

aeropers rundschau

8. Jahrgang

Nr. 78

April 1961

Liebe Mitglieder	2
Was uns beschäftigt	3
Aus der Einsatzkommission	6
Ein Auszug aus den vom FAA verhängten Strafen	8
IFALAPA-Konferenz in Mexico	10
Gedanken zum Verhältnis Schweizer und Ausländerpiloten	16
Gedanken zum Verhältnis Schweizer und Ausländerpiloten (Replik)	17

Unfallberichte:

Issodun, P.C., Canada, Maritime Central Airways, 11.8.1957
Calcutta, Indien, Airwork Ltd., Indian Airlines, 1.9.1957
Fuenterrabia, Spanien, Aviacion y Comercio, 26.10.1957

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, neuer Vorstand

Ich bin sehr froh, Ihnen heute unseren Vorschlag für den neuen Präsidenten und den Vorstand unterbreiten zu können. Als Präsident hat sich auf unser Begehren hin Herr A. Sooder zur Verfügung gestellt. Ich brauche Ihnen Herrn Sooder nicht weiter vorzustellen; den Namen, den er sich in ausserordentlichem Einsatz während schwieriger Zeiten für die AEROPERS geschaffen hat, spricht für sich.

Als neue Vorstandsmitglieder haben wir die Herren R. Schilliger, K. Strickler und L. Ritzi vorgesehen. Persönlich stelle ich mich dem Vorstand noch zur Verfügung, um zu einer gewissen Kontinuität in der Behandlung hängiger Probleme beizutragen.-

Den Vorstand verlässt nach langjähriger, sehr erfreulicher Mitarbeit leider Herr Th. Schulthess, der sich speziell betr. Einsatzrichtlinien und Einsatzfragen aussergewöhnlich eingesetzt hat. Theddy Schulthess sei an dieser Stelle der beste Dank ausgesprochen.

Auflösung der VE-Kommission

Aufgrund der neuen Statuten, welche in Art. 33 die Aufgaben der VE-Stiftungsratsmitglieder klar umreissen und weil die Erfahrung gezeigt hat, dass VE-Reglementsänderungen immer Hand in Hand gehen mit Vertragsverhandlungen, für welche ja stets eine eigene Kommission gegründet wird, hat der Vorstand nach Rücksprache mit den Kommissionsmitgliedern beschlossen, die VE-Kommission aufzulösen.

Ich möchte an dieser Stelle den Herren R. Burkhardt, H. Muser und Ch. Ott den Dank des Vorstandes für die geleistete Arbeit aussprechen.

Jahresbericht

Den Jahresbericht werde ich Ihnen gemäss Statuten an der ordentlichen Generalversammlung vorlegen.

Mit freundlichen Grüssen

sig. H. R. Christen

WAS UNS BESCHÄFTIGT....

Einsatzrichtlinien

In der Zwischenzeit hatten Sie die Möglichkeit, die neu mit der Swissair vereinbarten Einsatzrichtlinien im PIH zu studieren. Es ist zu erwarten, dass noch einige kleine Änderungen angebracht werden, wobei es sich aber primär um spezielle Abmachungen zwischen der Swissair und der FEV, gültig für die Flight Engineers, handeln wird.

Die Einsatzrichtlinien für DC-8 und SE-210 sind mit der Swissair noch nicht definitiv abgesprochen. Immerhin haben wir in der Zwischenzeit der Swissair unseren Vorschlag, basierend auf den Ergebnissen der entsprechenden Fragebogen, unterbreitet, und die definitive Fassung dürfte nun also auch nicht mehr allzu lange auf sich warten lassen.

Zollabgaben der Besatzungsmitglieder

Anlässlich der letzten ordentlichen Generalversammlung ist der Vorstand eingeladen worden, zu versuchen, bei den Zollbehörden bessere Bedingungen für uns durchzusetzen. Wir sind deshalb vor einiger Zeit an die eidg. Oberzolldirektion gelangt und haben kürzlich eine negative Antwort erhalten, d.h. die Abgaben Freigrenze von Fr. 1.-- (Ausnahme Butter, Margarine, Eier) wird den Besatzungsmitgliedern weiterhin gewährt. Wir versuchten die im Reisendenverkehr gewährte wertfreie Grenze von Fr. 100.-- auch für die Besatzungsmitglieder als anwendbar erklären zu lassen.

Die von der Oberzolldirektion eingegangene Antwort und die darin enthaltenen juristischen Erwägungen konnten mich jedoch vorläufig noch nicht überzeugen, weshalb ich erneut an die Oberzolldirektion gelangen werde.

Zuteilung von Doppelzimmern

In letzter Zeit sind den Besatzungsmitgliedern verschiedentlich wiederum Doppelzimmer zugeteilt worden. Wir sind deshalb bei der Swissair vorstellig geworden, welche uns bestätigt hat, dass die betreffenden Dienststellen sich alle Mühe geben, den Besatzungsmitgliedern Einzelzimmer zuzuhalten.

Heizoel

Inzwischen haben sich nun 4 Lieferanten herauskristallisiert, die in Frage kommen und entsprechende Verhandlungen sind im Gange. Dabei hat es sich gezeigt, dass einzelne Piloten gebietsweise bereits jetzt eine Art "Einkaufsgenossenschaft" mit Nachbarn etc. organisiert hatten. Da wir den Lieferanten sicher nicht untersagen können, solche bestehenden "Genossenschaften" auch weiterhin gemeinsam und vermutlich auch zu dem dann für AEROPERS-Mitglieder ausgehandelten billigen Preis zubeliefern, will ich nun versuchen, diese bereits bestehenden "Genossenschaften" in die zu treffende Abmachung einzubeziehen, was wegen der noch grösseren Menge zu einem noch günstigeren Preis führen sollte. In der nächsten Nummer werde ich Ihnen über die getroffenen Abmachungen berichten.

IFALPA - Fragebogen

Der Januar Rundschau war ein IFALPA-Fragebogen über Landing Distance Requirements beigeheftet. Ich erlaube mir, Sie darauf aufmerksam zu machen, dass die Einsendefrist per 30. April 1961 abläuft und möchte Sie bitten, die Blätter, welche sich noch in Ihrem Besitz befinden, mir unverzüglich zukommen zu lassen, auch wenn sie noch nicht vollständig ausgefüllt sind.

IFALPA Children's Vacations Scheme

In der letzten Mai-Nummer habe ich Ihnen von einem vorgesehenen Kinder-Austausch unter Piloten berichtet und allfällige Interessenten gebeten, sich mit mir in Verbindung zu setzen.

Kürzlich hat mich die IFALPA ersucht, ein entsprechendes Austauschgesuch eines amerikanischen Piloten unter den Mitgliedern bekannt zu geben. Dieser Pilot möchte gern seine 16 $\frac{1}{2}$ Jahre alte Tochter mit einem Mädchen oder eventuell auch einem Knaben ungefähr gleichen Alters, für ca. 2 Monate austauschen, wobei die betreffende Familie französisch sprechen soll.

Dieser Austausch soll zwischen dem 8. Juni und 1. September 1961 Platz greifen. Die betreffenden Eltern wohnen in Denver, Colorado, und sprechen genügend Französisch, um sich mit dem betr. Kind verständigen zu können. Allfällige Interessenten wollen sich bitte unverzüglich mit dem Sekretariat in Verbindung setzen.

Crew + Aircraft-Interchange

Am 28./29. März fand, wie ich Ihnen das letztmal mitgeteilt habe, ein Meeting der KLM, SAS und Swissair Pilotenvereinigungen in Zürich statt. Dabei wurden verschiedene den Interchange betreffende Beschlüsse gefasst und bereits vom Vorstand ratifiziert.

Als vermutlich wichtigstes Ergebnis dieser Konferenz ist festzuhalten, dass die Pilotenvereinigung der KLM weiterhin bereit ist, in diesen Interchangezusammenkünften mitzuwirken.

Die wichtigsten gefassten Beschlüsse sind die folgenden:

1. Generell

Die betroffenen Pilotenvereinigungen gründen ein sogenanntes " Joint Committee ", um die sozialen - operationellen Aspekte vom Interchange zu studieren. In diesem Committee werden überdies laufend allfällige von den Geschäftsleitungen vorgeschlagene Interchangeabkommen vorbereitend diskutiert. Die administrativen Aufgaben wurden dem Sekretariat der holländischen Pilotenvereinigung überbunden.

2. Social

a)

Eine gemeinsame Klausel betr. Interchange wurde ausgearbeitet, die dann in den betroffenen Kollektiv-Arbeitsverträgen Aufnahme finden soll.

b)

Es wurde festgestellt, dass die Frage der rechtlichen Haftbarkeit und des Versicherungsschutzes von Besatzungsmitgliedern weiterer eingehender Abklärungen bedarf.

c)

Die Ansichten bezüglich Crew Complement und Einsatzrichtlinien variieren z.Zt. ausserordentlich stark. Hier ist vorgesehen, gelegentlich einen Vergleich der bestehenden Systeme zu erstellen.

d)

Ein vermehrter Interchange kann einen tief greifenden Einfluss auf die Karriere ganzer Besatzungsgruppen haben, weshalb beschlossen wurde, dieses Problem weiterhin zu studieren.

3. Technisch

a)

Es wurde festgestellt, dass der Gebrauch von Flugnummern (z.B. SR 250) oder von Gesellschaften (z.B. Swissair Aircraft) durch ATC Operatoren verwirrend sein kann und eine mögliche Unfallquelle darstellt. Aus diesem Grund sind die betroffenen Vereinigungen an die entsprechenden Luftämter gelangt, mit dem Ersuchen, in solchen Fällen lediglich noch den Flugzeugtyp zu verwenden.

b)

Des weiteren wurden Fragen der Standardisierung von load sheets, flight plans, logs und gemeinsamer take-off und landing Minima sowie einer gleichen fuel policy diskutiert.

4. Interchange Caravelle Sommerflugplan 1961

Es wurde vereinbart, dass einerseits SAS Besatzungen die Kurse SR 214/15 fliegen und andererseits wir eine von der SAS gecharterte Caravelle für die Zeitspanne, in der unsere 4 Caravelles in Skandinavien überholt werden, fliegen.

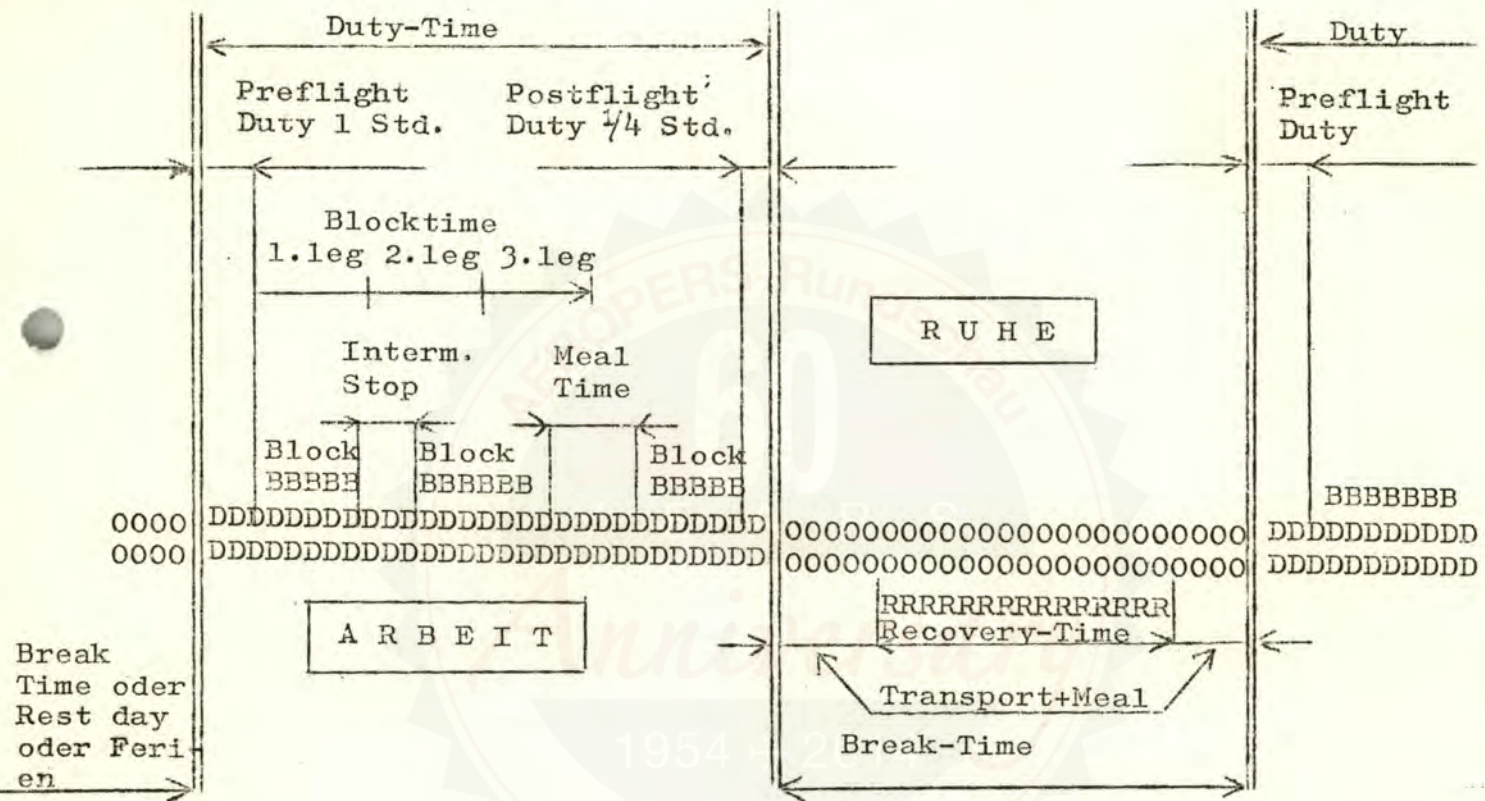
Mit freundlichen Grüßen

sig. Dr. P. Hunziker

AUS DER EINSATZKOMMISSION

Neue Kolben-Einsatzrichtlinien FOM 2.1.3.

Nächstens werden Sie eine Neuauflage des FOM 2.1.3. erhalten. Mit diesen neuen Einsatzrichtlinien wurde eine einfachere und besser verständlichere Formulierung versucht, doch wurde materiell nicht allzuviel geändert.



Vor allem wurde der Begriff der Duty Time nun generell eingebaut. Die obige Skizze zeigt folgendes: Ausgeruht durch die vorangehende Break Time, die auch in einem Rest Day oder in Ferien etc. eingeschlossen sein kann, zählt die Duty Time vom Beginn der Preflight Duty bis zur Beendigung der Postflight Duty. Die Preflight Duty wird dabei generell mit 1 Std., die Postflight Duty mit 1/4 Std. festgelegt. (Die entsprechenden FOM-Aenderungen sind unterwegs.) Innerhalb der gesamten Duty Time werden die einzelnen Blockzeiten addiert und dürfen eine maximale Blockstundenzahl nicht überschreiten. Neu ist der Begriff der Meal Times. Nach FOM 2.4.2. ist nach 8 Stunden Duty Time im Kurzstreckeneinsatz eine Meal Time vorzusehen, d.h. es soll zwischen An- und Abflug die Möglichkeit vorhanden sein, neben der Ausübung der üblichen Ground Duty noch eine leichte Mahlzeit einzunehmen. Normalerweise beträgt diese Meal Time 2 Stunden, in Zürich mit vollem Dispatch-Service, der bereits bei Ankomst mit Company VHF mobilisiert werden kann, mindestens 1 1/2 Stunden. Da während des kommenden Sommerflugplanes speziell bei Verspätungen mit dieser Meal Time Schwierigkeiten auftauchen werden, möchte ich die Herren PIC auf FOM 2.4.2. 812 hinweisen. Ich bin überzeugt, dass nur in absolut notwendigen Fällen ein verspäteter Abflug in Kauf genommen werden muss.

Die anschliessende Break Time setzt sich zusammen aus der Recovery Time - (unrestricted possibility to recover in bed on ground , wie die Definition so schön lautet) - und einem Stundenmittel für Transport und Essen. Auf der Langstrecke beträgt die Recovery Time normalerweise 12 Std., auf der Kurzstrecke 8 Std., für Transport und Essen bleiben 23/4 Stunden.

Auf folgende Punkte möchte ich noch besonders hinweisen:

Dead-heading: Da es sich als recht schwierig erwies, das Dead-heading vor und nach einem Flug mit festen Prozentzahlen in die Duty Time einzubauen, wurde mit der Swissair vereinbart, bei Dead-heading (ohne Break Time) in jedem Fall eine spezielle Uebereinkunft zu treffen. (Ich denke an den Einsatz der Navigatoren im Sektor FA).

Reserve Day: Bekanntlich besteht die Möglichkeit für Militärpiloten während der üblichen Reserve IT zu absolvieren. Dank einem speziellen Ausrufverfahren mit dem Badmeister im Schwimmbad Kloten kann man sich sogar nautischer Spiele erfreuen. Immer aber, und darauf möchte ich aufmerksam machen, müssen wir in unserem eigenen Interesse an der 24 stündigen telephonischen Erreichbarkeit festhalten.

Bei " special reserve " für einen bestimmten Flug ist die telephonische Bereitschaft, wenn nicht bekannt, mit dem Crew Control abzusprechen.

Long/short distance flights:

Die bisherige geographische Abgrenzung von Lang- und Kurzstrecke lässt sich im Jet Age nicht mehr länger aufrecht erhalten. Es lässt sich schwerlich vertreten, dass ein Flug Bangkok - Hongkong mit ungefähr 4 Std. Flugzeit als Langstrecke anzusprechen sei. Nach den neuen Einsatzrichtlinien wird daher beim DC-6/7 dann von Langstrecken gesprochen, wenn die Limitations für Kurzstrecken überschritten sind, unabhängig in welchem Sektor dieser Flug stattfindet. Natürlich werden dann die entsprechenden Break Times vor und nach Langstrecke Anwendung finden.

Minimum rest days per month:

Unserem Anliegen konnte aus betrieblichen Gründen noch nicht voll entsprochen werden. Immerhin werden jetzt 8 Frei-Tage pro Monat geplant. Bis zur vollständigen Einführung der Jets, haben unsere Kolbenflugzeuge noch eine erhebliche Leistung aufzubringen. Speziell in den Sommermonaten wird es kaum zu umgehen sein, dass im Kurzstreckeneinsatz die Anzahl der Frei-Tage auf 7 oder sogar auf das absolute Minimum von 6 reduziert werden muss.

Mit dem obligatorischen Eintrag im Kontrollbuch ist die Einsatzkommission aber in der Lage, die Notwendigkeit der Reduktion nachzuprüfen. Sicherlich nimmt die Einsatzkommission von jedem Eintrag im Kontrollbuch entsprechend Kenntnis, doch würde es zu weit führen, jeden Fall schriftlich zu beantworten. Selbstverständlich stehen wir für Auskünfte immer zur Verfügung, auch unser Sekretariat nimmt Anfragen zur Weiterleitung entgegen.

Soviel zu den neuen Kolben-Einsatzrichtlinien. Die Neufassung der Zusätze für DC-8 und Caravelle sind im Studium.

Für die Einsatzkommission:

sig. T. Schulthess

EIN AUSZUG AUS DEN VOM FAA VERHÄNGTEN STRAFEN

1. Airline Pilot William L. Alexander, Woodland Hills, Calif. wurde die Lizenz für 30 Tage entzogen, weil er am 29.4. bei einem Approach in San Antonio aus Versehen einen Rollweg anflog. Er wurde vom Kontrollturm und einem mitfliegenden Piloten gewarnt. Er landete dann 2800 ft. nach Pistenanfang und überrollte die 5457 ft. lange, nasse Piste.
2. 3 ATC-Kontrolller wurden zurückversetzt, weil sie am 3. 11. für einen "near-miss" zwischen einer Northwest Electra und einem AF-Bomber B-47 verantwortlich waren. Bei dem Ausweichmanöver wurden einige Passagiere der Electra verletzt.
3. 1000 \$ Busse wurden dem EAL Piloten Charles Gruber Jr. Carlisle, Pa. auferlegt. Er erlaubte in einer Constellation auf dem Flug von Bermuda nach Washington am 25. Juli einer Dame auf seinem Sitz Platz zu nehmen.
4. Mit 750 \$ wurde Northeast Airlines gebüßt. Bei einem Fehlstrat am 20. März wurde an einem Viscount eine Benzinpumpe mit 916 Ueberstunden über die normale 1300 Betriebstsd. gefunden. An einem weiteren Viscount wurde ebenfalls eine Pumpe mit zu grosser Laufzeit entdeckt.
5. Mit 2000 \$ wurde wegen Uebermarchung von Flug- und Dienstzeiten im Oktober und Dezember die Twentieth Century Aircraft Inc. gebüßt. Capt. John A. Williams, Canoga Park, Calif. wurde mit 250 \$ und Co-Pilot John D. Conrad und Lawrence J. Robinson, Los Angeles, wurden mit \$ 150 wegen Uebermarchung gebüßt.

6. Ein Gerichtsverfahren wurde gegen einen American Airlines F/E eingeleitet. Bei einer Landung in Chicago im März ging beim Reverse ein Propeller wegen Ölverlust nicht auf Reverse und es fehlte an der nötigen Überwachung seinerseits.
7. Ein Gerichtsverfahren wurde gegen Great Lakes Airlines, Inc. Burbank, Calif. und gegen Capt. James P. Dillon, Northridge, wegen Übermarchung der Flug- und Dienstzeiten eingeleitet.
8. 150 \$ Busse erhielt Capt. Dan P. Tibbot, Twentieth Century Airlines wegen Übermarchung der Dienstzeit als Reservepilot.
9. Zwei Mechaniker wurden mit je 100 \$ gebüsst. Der eine montierte an einer Convair 340 ein Laufrad falsch und der andere entlüftete beim Auffüllen von hydraulischem Öl an einem Viscount die Leitung nicht. Die Bugradsteuerung und die Bremsen versagten beim Rollen und es gab einen Zusammenstoss mit einem DC-6B.
10. 100 \$ Busse erhielt ein PAA F/E, Lyle C. Arthur, East North Port, N.J., wegen ihm war eine Zwischenlandung notwendig, da er im März in einem Alternatetank 800 Gal. zu wenig Benzin tankte.
11. 250 \$ Busse erhielt Capt. F.P. Heid, Capital Airlines. Er rollte mit zu grosser Geschwindigkeit auf einem Rollweg, um den Schnee vom Flugzeug zu entfernen und überrollte beim Einbiegen die Startpiste.
12. 200 \$ Busse erhielt Capt. W.A. Whiting, Miami, Eastern Airlines. Er startete am 30. Juli in Midway mit einer Electra zu einem 3 mot. Ferryflug auf der Piste 27R mit 4717 ft. Länge. Nach den Vorschriften ist aber eine minimale Pistenlänge von 5350 ft. notwendig.

UND BEI UNS

Ein PIC wurde kürzlich vom Luftamt mit einer Busse von total Fr. 26.50 belegt, weil er seine Lizenz nicht rechtzeitig erneuert hatte (Stempel), d.h. einen Flug ausführte, ohne in Besitz einer gültigen Lizenz zu sein. Diese Strafverfügung erging, obwohl die vertrauensärztliche Kontrolluntersuchung mit positivem Resultat vorgängig stattgefunden hatte, wobei der entsprechende Avis bereits bei der Flugpolizei lag, und das für die Lizenzerneuerung notwendige Minimaltraining vorhanden war.

Es ist deshalb für Alle wichtig zu wissen, dass gemäss den einschlägigen Gesetzesbestimmungen allein der Pilot für die Erneuerung der Lizenz, d.h. ärztliche Untersuchung und Abstempeln des Ausweises, verantwortlich ist, selbst wenn gewisse Dienststellen der Swissair die Gültigkeitsperioden überwachen und jeweils eine Aufforderung zur Erneuerung erlassen.

Hu

XVI. IFALPA-KONFERENZ IN MEXICO-CITY (7.-14.3.1961)

Wie Sie aus der Rundschau Nr. 77 ersehen konnten, war die AEROPERS durch Herrn Dr. Hunziker und mich vertreten.

Vorgängig einer solchen Konferenz treten die sich immer wiederholenden Transportprobleme auf. Da eben die meisten Pilotenvereinigungen mit ihrem Arbeitgeber nicht auf verträglichem Fusse leben, sind die Transportvergünstigungen dünn gesät. Ich möchte hier der Swissair für ihre Bemühungen und die zur Verfügung gestellten Flugbilleete danken.

Die Konferenz war von der mexikanischen Pilotenvereinigung ASPA sehr gut organisiert und sie liessen es sich etwas kosten.

Ohne zu weit in die Details zu gehen, gebe ich Ihnen hier einen Auszug aus den wichtigsten, behandelten technischen Fragen.

1. Crew Complement

Die frühere Resolution betr. der " fail-safe-crew " wurde nicht geändert. Viele Gesellschaften sind heute noch nicht in der Lage, einen dritten Piloten auf Jetflugzeugen einzusetzen. Man spricht jetzt von einer sogenannten Uebergangsphase, die noch 5-10 Jahre dauern kann.

Im technischen Manual der IFALPA wurde unter Crew-Complement ein Kommentar angebracht, der lautet:
During this transition phase, it is thought that same degree of flexibility could be left with the clear understanding that progress to the ultimate goal is necessary and desirable.

2. Air Traffic Controller:

Consideration of the need for a radar Rating

Resolution:

That all personnel directly using ground radar for the purposes of air traffic control, whether in the take off, en route, approach or landing phases should hold a valid radar controller's licence.

3. Radio Mechanic's Licence

Resolution:

That all personnel engaged in the maintenance and overhaul of radio and radar equipment whose duties involve more complex operations than the simple replacing of a unit should hold a radio mechanics licence.

4. Ausbildung der Co-Piloten

Hier konnte man sich nicht ganz einigen. Es wurde festgehalten:

Der Co-Pilot, welcher Stellvertreter des Kdt. ist, muss ein " type rating " haben; für die anderen Piloten an Board ist es nicht notwendig. Das Ziel soll jedoch sein, dass alle ein " type rating " haben sollten.

Man konnte hier deutlich 2 Lager feststellen. Die Pilotenvereinigungen, welche auf Jetflugzeugen einen dritten Piloten haben, sind vorläufig nicht für ein " type rating ", da es ihnen die Gesellschaft nicht bieten kann. Die Pilotengesellschaften, welche von den Gesellschaften vorläufig keinen dritten Piloten verlangen können, weil er einfach nicht vorhanden ist, verlangen von allen Piloten ein " type rating ".

5. The Introduction of suitable Standards for Ground Radio Operators' Licences (or other Certificate of Competency)

Resolution:

That ground personnel employed in transmitting and receiving aviation operational messages should hold an appropriate licence (or other certificate of competency) duly endorsed for the type of equipment used (HF Voice, VHF Voice HF/WT)

6. Electrocardiography

An electrocardiogram should NOT be a requirement under the standards of ICAO Annex I for those seeking initially to obtain licences as Commercial airline transport pilots nor for the renewal of such licences. The result of a cardiogram-type test alone should not be a reason for revoking or not granting a licence on medical grounds.

Comment:

It has been the experience of some Member Associations where they have been placed in the position of having to accept an adverse decision based on the results of cardiogram tests alone. In such cases, the decision has been accepted when it has been arrived at by (a) competent but different specialists on several successive examinations; and (b) tests which were of an evident and well-defined pathological character (myocardia ischaemia, farctus, etc.) and not minor deviations from the normal pattern.

Die französische Pilotenvereinigung SNPL hat ein ärztliches Institut beauftragt, die Ermüdungen auf Jetflugzeugen zu untersuchen. Bis heute liegt ein erster und zweiter Teil dieser Untersuchungen vor, vorwiegend von Crews auf Boeing 707. Es wurden 136 Besatzungsmitglieder untersucht und der Betrag, welcher für die Untersuchungen aufgebraucht wurde, beträgt rund Fr. 236'000.-- Der Betrag erscheint sehr hoch, aber es ist zu bemerken, dass die Flugbillette für das ärztliche Personal voll bezahlt werden mussten, da die Gesellschaften - ausser einer - keine Unterstützungen für diese Untersuchungen geleistet haben. Sie werden zu einem späteren Zeitpunkt über diese Untersuchung noch mehr orientiert werden.

Das vorläufige Resultat dieser Untersuchungen veranlasste die SNPL eine 20-25 prozentige Reduktion der Flugzeiten beim Staate zu verlangen. (Bis heute max. 85 Std. pro Monat.)

7. Aeronautical Information Services:
Regulation and Control of Air Information

Resolution:

That Member Associations at a national level and IFALPA at an international level should press for the earliest possible introduction of a uniform international system for the promulgation of amendments to aeronautical information, as recommended by the ICAO AIS/MAP Divisional Meeting, 1959.

8. Oxygen Systems

Resolution:

Whereas the oxygen masks currently available leave much to be desired,

Therefore be it resolved

that the wearing of an oxygen mask on the face should not be made compulsory provided the mask and its related systems, gives an adequate measure of protection.

Comment:

In order that an adequate measure of protection be provided by the mask it is considered that the following criteria should be met:

1. Prior to donning, it should not interfere significantly with a crew member's ability to perform his normal duties.
2. It should be capable of being rapidly positioned on the face, retained there correctly and not interfere with the wearer's vision or means of communication, either during the donning or subsequently, nor should it impair significantly his ability to perform essential duties at any time.
3. Full demand oxygen must be immediately available.
4. It must be comfortable during prolonged wear or use.
5. It should be easily disconnected and reconnected and usable with a portable supply.
6. It should be of light weight construction.

The Committee further considers that these criteria should forthwith be brought to the notice of the appropriate authorities and manufacturers.

9. Supersonic Aircraft Airworthiness Aspects

" Supersonic airliners, when put into commercial use, must:

- a) have a level of safety equal to that achieved by commercial aircraft in use at that time;
- b) be compatible with subsonic aircraft, in other words, they will have to fit the existing pattern of aircraft moving in the air and on the ground at that time;
- c) be so designed that they can operate at aerodromes where large subsonic jets can take-off and land. "

The Committee recommends the strengthening and widening of the Federation's Supersonic Working Group so that all aspects of this future development may be studied, and the Operators, in making their economical assessments, be acquainted with our anticipated technical, social and industrial requirements.

The Sub-Committee further recommends that the Federation's representatives at the forthcoming IATA Technical meeting on this subject adopt the philosophy that, any attempt to introduce the commercial use of supersonic aircraft before all their problems have been resolved to the satisfaction of the Federation will be resisted by the pilots represented by this Federation.

10. Approach Lighting Systems

The Committee felt that a solution might be found only in a compromise and therefore they recommended the following:

Recommendation:

- 1.1. That, at all International Airports, the Calvert System plus strobe lighting should constitute the standard.
- 1.2. That, at National Airports, the minimum may be the ALPA (A) system plus strobe lighting.
- 1.3. If only the minimum is provided then it shall be only with the agreement of the local Member Associations.

Note:

The standard system should be capable of adjustment, e.g. extinguishing of cross-bars, to meet the requirements of the pilot.

11. Air Traffic Control

Recommendation:

- 2.1. The Federation recognizes the inadequacies of the present Visual Flight rules and recommends that as an ultimate goal, all flights must be made under Instrument Flight Rules. However, pending the development of an Air Traffic Control organisation capable of applying such a system, flights may operate under IFR, VFR or Controlled VFR.

Resolution:

2.2. Controlled Airspace

- 2.2.1. All flights in Controlled Airspace should be made under Instrument Flight Rules (IFR).
- 2.2.2. Every effort should be made to extend controlled airspace, both horizontally and vertically where necessary, to contain all commercial operations.
- 2.2.3. IFR Flights Maintaining VMC

The objective is the complete elimination of VMC clearances to IFR flights.

- 2.2.3.1. VMC clearances should be used only for a specific and limited portion of climb and descent.
- 2.2.3.2. Visual Meteorological Conditions for the purpose to this section shall be:
Horizontal visibility 5 NM.
Horizontal distance from cloud 5 NM.
Vertical distance from cloud 2,000 ft.
- 2.2.3.3. VMC clearances should be requested by the pilot only after he has fully considered the following factors:
- a) Effective visibility
 - b) Operational characteristics of the aircraft
 - c) Cockpit limitations on field of vision
 - d) workload in the cockpit
 - e) Information provided by ATC on conflicting traffic.
- 2.2.3.4. The pilot of an aircraft requesting a VMC climb or descent should endeavour to obtain the agreement of the pilot of the conflicting aircraft preferably through the ATC controller.

Resolution:

- 2.3. Uncontrolled airspace
- 2.3.1. If IFR flight is impracticable and the pilot elects to fly VFR the flight should be conducted at a Flight Level selected in accordance with the appropriate quadrantal or semi-circular rule.

12. Blast Fences

Resolution:

- 1.1.13.1. The erection of permanent blast fences in the approach and take-off path of aircraft is condemned.
- 1.1.13.2. When safety of operations would be improved by the erection of a temporary type blast fence (i.e. dispersal of turbulent wake across another runway) such erection must be capable of rapid removal and should only be in position when actually satisfying its designed purpose.

Comment:

It has long been accepted that the existence of any obstruction in the take-off or approach paths constituted a hazard. The introduction of jet blast fences at the ends of runways has been made almost insidiously; they have, in the main, been accepted by pilots in the belief that the frangible links used in their erection would provide an acceptable degree of safety in the event of their being struck by an aircraft in flight. However, some doubt has been raised recently as to the validity of this argument since it appears that the recent accident to the Aeronaves DC-8 at Idlewild would not have resulted in fatalities if there had been no blast fence in its path.

13. Maintenance of Competency - Pilots

Resolution:

a) Aircraft type (every six month)

This check should include tests on the type. Alternate checks should be given on an approved simulator applicable to the type, but there should never be two checks in succession on a simulator.

b) Instrument flying (annually)

This check should, preferably, be taken on the type, or an approved simulator applicable to the type.

c) Aerodrome qualifications (annually)

This check should be based upon a list of airports drawn up by the operator and approved by the State of Registry. Pilots should be required to make an actual entry to those airports on this list. Entry to other airports should be cleared after the pilot has satisfactorily demonstrated the approved procedure for those airfields on a simulator.

14. Schlussbemerkungen

Die Arbeit, die heute von den grösseren Pilotenvereinigungen wie ALPA und BALPA im Rahmen der IFALPA geleistet wird, ist sehr gross. Der Zeitpunkt ist heute schon vorhanden, wo die IFALPA dank ihrer Kenntnisse und Ansichten bei der ICAO einen Einfluss ausübt und auch akzeptiert wird. Vor noch gar nicht langer Zeit wurde die IFALPA von der ICAO ignoriert.

Im Rahmen jeder Pilotenvereinigung sollten sich einige für die Belange der IFALPA interessieren, um sich etwas mehr mit der Materie abzugeben. Bei uns sollten sich etwa 4 Piloten für diese Arbeit zur Verfügung stellen. Ich muss hier anführen, dass die FPAS aktiver ist, denn sie ist sogar bei den technischen Meetings vertreten.

A. Sooder

Im " Flying " März 1961 sahen wir ein Bild unseres Passiv-Mitgliedes Marcel Jakob mit nachfolgendem Text:

" One of the world's first corporate pilots to become a corporate jet pilot is Capt. Marcel Jakob of the Krupp interests in Essen, Germany. With Leo Sullivan, engineering test pilot of Lockheed Aircraft's Georgia Division, Jakob checks on flight information of the four-engined Jet-Star which he will pilot to its home base in Germany this month. "

Marcel, mir gratuliere !

GEDANKEN ZUM VERHÄLTNIS SCHWEIZER UND AUSLÄNDERPILOTEN

Es zeichnet sich heute im Luftverkehr unverkennbar eine gewisse Stagnation ab. Deshalb ist es nur allzu begreiflich, dass unsere Ausländerpiloten sich um eine Festigung ihres Anstellungsverhältnisses bemühen. (Aufnahme in die gemeinsame Seniority-Liste, ev. Gesamtarbeitsvertrag)

Es geht uns kurz darum, auf die resultierenden Konsequenzen hinzuweisen:

1. In den Jahren 1956 bis heute wurden laufend einzeln und in grösseren Gruppen, unter dem Motto Provisorium Ausländerpiloten eingestellt. Im Vertrauen auf dieses Provisorium wurden durch die AEROPERS fortwährend Konzessionen gemacht.

Es scheint uns nun nicht richtig, dass diese Zugeständnisse plötzlich als Basis für eine gemeinsame Seniority-Liste angenommen werden. (Keine Entwicklungsmöglichkeiten für eine grosse Zahl von Schweizerpiloten, Dahinfallen der Möglichkeit, dass bei Eintreten einer Krisenlage Gruppen von Ausländern entlassen werden können, da diese sich bis dahin in einer Position befinden, die es der Swissair verunmöglicht, sie durch Schweizerpiloten in der zur Verfügung stehenden Zeit zu ersetzen.)

2. Beim Eintritt in die Swissair wurde in vielen Fällen nicht erwähnt, dass laufend Ausländer unter Umgehung der Seniorität eingestellt werden. Unter diesem Gesichtspunkt hätte sich für den einen oder anderen eine ganz andere Perspektive für den Eintritt ergeben.
3. Dass den Ausländern weitgehend bessere Eintrittsbedingungen gewährt wurden, schien damals durch die Marktlage bedingt und als Provisorium einigermaßen verständlich. Dass aber heute, da ihnen dieses Provisorium abgenommen werden soll, noch weitere Zugeständnisse gemacht werden müssen, geht doch etwas zu weit.
4. Muss die AEROPERS heute wirklich zuerst die FPAS begrüßen, um zu einer Lösung dieses Problems zu kommen, die auch dem schweizerischem Standpunkt gerecht wird?
5. Wir sind uns bewusst, dass dieses Problem die älteren Jahrgänge unserer Flugkapitäne nicht direkt berührt. Wir gestatten uns aber, alle diese Herren höflich zu bitten, uns Hand zu reichen zu einer Lösung, die allen dienstjüngeren Schweizerpiloten eine Chance offen lässt.
6. Durch ein gemeinsames NEIN bei der kommenden Abstimmung in dieser Angelegenheit erhielte die AEROPERS eine Stärkung ihrer Position und die Handlungsfreiheit für eine eigene Lösung dieses Problems.

S. und L.

" alte Seniority-Gruppe XIV "

GEDANKEN ZUM VERHÄLTNIS SCHWEIZER UND AUSLÄNDERPILOTEN (REPLIK)

Die Einführung einer gemeinsamen Seniority-Liste wurde bereits in der letzten ordentlichen Generalversammlung von Herrn Hofer (Prot. Seite 10, Ziff. 4) im Arbeitsprogramm vorgesehen. Das zeitliche Zusammenfallen der Ausarbeitung dieser neuen Liste mit dem Erkennen einer sich abzeichnenden Stagnation ist somit rein zufällig. Der Grund für unsere intensiven Bemühungen war und ist nur die Ersetzung der Openings. Daraus ergibt sich, dass sich primär nicht die Ausländer um diese Liste bemühten, sondern wir. Dass auch die FPAS an dieser Liste interessiert ist, rührt daher, dass auch sie wegen der durch die Openings ermöglichten " Blitzkarriere einzelner FPAS Mitglieder " im eigenen Laden " erhebliche Schwierigkeiten hatte.

Zu 1.

Richtig ist, dass von 1956 bis heute laufend ausländische Piloten eingestellt wurden, wobei ursprünglich die Idee vorherrschte, sie bald durch Schweizer-Piloten ablösen zu können. Die rasche Expansion der Swissair machte jedoch diese ursprüngliche Konzeption zunichte.

Die damals von der Aeropers gemachten " Zugeständnisse " wurden nun aber eben nicht zur Basis der neuen, gemeinsamen Seniority-Liste gemacht; im Gegenteil, mit der Inkraftsetzung dieser Liste sollen endlich die für uns heute untragbaren Openings abgeschafft werden. (Warum opponiert man eigentlich erst heute gegen diese " Zugeständnisse ", d.h. gegen unser geltendes Seniority-Reglement, das bereits über 3 Jahre alt ist ?)

Es entspricht nicht den Tatsachen, dass durch die Einführung dieser Liste die Möglichkeit entfällt, bei Eintritt einer Krisenlage Gruppen von Ausländern zu entlassen, denn durch diese Liste wird nur im Vergleich zur heutigen Regelung die Entwicklung der Ausländer gebremst. Mit der Frage von Entlassungen hat die Liste nur insofern etwas zu tun, als die Reihenfolge für die Swissair festgelegt wird.

Zu 2.

Als die Verfasser des obigen Artikels in die Swissair eintraten, war die nachfolgende Entwicklung noch nicht abzusehen. Es konnte ihnen deshalb niemand sagen, dass eine Anzahl Ausländer eingestellt werde. Des weiteren wurden diese Ausländer damals nicht unter Umgehung der Seniorität angestellt, sondern ihnen entsprechend den damaligen Bedürfnissen ein Opening eröffnet. Man darf nämlich nicht vergessen, dass als Folge der raschen Expansion der Swissair die dazumal vorhandenen Schweizer, die zu einer Beförderung notwendige Erfahrung vielfach noch nicht besaßen.

Zu 3.

Die Eintrittsbedingungen der Ausländer sind grosso modo nicht besser als die der Schweizer; hingegen wurden einer Anzahl Ausländer bessere Salarierungsbedingungen zugestanden.

Dies hat jedoch mit der neuen Seniority-Liste, mit anderen Worten, mit einer neuen und jetzt für die Swissair verbindlichen Regelung allfälliger Up-Gradings, überhaupt nichts zu tun. Des weiteren bildet diese Liste ja lediglich einen Bestandteil eines noch zu verhandelnden Senioritätsreglementes; und bevor dieses abgeschlossen wird, sind noch eingehende Studien und Diskussionen über die Anstellungsbedingungen der Ausländer zu pflegen. Das neue Motto heisst ja - und besagte Liste ist der allererste Anfang - " gleiche Arbeit, gleicher Lohn, gleiche Karriere " mit einer Ausnahme: Bei Entlassungen werden zuerst sämtliche Ausländer betroffen. Mit der Einführung dieser Liste werden also nicht den Ausländern weitere Zugeständnisse gemacht, sondern der Swissair die Hände gebunden und unsere Position verbessert.

Zu 4.

Die Aeropers muss auch heute nicht zuerst die FPAS begrüßen, um gewisse Probleme zu lösen. Diese Liste wurde nämlich vom Aeropers-Vorstand " im stillen Kämmerchen " ausgearbeitet, nachdem die Swissair einen für uns nicht annehmbaren Vorschlag einer gemeinsamen Seniority-Liste vorgelegt hatte. Nachdem die von uns erstellte Liste fertig war, haben wir mit der FPAS Verhandlungen aufgenommen, um auch noch deren Ideen kennenzulernen.

Zu 5.

Wir glauben im Gegenteil, dass dieses Problem auch die älteren Jahrgänge unserer Flugkapitäne direkt berührt, denn bei der Abstimmung über die neue Liste geht es eben nicht nur um den eigenen Platz in der Seniority, sondern es geht um die Gesamtheit aller Schweizer-Piloten, es geht um das Ansehen unseres Pilotencorps und nicht zuletzt um dasjenige der Swissair als nationale Luftverkehrsgesellschaft.

Zu 6.

Ob ein einheitliches NEIN zu einer Stärkung der Position der Aeropers führen wird, wagen wir zumindest zu bezweifeln. Für die Aufhebung einer vertraglichen Abmachung (Senioritätsreglement mit Openings) braucht es nämlich bekanntlich zwei. Jeder, der NEIN stimmt, muss sich bewusst sein, dass nur eine konstruktive und realistische Lösung die Zustimmung der Swissair finden wird. Wir glauben aber doch, dass die vorliegende Lösung, die sogar von uns stammt, annehmbar und vertretbar ist. Bis heute war die Situation für uns schlechter, nur haben wir nie eine Namensliste schwarz auf weiss gesehen. Auch wir können nicht die 100 Ausländer, welche die Swissair ja nötig hat, von heute auf morgen durch junge Schweizer ersetzen, hingegen muss und wird die Aeropers alles tun, um mitzuhelfen, die Ausländer so rasch als möglich durch junge Schweizer abzulösen und Vorkehren zu treffen, dass trotz Stagnation ein Weiterkommen der Schweizer-Piloten garantiert wird.

Der Vorstand

1957 11.8.	Issoudun, P.C., Canada	Maritime Central Airways	DC-4 CF-MCF

Unfall: Das Flugzeug startete am 10. um 2148 GMT in London
 ————— zu einem Bedarfsflug nach Toronto, mit einer sechs-
 köpfigen Besatzung und 73 Fluggästen an Bord. Der Flugplan
 sah eine Aufteilung der Gesamtstrecke in etwa drei gleiche
 Teile durch Zwischenlandungen in Keflavik und Goose Bay vor.

Die Landung in Keflavik erfolgte am 11. um 0406, der Start
 mit vollen Treibstofftanks um 0512. 1320 meldete das Flugzeug
 ohne Grundangabe, dass es die Zwischenlandung in Goose Bay
 ausfallen lassen und weiter nach Montreal fliegen werde. Die
 nächsten Standortmeldungen folgten um 1403 über Goose Bay,
 1558 über Seven Islands, 1807 über Quebec. 1810 wurde es
 aufgefordert, im Anflug auf Rougemont Verbindung mit Montreal
 aufzunehmen. Das war die letzte Verbindung; fünf Minuten später
 stürzte es in einem Gewitter, das mit schwerem Sturmregen
 und schwerer Böigkeit verbunden war, in der Gegend von Issoudun
 zu Boden, in einem Sturzwinkel von etwa 70 Grad, mit dem
 linken Flügel leicht voraus. Das Flugzeug wurde zerstört,
 sämtliche Insassen kamen ums Leben.

Ursache: Verlust der Steuerbarkeit in schweren Böen nach
 ————— Einflug in Cumulonimbus-Wolken, möglicherweise mit-
 bedingt durch Uebermüdung von Besatzungsmitgliedern sowie
 durch Triebwerkstörung und Propellerüberdrehen zufolge böen-
 bewirkten Aussetzern bei geringem Treibstoffreststand.

1957 1.9.	Calcutta, Indien	Airwork Ltd./ Indian Airlines	HP-81/C-47 G-AKFP/VT-AUA
		ICAO AR/559	

Unfall: Das Flugzeug Hermes G-AKFP, auf einem Bedarfsflug von Blackbushe (England) nach Singapore befindlich, gelangte - nachdem es zwei Nächte durchgeflogen und die Besatzung am dazwischenliegenden Tag in Karachi 14 Stunden Ruhezeit gehabt hatte - um 2309 GMT über Calcutta. Nach einem ILS-Anflug auf Piste 19-L startete es 2318 mangels Sicht in einem Regenschauer auf Abbruchhöhe durch. 2338 begann es einen GCA-Anflug auf Piste 01-R. Als der Radarleiter 2359 das Echo eine Meile vor der Pistenschwelle und etwas links der Mittellinie feststellte, erteilte er die Bewilligung zur Landung mit Sicht. Der Kommandant erhielt auf einer Höhe von 400-500 ft auf Kurs 005 Bodensicht und sah die Piste leicht rechts vor sich; da er die Verbindung mit dem Radarleiter ausschaltete, hörte er dessen Weisung zu einer Korrektur um fünf Grad nicht mehr und setzte den Anflug fort, obwohl er die Piste bei der im Regen herrschenden schlechten Sicht nicht eindeutig identifizieren konnte - und flog 2400 in die kurz vorher mit Bewilligung der Verkehrsleitung auf Piste 01-L zum Start bereitgestellte Dakota VT-AUA hinein. Diese wurde zerstört und die an Bord befindliche vierköpfige Besatzung getötet; das landende Flugzeug wurde schwer beschädigt, und zwei der Fluggäste erlitten Verletzungen.

Ursache: Falsche Pistenwahl durch den Kommandanten bei schlechter Sicht im Endanflug auf eine Parallelpiste, verursacht durch verfrühten Verzicht auf GCA-Führung und Fortsetzung des Anflugs ohne eindeutige Pistenidentifikation, möglicherweise mitverursacht durch Ermüdung; gleichzeitige Freigabe von Parallelpisten an mehrere Flugzeuge durch die Verkehrsleitung trotz schlechten Sichtbedingungen.

Bemerkung: Nach dem Sinn der Bemerkung zur Empfehlung 1.5 in Teil III des Anhangs 14 zum Abkommen von Chicago dürfen Parallelpisten mit einem Abstand von 700 ft oder nicht viel mehr nur bei Sichtflugbedingungen zu gleichzeitiger Benützung durch mehrere Flugzeuge freigegeben werden.

1957 26.10.	Fuenterrabia, Spanien	Aviación y Comercio	DH-114 EC-AOA
		ICAO AR/544	

Unfall: Das Flugzeug (Heron) stand auf der Linie Madrid -
 _____ San Sebastian im Dienst und setzte bei guter Sicht
 aus 900 m/G zur vorgesehenen Zwischenlandung auf Piste 05
 des Flughafens Fuenterrabia an. Es setzte 150 m nach der
 Pistenschwelle mit grosser Geschwindigkeit auf. Nach einer
 Rollstrecke von 300 m legte der Kommandant die beiden Innen-
 motoren still und betätigte die Bremsen. Diese funktionierten
 jedoch trotz mehrmaliger Betätigung nicht. Da das Flugzeug
 auch nicht mehr genügend abgedreht werden konnte, rollte es
 über das Pistenende hinaus in das anschliessende Sumpfgebiet
 einer Flussmündung und wurde dabei zerstört. Drei von den
 17 Fluggästen erlitten leichte Verletzungen; die übrigen
 blieben wie die Besatzung unverletzt.

Ursache: Entleerung des pneumatischen Systems durch Leck
 _____ am Fahrwerkhebel bei ausgefahrenem Fahrwerk.

Bemerkungen: "Der Kommandant hätte auch bei Gegenwind nicht
 _____ nur auf Landeklappen und Bremsen vertrauen
 dürfen, sondern hätte mit reduzierter Geschwindigkeit auf-
 setzen sollen, um die Pistenlänge voll ausnützen zu können."
 Der Bericht enthält keine Angaben über die Pistenlänge und
 auch nichts darüber, ob der Kommandant den Defekt durch Aus-
 fall der Landeklappen schon vor der Landung bemerkt hatte.