmes über den Einsatz trägergestützter Verbände. Der Film war klar und einfach und trug einiges zu einem grösseren Verständnis bei der nachfolgenden Führung durch das Schiff bei. Diese Führung begann so, dass wir in Gruppen aufgeteilt und der Obhut eines Piloten mit dem Grad eines Flight Lieutenants anvertraut wurden. Wir begannen den Rundgang auf Deck, wo eine Unzahl modernster, trans- und supersonischer Jagd- und Bombenflugzeuge förmlich ineinandergeschachtelt standen. Ich möchte hier wenigstens einige der wichtigsten Typen wiedergeben: Douglas A4D Skyhawk, Douglas F5D Skylancer, Douglas F4D Skyray und der berühmte zweistrahlige Mittelstreckenbomber Douglas A3D Skywarrior. Unermüdlich ging unser Führer auf alle neugierigen Fragen ein, und er besprach ausführlich die Probleme einer spezifischen Trägerlandung. Ihre Schwierigkeit besteht darin, das Flugzeug mit einer konstanten Sinkgeschwindigkeit auf Deck aufzusetzen. Da auf diese Weise das Abrunden und der sogenannte Flare-cut wegfallen, kann die Anfluggeschwindigkeit entsprechend reduziert werden. Sie identifiziert sich föglich mit der uns allen geläufigen Touchdown Speed; im günstigsten Falle liegt sie knapp darüber. Die Triebwerkleistung wird nicht etwa, wie vielfach angenommen wird, kurz vor der Landung ganz reduziert, vielmehr erfolgt das Aufsetzen aus naheliegenden Gründen mit Volleistung. Sollte nämlich der Fanghaken alle sechs Fangseile verpassen, dann ist die augenblicklich verfügbare volle Schubkraft für einen Durchstart das Gebot der Stunde. Durchstarts sind übrigens erst mit der Einführung der Schrägdecks (ca. 12-15% Abweichung von der Schiffslängsachse) möglich geworden. Früher raste ein Flugzeug nach einer Fehllandung entweder ins Fangnetz oder in die dahinter geparkten Flugzeuge. Das Schrägdeck hat dazu noch den Vorteil, dass Starts und Landungen gleichzeitig erfolgen können. Zu den Landehilfen ist zu sagen, dass heute das Spiegelsystem den LSO, den Landing Signal Officer, beinahe überall verdrängt hat. Im Landeanflug sehen die Piloten einen durch UV-Lampen in den Hohlspiegel projizierten Punkt, den Midball, der ihnen durch seine Verlagerung nach oben oder unten analog die Abweichung des Flugzeuges vom Gleitweg anzeigt. Durch Verstellung des Spiegels kann für jeden Flugzeugtyp der optimale Gleitwinkel eingestellt werden.

Bei Blindlandungen wird der Pilot mit Radarkontrolle in einer Art Stepdown Approach so nahe an das Schiff herangeführt, dass er den Midball erkennen und den Landeanflug visuell zu Ende führen kann. Dieses Verfahren nennen die Amerikaner CCA, Carrier Controlled Approaches. Ihre Wetterminima sind dabei zumindest in Friedenszeiten um ca. 50% höher als die bei der Swissair gebräuchlichen. Im übrigen verfügt ein Träger von der Grösse der Forrestal auch über VOR, ADF, TACAN und bei besonderen Langstreckeneinsätzen sogar über LORAN. Ueber die Ausbildung der Besatzungen befragt, erklärte mir der Leutnant, dass bei der Navy nach ca. 400 Flugstunden mit Trägerlandungen begonnen werde. Von diesem Zeitpunkt an beläuft sich das Training der Piloten auf ungefähr das Doppelte eines schweizerischen Milizlers. Abschliessend erfuhren wir noch, die Verluste durch Flugunfälle betragen pro Jahr 8-10% der Besatzungen. -

Das Mittagessen nahmen wir in der Mannschaftskantine ein, mitten unter Negern, Philippinos, Chinesen, Mexicanern und Kanadiern. Rund viertausend Männer leben dauernd auf dem Schiff; diese Masse zu füttern und im Zaum zu halten überlasse ich lieber anderen, denn einige von ihnen machten alles andere als einen friedfertigen Eindruck. Zu uns jedoch waren sie sehr zuvorkommend, und als nach dem Essen zum weiteren Rundgang aufgerufen wurde, schieden wir in Minne.

Der Nachmittag war den Eingeweiden des Trägers gewidmet. Maschinenräume, Kommandozentralen, Vorratslager, Mannschaftslogis, Operationssäle und Küchen wurden besichtigt. Dabei fiel mir auf, dass zwei ziemlich tief gelegene Etagen von unserm Führer konsequent gemieden wurden. Da jedoch oben auf Deck zweistrahliges Nuklearbomber standen, vermochte sich selbst ein biederer Eidge- nosse einen richtigen Vers zusammenreimen. Der Gedanke, von solch überdimensionierten Knallerbsen nur wenige Meter entfernt zu stehen, verursachte mir ein leeres Gefühl im Magen, und ich war richtiggehend froh, als der Lautsprecher die Swiss Air Force zu einer geselligen Vorführung ins Hangardeck rief. Hier schienen die gesamten Mannschaften des Trägers versammelt zu sein; auch ein Admiral war gekommen, und das Absingen der Lieder " Luegit vo Berg und Tal " und " Le vieux châlet " durch uns wurde mit grossem Beifall verdankt. Beim anschliessenden Nachtessen in der Offiziersmesse wurde dem Kapitän ein riesiger Schweizerkäse sowie eine Chuetraichle überreicht. Alsdann nahmen wir Abschied von den Offizieren der Forrestal, und sie versprachen, bei unserm nächsten Besuch einen richtigen Flugbetrieb in Szene zu setzen.

Den Initianten dieser herrlichen Reise gehört unser herzlichster Dank. Sie stellte nicht nur eine organisatorische Meisterleistung dar, sondern war auch als Geste so sympathisch, dass wir sie immer in angenehmer Erinnerung behalten werden.

E. Hohl

AUSWERTUNG DES DC-8 FRAGEBOGENS

Wenn schon das Aufstellen eines Fragebogens keine einfache Sache ist, so ist dessen Auswertung noch viel schwieriger. Immer wieder stösst man auf die Vielschichtigkeit der zu lösenden Probleme und in vielen Antworten tritt eine grosse Streuung persönlichen Empfindens und persönlicher Ansichten hervor.

Ein grosser Teil der Antworten sanktioniert indessen grosso modo die Richtigkeit oder zum Teil die Grosszügigkeit oder " Largeheit " der bis jetzt zur Anwendung gekommenen Jet Einsatzrichtlinien.

Gewisse Einschränkungen und Aenderungen der jetzigen Einsatzrichtlinien drängen sich unter Bestätigung und Bejahung der 2-Piloten-Policy dennoch auf und zwar inbezug auf:

New York Rotationen mit nur einer Uebernachtung NY

Flüge über Lissabon und Sta.Maria mit Abflugzeit in der Schweiz in späten Nachmittagsstunden.

Des weiteren wird fast einhellig festgestellt, dass die max. Blockzeit von 10:30 für eine Standard-Crew in Kombination mit der vielfach daraus resultierenden langen Duty Time an der noch verantwortbaren Grenze liegt. Bei Abflügen in den späteren Nachmittagsstunden resultiert aus der langen Duty Time zudem noch eine sehr lange Zeitdauer ohne Schlaf.

Inbezug auf Normal- und Maximaleinsatz wird fast einstimmig festgestellt, dass ein monatlicher Normaleinsatz 4 NY-Rotationen und ein Maximaleinsatz 5 NY-Rotationen umfasst. Inbezug auf die Beurteilung der Ermüdung im Vergleich zu NA-Flügen auf DC-7C ist die Streuung ausserordentlich gross.

(In diesem Zusammenhang ist übrigens das Resultat einer sehr gewissenhaften Untersuchung von Boeing 707 Crews durch französische Aerzte äusserst interessant. Wir werden Ihnen in einer der nächsten Rundschauen eingehendst darüber berichten, doch möchte ich Ihnen immerhin folgenden Hauptschluss nicht vorenthalten:

" We may say right away, without going into detail, and we wish to place this fact formally on record: that crews of jet planes are subjected to greater fatigue, as medically proved and supported by statistics, than are crews of ordinary aircraft doing more or less the same work. ")

Aus den Antworten geht weiter hervor, dass dringend Anstrengungen unternommen werden sollten, um konstruktive Verbesserungen und Erleichterungen für das Anhängen und Tragen der Sauerstoffmaske herbeizuführen, wenn sich keine Aenderung der Policy bewerkstelligen lässt.

Ueber die technischen Verbesserungsvorschläge, die ein weites Feld einnahmen, werde ich mit dem Technical Pilot DC-8 und dem Chef OPS-Engineering Verbindung aufnehmen.

Den DC-8 Piloten und Navigatoren möchte ich für die prompte Beantwortung des Fragebogens bestens danken.

sig. H. R. Christen

1957 13.3.	Safdarjung, New Delhi, Indien	Indian Airlines	DC-3 VT-CRB
			ICAO AR/564

Unfall: Das Flugzeug startete um 0832 IST zu einem Ausbildungsflug auf dem Flughafen Safdarjung. An Bord befand sich ein Fluglehrer und ein Fluglehrerkandidat, beide mit einer Erfahrung von rund 5000 Stunden auf DC-3; dazu 2550 lb Ballast in unbefestigten Sandsäcken. Zum normalen Programm gehörte die Annäherung an die Mindestgeschwindigkeit, zuerst mit ein-, dann mit ausgefahrenen Landehilfen, zwischen 3000 und 4000 ft/G. Etwa um 0915 kippte das Flugzeug mit eingefahrenen Landehilfen über einen Flügel ab, ging ins Trudeln über und prallte in steilem Sturzflug auf den Boden. Das Flugzeug wurde zerstört; die beiden Insassen und drei Personen am Boden wurden getötet.

Ursache: Abkippen auf Ausbildungsflug bei unbeabsichtigtem Unterschreiten der Mindestgeschwindigkeit mit nachfolgendem Uebergang ins Trudeln, auf einer zum Wiederaufrichten ungenügenden Flughöhe.

Bemerkungen: Im Bericht wurde auf ähnliche frühere Fälle und auf Untersuchungen des NACA hingewiesen, die gezeigt hatten, dass auf dem DC-3 das Abkippen bei eingefahrenen Landehilfen brüsker ist und dass mit einem Höhenverlust von 3000 ft gerechnet werden muss.

1957 14.6.	Moskau-Wnukowo, U.S.S.R.	LOT	IL-14 SP-LNF
			ICAO AR/576

Unfall: Das Flugzeug befand sich mit einer fünfköpfigen Besatzung und acht Fluggästen im Direktflug auf der Linie Warschau-Moskau. Der Flug verlief routinemässig bis Klimentiewo, 75 km vor Moskau, wobei allerdings wegen der herrschenden und nicht vorgemeldeten Gewitter die Höhe bis auf 400 m/G vermindert worden war. Die Besatzung meldete Bodensicht und erhielt Bewilligung zum Weiterflug gegen Moskau auf 300 m/G. Um 2307 L - fünf Minuten vor der geplanten Ankunftszeit - wurde die Bewilligung zum Anflug des Flughafens Moskau-Wnukowo nach den vorgeschriebenen Instrumentenanflugverfahren erteilt. Die Besatzung bestätigte den Eingang, hielt sich aber nicht an das Verfahren, sondern liess das Flugzeug so tief absinken, dass es - bei sehr niedriger Wolkenhöhe, schwerer Böigkeit und Regenschauern - vor dem Flughafen auf den Boden prallte und vollständig zerstört wurde. Vier Besatzungsmitglieder und fünf Fluggäste wurden getötet, die übrigen schwer verletzt.

Ursache: Zusammenstoss mit Boden zufolge Nichteinhaltung des vorgeschriebenen Verfahrens im Anflug zur Landung bei unerwartet schlechten Wetterbedingungen.

1957 9.5.	Madrid, Spanien	Aviacion y Comercio	B-170 EC-ADI
			ICAO AR/543

Unfall: Das Flugzeug (Bristol 170 Wayfarer) stand auf der
 _____ Linie von Santiago de Compostuela nach Madrid im
 Einsatz, mit einer fünfköpfigen Besatzung und 32 Fluggästen
 an Bord. Der Copilot hatte sehr wenig Erfahrung auf dem
 Flugzeugmuster. Unterwegs fiel die VHF-Anlage aus, worauf
 der Besatzung die notwendigen Angaben über die Peilfrequenz
 übermittelt und sie darüber orientiert wurde, dass in Madrid
 (Barajas) die Landeerlaubnis vom Turm mit grünem Lichtsignal
 erteilt würde. Das Wetter war böig. Kurz nach 1900 flog das
 Flugzeug instruktionsgemäss auf einer Höhe von 300 m/G auf
 Gegenkurs zur Landung auf Piste 23, leicht nach links ge-
 neigt, wahrscheinlich um das erwartete Signal besser zu
 sehen. Als dieses gegeben wurde, neigte sich das Flugzeug
 nach rechts, kippte aus dieser Lage nach rechts ab und
 stürzte zu Boden. Das Flugzeug wurde zerstört, alle Insassen
 kamen ums Leben. Die Trümmeruntersuchung zeigte, dass die
 Landeklappen etwas ausgefahren waren.

Ursache: Abkippen bei Unterschreiten der sicheren Mindest-
 _____ geschwindigkeit auf einer zum Wiederaufrichten un-
 genügenden Flughöhe, wahrscheinlich verursacht durch unge-
 nügende Ueberwachung des Flugzustandes aus Konzentration auf
 erwartetes Lichtsignal in aussergewöhnlichen Anflugbedingun-
 gen.