

aeropers rundschau

8. Jahrgang

Nr. 79

Mai 1961

| | |
|---|----|
| Liebe Mitglieder | 2 |
| Was uns beschäftigt | 4 |
| Aus der Flugsicherheitskommission | 6 |
| XVI. IFALPA-Konferenz in Mexico | 7 |
| Was leisteten die westlichen Flugplätze im Jahre 1960? | 11 |
| Sechs Augen sehen mehr als vier | 12 |
| Alptraum | 13 |

Unfallberichte:

Getafe, Madrid, Spanien, Iberia, 28.10.1957
Puigpoment, Majorca, Aviacion y Comercio, 15.11.1957
Ballerup-Kastrup, Dänemark, BEA, 17.11.1957

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,

Generalversammlung 1961

Ich möchte hier nochmals auf diesen Anlass zurückkommen. Vorerst danke ich Ihnen für das mir wieder entgegengebrachte Vertrauen.

Als erste Aufgabe habe ich mir das Ziel, eine einige AEROPERS zu erhalten, gesteckt. Ich weiss aus meiner Erfahrung, dass nur durch Einigkeit ein Berufsverband etwas erreicht; der Einzelne hat heute absolut keine Chancen sich durchzusetzen. Es liegt nun an Ihnen, liebe AEROPERS-Mitglieder, mir bei dieser Aufgabe zu helfen, indem die alten Mitglieder die Ansichten der jungen und die jüngeren Mitglieder die Ansichten der alten in Bezug auf die Erhaltung einer konkurrenzfähigen Swissair verstehen. Ich glaube, wir sind uns alle einig, dass wir den Ast, auf dem wir sitzen, nicht selber absägen wollen. Trotz dieses Gedankenganges möchte ich absolut nicht die Idee aufkommen lassen, es solle etwas verkauft werden oder die AEROPERS würde sich gar einschüchtern lassen: Die AEROPERS muss sich an den Grundsatz halten, dass das Vorwärtstkommen unserer jungen Generation nicht durch ausländische Arbeitskräfte gehemmt wird. Wir sind als Schweizer verpflichtet, dafür zu sorgen, dass dieser Grundsatz eingehalten wird. Wenn wir uns hier nicht einig sind, werden sich unsere jungen Schweizer immer weniger für diesen Beruf entscheiden, und dass es soweit kommt, darf die AEROPERS als schweizerischer Berufsverband der Piloten nicht zulassen. Wir müssen dem schweizerischen Nachwuchs unsere grösste Aufmerksamkeit schenken, handle es sich hiebei um die jungen, die schon in unserer Gesellschaft sind, oder um jene, welche in Zukunft rekrutiert werden.

Es wurden mir an der Generalversammlung Vorwürfe gemacht, dass meine Idee allzu revolutionär sei; ich lasse mich aber gerne von einem Funktionär belehren, wie dieser eitriges Wurmfortsatz entfernt werden kann, ohne dass dabei jemand benachteiligt wird.

Qualität

Ich schneide hier ein Kapitel an, über welches wir uns ebenfalls einig sein müssen. Als Berufsverband sind wir verpflichtet, den bisherigen Pilotenstandard aufrecht zu halten. Der Ruf der Swissair, welcher ja durch die Piloten begründet wurde, rechtfertigt diesen Standard. Sollten jedoch Piloten vorhanden sein, welche den Standard des Kdt. nicht zu erreichen vermögen, ist nach eingehender Prüfung des Betroffenen unter Mitwirkung der AEROPERS der ständige Beruf des F/O einzuführen. Die Salariierung der Senior F/O hat heute diesen Schritt weitgehend vorbereitet.

Qualifikationen

Hier schneide ich wieder ein Kapitel an, wo gewisse Entscheidungen manchmal als unangenehm empfunden werden. Ich möchte festhalten - und das zur Unterstützung der Funktionäre - dass jedes AEROPERS-Mitglied, welches mit seiner schriftlichen Qualifikation oder Beurteilung nicht einverstanden ist, sich an die AEROPERS zu wenden hat. Es sind nur schriftliche Mitteilungen entgegen zu nehmen, oder wenn trotzdem mündliche Besprechungen stattfinden, sind diese nachher schriftlich zu bestätigen und der AEROPERS ist je nach Art des Inhaltes eine Kopie zuzustellen. Bei Versprechungen oder Orientierungen seitens der Swissair ist nach gleicher Art vorzugehen. Wir müssen aus der Vergangenheit unsere Konsequenzen ziehen, und nur etwas, was schwarz auf weiss steht, kann verlangt oder weiter behandelt werden. Ich hoffe, dass sich jedes AEROPERS-Mitglied an dieses Prozedere hält, denn nur auf diese Art und Weise kann die AEROPERS ihm helfen.

Mitteilungen von AEROPERS-Mitgliedern

Ich habe schon öfters darauf hingewiesen, dass die AEROPERS über Misstände oder Vorkommnisse, welche Ihnen bei Ihrer täglichen Arbeit auffallen, orientiert werden sollte. Die Mitteilungen auf PVR sind je nachdem für die AEROPERS ebenso wichtig, wie für die Swissair, sei es auf technischen oder anderen Gebieten. Seien Sie nicht zu bequem, sondern senden Sie der AEROPERS ebenfalls eine Mitteilung, denn der Nutzen kommt allen zugute, und die AEROPERS ist vielleicht eher in der Lage, Abhilfe zu schaffen, als irgend eine Stelle der Swissair, welche aus hier nicht interessierenden Gründen keine Durchschlagskraft besitzt.

AEROPERS und Funktionäre

Ich habe die Frechheit, einige Bemerkungen über dieses Thema zu machen. Wir sind uns, glaube ich, alle einig, dass die Mehrzahl unserer AEROPERS-Mitglieder, die sich als Funktionäre betätigen, die Belange der AEROPERS und der Swissair auf einen Nenner zu bringen versuchen. Diejenigen, die einen Job ausüben, um einige Franken mehr einzustecken und sich selten aus ihrem Schneckenhaus heraus wagen, sind sicher in der Minderzahl, und wir wollen es ihnen nicht übel nehmen.

Im grossen und ganzen haben wir tüchtige Funktionäre, und sie versuchen dank ihrem Beruf als Pilot unsere Gesellschaft so zu beeinflussen, wie es eben ein Pilot tun muss und kann. Gerade ein Pilot sollte in einer Fluggesellschaft so viel Einfluss haben, dass man auf ihn hört und seine Meinung beachtet wird. Ich wage sogar zu sagen, dass eine Fluggesellschaft von Piloten operiert werden sollte. Die Stellung der Piloten ist immer noch die, wie sie von unserem verstorbenen Verwaltungsratspräsidenten, Herrn Dr. Feterlein, und in einer Schrift von unserem jetzigen Direktor des Dept. III, Herrn R. Fretz, seinerzeit skizziert wurde. Leider sind in einer Fluggesellschaft immer sehr viele andere Einflüsse massgebend, welche diejenigen der Piloten überschatten oder sogar vernichten.

Die Stellung unserer Piloten als Funktionäre

Es ist nun sicher allen klar, dass ein AEROPERS-Mitglied, das den Posten eines Funktionärs inne hat, eine eindeutige Stellung beziehen muss. Diese Einstellung wird von seinen Partnern verlangt.

Ich möchte hier nun an meine vorherigen Ausführungen anknüpfen. Wäre es nicht von grossem Nutzen für unsere Gesellschaft, wenn sich unsere Funktionäre an die AEROPERS wenden dürften oder würden, um sich Einfluss zu verschaffen?

Ich gehe hier sehr weit, das weiss ich, aber die AEROPERS ist nach meiner Ansicht nicht nur vorhanden, um Salärfragen zu behandeln und seine Mitglieder zu schützen, sondern sie ist ebenso am Gedeihen unserer Gesellschaft interessiert.

Ich bin sicher, dass diese Betrachtungen zum Verhältnis AEROPERS und Funktionäre an gewissen Orten wenig Anklang finden werden, möchte jedoch betonen, dass es mir keinesfalls darum ging, Vorwürfe irgendwelcher Art hier anzubringen. Im Lichte der Tatsachen nahm ich mir als Präsident der AEROPERS lediglich das Recht, diese Themen anzuschneiden.

Mit freundlichen Grüssen

sig. A. Sooder

WAS UNS BESCHÄFTIGT

Zur Hauptsache.....

beschäftigten uns im vergangenen Monat die Generalversammlung, die Jet-Einsatzrichtlinien und ganz besonders die Frage der Ausländerseniortiy. Weil diese Frage von ausserordentlicher Wichtigkeit für alle Piloten und auch für die AEROPERS ist und zudem die ganze Materie von verschiedenen Seiten betrachtet und beleuchtet werden muss, beschäftigten und beschäftigen sich alle Vorstandsmitglieder sehr intensiv mit dieser Materie, sodass ich Ihnen nur wenig neues berichten kann.

Heizoel

In der Zwischenzeit haben Sie eine entsprechende Orientierung erhalten.

IFALPA-Fragebogen

Der Januar Rundschau war ein Fragebogen über Landing Distance Requirements angeheftet. Der Abgabetermin war dort auf den 15. April festgesetzt und wurde in der Folge nochmals verlängert. Von den total 230 Piloten haben 15 den ausgefüllten Fragebogen retourniert.

Naturalabgaben auf dem Platz Zürich

Im Zuge allfälliger Sparmassnahmen hat die Swissair vor einiger Zeit angeregt, auf dem Platz Zürich grundsätzlich die Deplacemetauszahlung durch eine Naturalabgabe (Essen in der neuen Swissair-Kantine im Zwischentrakt) zu ersetzen.

Der Vorstand hat nach eingehender Prüfung dieses Vorschlages aus grundsätzlichen Erwägungen eine negative Stellungnahme bezogen und dies der Swissair mitgeteilt.

Zurückweisung eines Co-Piloten durch einen PIC

Kürzlich hat ein PIC einen Co-Pi aus persönlichen Gründen zurückgewiesen. Die Swissair hat die Angelegenheit im Beisein eines AEROPERS-Vertreters untersucht und der betreffende PIC hat sich für sein unkorrektes Verhalten beim betroffenen Co-Pi entschuldigt.

Zollfragen

Freundlicherweise hat sich Herr Klaus Schmidli, Fach 464, als Sachbearbeiter für alle den Zoll betreffenden Fragen der AEROPERS zur Verfügung gestellt. Haben Sie also irgendwelche Probleme bezüglich Zoll, sei es die Freigrenze von Fr. 1.--, seien es Deklarierungsfragen etc., so wenden Sie sich bitte direkt an Herrn Schmidli.

Krankheit, Loss of Licence und Meldepflicht

Ich möchte Sie noch einmal darauf aufmerksam machen, dass Sie uns unbedingt mitteilen müssen, wenn Sie ärztlicher Gründe wegen Ihre Lizenz - und sei es auch nur für ganz kurze Zeit - nicht rechtzeitig erneuern können. Natürlich wird es wegen einer kurzfristigen krankheitsbedingten Nichterneuerung der Lizenz praktisch nie zu einem Lizenzentzug kommen, aber vielleicht tritt doch einmal der Fall ein (unerwartete Komplikationen etc.), und dann ist es von ausschlaggebender Bedeutung, dass die " zeitweilige Nichterneuerung " der Lizenz ordnungs- und termingemäss der Versicherung gemeldet worden war. Dazu kommt, dass bei einer zwar nicht zu erwartenden, aber vertraglich immerhin möglichen Nicht-Erneuerung des Loss of Licence-Versicherungsvertrages für nicht gemeldete Nichterneuerungen der Lizenz keine Leistungspflicht des Versicherers besteht.

Melden Sie also in Ihrem eigenen Interesse jede Nichterneuerung Ihrer Lizenz aus ärztlichen Gründen.

Konstituierung des Vorstandes und neue Kommissionsliste

Die nächste ordentliche Vorstandssitzung findet am 12. Juni 1961 statt. Anschliessend wird Ihnen die neue Kommissionsliste, der Sie auch die Chargenverteilung des neu gewählten Vorstandes entnehmen können, zugestellt werden.

Arbeitsvertragsverhandlungen

Bekanntlich ist gemäss Art. 41 unseres Arbeitsvertrages dieser je im dritten Quartal eines jeden zweiten Kalenderjahres, erstmals dieses Jahr, auf seine Revisionsbedürftigkeit zu prüfen.

Mitglieder, welche entsprechende Ideen oder Abänderungsvorschläge haben, sind gebeten, diese dem Sekretariat rasch möglichst schriftlich einzureichen.

Mit freundlichen Grüssen
sig. Dr. P. Hunziker

AUS DER FLUGSICHERHEITSKOMMISSION

In der Rundschau von September 1960 wurde Ihnen ein Brief der IFALPA zur Kenntnis gebracht, worin im speziellen den Swissair - Piloten vermehrtes " Cancelling " vorgeworfen wurde seit der Einführung der Jets.

Gleichzeitig wurde auch eine Umfrage über die folgenden 4 Punkte gestartet:

1. Trifft es zu, dass heute gegenüber früher von SWR-Piloten mehr IFR-Flugpläne annulliert werden ?
2. Wenn ja, aus welchen Gründen ?
3. Wenn ja, insbesondere auf welchen Plätzen ?
4. Wurde bei solchen Wechseln, insbesondere bei " Cancelling IFR " von anderen Operatoren opponiert ?

Leider konnte ich aus verschiedenen Gründen nicht früher über das Resultat Auskunft geben. Allerdings nahm nicht die Auswertung so viel Zeit in Anspruch, gingen doch sage und schreibe 6 Antworten ein ! (Wer hat da nach der Anzahl der AEROPERS-Mitglieder gefragt ?!)

Ich darf also das Resultat nicht als stichhaltig und eindeutig als Meinung unserer Piloten deuten. Immerhin wurde mit einer Ausnahme die Frage 1 verneint; bei Frage 2 waren die Hauptstichwörter " Flexibility und Zeitersparnis "; Frage 3 rief nach dem ME und dem SA, während bei Frage 4 ein allgemeines Nein auftauchte.

Gleichzeitig machte ein Pilot darauf aufmerksam, dass ein VMC approach bei CAVU nicht unbedingt einer Annullierung des IFR-Flugplanes gleichzustellen sei. Eine Anregung, das Problem international aufzurollen, wurde ja seither befolgt. (Siehe Bulletin Nr. 66 des Chefpiloten der Gesellschaft)

Während die Umfrage im Gange war, schickten wir noch einen Brief an die IFALPA , mit der Bitte um Bekanntgabe konkreter Fälle. Darauf erhielten wir nie eine Antwort.

Da in der Zwischenzeit überdies persönliche Kontaktnahme mit Capt. Z.L.Zeyfert, Regional Vice-President EUM, durch Capt. R. Meier und Dr. P. Hunziker möglich war, betrachten wir den Fall hiermit als erledigt.

Mit freundlichen Grüßen

f.d. Flugsicherheitskommission:

P. Müller

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

Capt. Sooder hat Sie bereits in der letzten Rundschau über die auf dem technischen Sektor gefassten Beschlüsse orientiert. Der nachfolgende Bericht behandelt deshalb die generellen und sozial- industriellen Aspekte.

I. Einleitung

Die Konferenz wurde von der einladenden mexikanischen Piloten-Vereinigung ganz ausgezeichnet organisiert. Sie liess es sich etwas kosten, hat sie doch für die Organisation der Konferenz nicht weniger als US \$ 10.000 aufgewendet.

An der Konferenz waren 33 Piloten-Vereinigungen vertreten. Neuaufgenommen wurden die Piloten-Verbände von Japan, Malaya und Nigeria, womit die Zahl der Piloten-Organisationen, die der IFALPA angeschlossen sind, sich auf 44 erhöht hat.

Als Beobachter figurierten 2 Vertreter der Piloten-Vereinigung von Indonesien. Ebenfalls die russischen und tchechoslowakischen Piloten-Vereinigungen wollten je eine Beobachtergruppe entsenden, doch weigerte sich Mexico, den betreffenden Herren ein Visum auszustellen. -

An internationalen Organisationen waren als Beobachter anwesend die ICAO, die ILO (International Labour Organization) und die IANC (International Air Navigation Council).

II. Behandelte Themen

1. Neues IFALPA Manual

Der vom IFALPA Sekretariat vorgelegten Neufassung der Manuals wurde mit kleinen redaktionellen Aenderungen zugestimmt.

Kommentar: Bis jetzt waren die vielen Beschlüsse der IFALPA jeweils in den Konferenzprotokollen veröffentlicht worden und mussten gegebenenfalls mühsam gesucht werden, insb. wegen eines allfälligen dazu gehörigen, erläuternden Textes (Guidance Material). In den neuen Manuals sind die gefassten Beschlüsse nur noch summarisch wiedergegeben und zudem systematisch gegliedert, wobei teilweise ein erläuternder Text beigefügt wurde. Ueberholte oder gegenstandslos gewordene Beschlüsse wurden eliminiert.

Diese Manuals dienen nun als praktische Nachschlagwerke zum täglichen Gebrauch. Nur noch bei Auftauchen einzelner, spezifischer Problemkomplexe muss auf die ursprünglichen, rechtsverbindlichen Resolutionen, die indexmässig in den neuen Manuals ebenfalls kenntlich gemacht sind, zurückgegriffen werden.

2. Beziehungen zur ILO

Die Arbeit der ILO ist für die IFALPA von grosser Wichtigkeit. Die IFALPA unterstützt die gefassten Beschlüsse der ILO-Konferenz vom Herbst 1960 in Genf und wird insb. inbezug auf " Berufskrankheiten im Zivilluftverkehr " die ILO mit Unterlagen versehen.

Kommentar: Bekanntlich fand letztes Jahr in Genf eine Konferenz über Probleme des Zivilluftverkehrs statt, an der je 16 Vertreter der Arbeitnehmer, der Arbeitgeber und der Regierung vertreten waren. Dort wurde nun angeregt, dass die ILO verschiedene Studien über Berufskrankheiten, zivilrechtliche Verantwortlichkeit der Piloten, Arbeitsbedingungen des fliegenden Personals im Cockpit (layout !), technologische Arbeitslosigkeit, Arbeitsplatzzerhaltung etc. erstellen sollte. Derartige Studien kosten bekanntlich viel Geld, weshalb insb. die in Genf anwesenden Arbeitnehmervertreter - im Gegensatz zu den Arbeitgebervertretern, welche die Zuständigkeit der ILO zur Behandlung von Luftverkehrsfragen an sich schon ablehnten - stets geschlossen für solche Untersuchungen stimmten.

Ein Ja in Genf zu den oben erwähnten Studien kam so praktisch immer nur dann zustande, wenn auch die Mehrheit der Regierungsvertreter dafür eintrat.

Da sich gut die Hälfte der Arbeitnehmervertreter in Genf aus Pilotenkreisen rekrutierte oder irgendwie mit ihnen liiert war, und zudem derartige Beschlüsse stets von Arbeitnehmerseite kamen, ist es verständlich, dass die IFALPA die gefassten Beschlüsse wärmstens unterstützt.

3. Verschiedene Versicherungen

In früheren Konferenzen wurde die Schaffung von internationalen Loss of Licence - und Lebenskollektivversicherungen angeregt. Jetzt wurde beschlossen, nur noch einen Informationsaustausch zu pflegen und höchstens regional begrenzte Kollektivversicherungsverträge ins Auge zu fassen.

Kommentar: Da wir aus praktischen Gründen seit jeher die Möglichkeit von internationalen Versicherungsverträgen verneint hatten, kommt dieses Begräbnis allzu hoch gespannter Pläne für uns nicht unerwartet.

4. Regionale Organisationen

Da die IFALPA immer grösser wird, verlagert sich das Schwergewicht der internationalen Zusammenarbeit auf geographische Regionen. Diese Tendenz wurde in Form eines "Pflichtenheftes" für die regionalen IFALPA-Vertreter nun offiziell sanktioniert.

Kommentar: Dass wir beispielsweise an einer hinterindischen Piloten-Vereinigung und deren Probleme nur mässig interessiert sind, ist gewiss eine feststehende Tatsache. Deshalb ist eine engere regionale Zusammenarbeit, wie z.B. eine solche der europäischen Piloten-Organisationen, erfolgversprechender. Wir dürfen in diesem Zusammenhang auch nicht übersehen, dass sich mit der abzusehenden Einführung von Uberschallflugzeugen eine Blockbildung der Gesellschaften zu mindest abzeichnet, und eine solche Zusammenarbeit, die ja auch die Pilotenverbände stark berühren wird, sicherlich allein auf regionaler Basis durchführbar sein wird.

5. Interchange

Es wurde keine neue Policy festgelegt, sondern lediglich ein Meinungsaustausch gepflogen, wobei festzustellen war, dass die Piloten-Vereinigungen der KLM, SAS und Swissair auf diesem Gebiete führend sind.

6. Freedom of transit

Keinem Zivilpiloten soll während der Ausübung seiner Pflichten oder infolge höherer Gewalt das Recht auf Transitfreiheit (Entry and stopovers) durch irgendein Land der Welt abgesprochen werden, nur wegen seiner Nationalität, seiner Farbe, Rasse oder Religion.

Kommentar: Diese für uns Schweizer fast selbstverständliche Tatsache einer Nichtdiskriminierung wegen Nationalität, Hautfarbe, Rasse oder Religion wurde von der Piloten-Vereinigung von Zentral-Afrika eingebracht und bedarf keines weiteren Kommentares.

Des weiteren wurde von der gleichen Piloten-Vereinigung noch ein Resolutionsentwurf eingebracht, der die generelle Durchsetzung der 5. Freiheit auf der ganzen Welt zum Ziel hat. Doch fand dieser Vorschlag bereits im Subcommittee keine Gnade, weil hier die Souveränität eines jeden Landes berührt wird, und wir meines Erachtens hier an der Grenze des für die IFALPA Erreichbaren und Durchsetzbaren angelangt sind.

7. Beziehung zur IATA und ICAO

a)

Die Piloten-Vereinigungen sollen ihre Gesellschaften dazu bewegen, dass diese innerhalb der IATA ihren Einfluss geltend machen, damit die IATA die IFALPA offiziell anerkennt.

b)

Die Piloten-Vereinigungen sollen mit allen Mitteln versuchen, die Aufnahme einer Klausel in den Kollektivarbeitsverträgen zu erreichen, worin die Abgabe von FREE-tickets an Pilotenvertreter, die IFALPA-Konferenzen besuchen, stipuliert wird.

Kommentar: zu lit. a)

Bekanntlich arbeitet die IFALPA mit der IATA auf technischen Gebieten in den sogenannten " technical Committees " eng zusammen, doch hat sich der Präsident der IATA bis anhin geweigert, die IFALPA offiziell anzuerkennen. Ich glaube ebenfalls, dass heute eine offizielle Anerkennung der IFALPA durch die IATA am Platze wäre, zeichnet sich doch auch auf nationalem Gebiet eine immer engere und positivere Zusammenarbeit zwischen den Gesellschaften und den Piloten-Vereinigungen ab. Es ist deshalb nicht einzusehen, weswegen in internationalem Rahmen eine solche Zusammenarbeit und gegenseitige Anerkennung unterbleiben sollte, nachdem dies auf technischem Gebiet ja bereits verwirklicht ist.

Interessant ist in diesem Zusammenhang festzustellen, dass die IFALPA von der ICAO schon seit einiger Zeit anerkannt ist - auch diese Anerkennung bereitete gewisse Schwierigkeiten - und heute auf allen Gebieten fruchtbar mit ihr zusammengearbeitet.

Kommentar: zu lit. b)

Normalerweise erhalten Arbeitnehmer eines IATA-Mitgliedes von einem anderen IATA-Mitglied FREE-tickets, sofern der Arbeitgeber ein entsprechendes Gesuch stellt.

Glücklicherweise war die Swissair in dieser Beziehung stets kooperativ, doch habe ich im Verlaufe der Konferenz feststellen müssen, dass in der Praxis tatsächlich zwischen den einzelnen Gesellschaften ausserordentlich grosse Unterschiede bestehen. Die einen sind ohne weiteres bereit entsprechende Gesuche zu stellen, während andere dies glatt ablehnen.

III. Schlussbemerkungen

Ich glaube sagen zu dürfen, dass der diesjährigen Konferenz ein grosser Erfolg beschieden war, obwohl materiell insb. auf dem von mir bearbeiteten Sektor nicht sehr viel neues geboten wurde. Es ist halt schon so, dass sich das Schwergewicht der IFALPA, vielleicht mit Ausnahme von Interchangefragen, je länger je mehr auf den technischen Sektor verlagert. Typisch ist in diesem Zusammenhang z.B., dass sich bereits die Mehrzahl der Piloten-Vereinigungen intensiv mit dem Problem der kommenden Ueberschallflugzeuge beschäftigt.

Dr. P. Hunziker

WAS LEISTETEN DIE WESTLICHEN FLUGPLÄTZE IM JAHRE 1960 ?

18 von den 20 Flugplätzen mit den grössten Bewegungen und Passagierzahlen befinden sich in USA. Nur London und Paris sind unter den ersten 20; London an 13. und Paris an 20. Stelle.

Liste der ersten 20

| <u>Flugplatz</u> | <u>Bewegungen *</u> | <u>Passagiere **</u> |
|----------------------|---------------------|----------------------|
| New York-La Guardia | 206.032 | 5.374.170 |
| -Newark | 151.779 | 3.195.004 |
| -Idlewild | 209.043 | 7.062.311 |
| -Teterboro | 992 | 437 |
| Total | 567.846 | 15.631.922 |
| Chicago -Midway | 345.170 | 9.658.116 |
| -O'Hare | 82.417 | 2.124.769 |
| -Meigs | 21.568 | 55.821 |
| Total | 449.155 | 11.838.706 |
| Washington | 249.414 | 5.050.690 |
| Los Angeles | 234.446 | 5.893.387 |
| Miami | 178.174 | 4.248.064 |
| Atlanta | 166.346 | 2.164.096 |
| Detroit | 164.198 | 2.580.976 |
| Dallas | 144.988 | 2.355.078 |
| San Francisco | 139.754 | 4.111.220 |
| Pittsburgh | 124.544 | 1.956.572 |
| Cleveland | 119.727 | 2.000.688 |
| Boston | 118.625 | 2.355.078 |
| London | 118.809 | 4.089.996 |
| St. Louis | 101.233 | 1.749.978 |
| Denver | 97.136 | 1.578.638 |
| Minneapolis | 95.381 | 1.493.180 |
| Philadelphia | 95.226 | 1.789.832 |
| Kansas City | 85.963 | 1.398.292 |
| Honolulu | 85.963 | --- |
| Paris Orly + Bourget | 85.157 | 2.690.598 |

Flugplätze in Europa

| | | |
|----------------------|---------|-----------|
| London | 118.809 | 4.089.996 |
| Paris Orly + Bourget | 85.157 | 2.690.598 |
| Frankfurt | 64.718 | 1.377.822 |
| Rom | 61.000 | 1.226.351 |
| Kopenhagen | 58.148 | 1.373.896 |
| Zürich | 46.342 | 1.024.396 |
| Stockholm | 45.670 | 934.022 |
| Amsterdam | 44.425 | 1.046.936 |
| Brüssel | 42.518 | 665.719 |
| Athen | 39.136 | 654.432 |
| Berlin | 31.202 | 1.271.814 |
| Genf | 29.967 | 736.972 |
| Hamburg | 29.249 | 673.899 |
| Madrid | 28.700 | 720.943 |

** Total ein- und aussteigende Passagiere ohne direkten Transit

* Die Summe der An- und Wegflüge.

SECHS AUGEN SEHEN MEHR ALS VIER - ODER, ROUTINE IST EIN
HEIMTÜCKISCHER FEIND. (PILOTENFEHLER)

Ich wollte mit meiner DC-7 hinter der SR 242 zum Run-Up 16, uns beiden voran sucht der Follow-Me-Wagen den Weg durch den Bodennebel. Wir machen den " Check before take-off " auf dem Rollweg.

Der Co-Pi ruft aus: ".....!"

" Flight Instruments: Horizon ?! "

" o.k.! "

" Altimeter ?! 1034, 3054 ?! "

" 54 checked ! "

" indicating 1320 ! "

" 1440 ! Wie hoch sind wir hier? "

Der Co-Pi zückt das Blatt von Zürich und liest 1375 Fuss heraus. Nochmals werden die Altimeter genau eingestellt, ans Glas geklopft und hin und her verglichen.

" Engine check completed ! " Meldet der F/E. Seine Bemerkung zu mir: " You are on 29.54 " beendet unseren Höhenmesserkrieg. Ich checke meine Skala auf 30.54 und schaue kleinlaut zu, wie die Zeiger sich von 440 auf 1370 Fuss bewegen.

Vorschläge:

Ich weiss auch keine, da das Lied von der falschen Höhenmesserablesung schon alt ist und der Fachleute viele sich seit Jahren um eine Verbesserung bemühen. Vielleicht hilft der Spruch vom Schwabentor zu Schaffhausen:

" Seppi, tue d' Auge-n-uuf ! "

MAL DE TERRE

Airlines operating into and out of France are thinking of adding, beneath the space on their air tickets where the day and time of arrival are entered, the letters " STTBNSBFATC ". Having suffered more than once myself, I am able to translate the legend as " Subject To There Being No Strike By French Air Traffic Control. "

(The Aeroplane, March 1961)

ALPTRAUM

Ich sitze in einem richtigen Traumwagen. Dieses Superauto hat komischerweise ein Instrumentenbrett wie ein modernes Verkehrsflugzeug und dazu noch Doppelsteuerung. Zu meiner Rechten sitzt ein Co-Pilot mit 5 dicken Goldstreifen am Unterarm seiner himmelblauen Uniform. Am Oberarm, dort wo beim Militär sonst nur Furiere graviert werden, glitzern 2 römische Zahlen. Die eine in Gold mit gesticktem Eichenlaubkranz eingefasst, die andere in Silber mit einem schwarzen Trauerknopf als Punkt dahinter. Auf mein erstauntes Fragen erklärt mir mein Beifahrer, dass es sich bei der ersten Zahl um die neue Nummer seiner Seniority-Gruppe handle, diejenige mit dem Trauerknopf aber sei die alte.

Ich selbst trage nur ein gestreiftes Pyjama und wage kaum zu atmen, damit das Gummiband meiner Sträflingshose nicht einem Ermüdungsbruch ausgesetzt wird.

Es ist dunkle Nacht. Wir fahren über eine schnurgerade Autobahn, die verdammt viel Ähnlichkeit mit der Blindlandepiste von Kloten hat. Das muss die neue Zürichsee-Höhenstrasse sein. Mein Staunen über so weitsichtige Strassenbauten in der Schweiz findet keine Grenzen mehr. Doch in regelmässigen Abständen zwischen den High-Intensity Lichtern befinden sich Verbotstafeln mit Speedlimiten von 60 km. Ein Blick auf mein Instrumentenbrett bestätigt mir eine IAS von 54 km. Mit dem Computer korrigiert mein Co-Pilot anhand von Mach-Zahl und OAT die wahre Geschwindigkeit auf 64 km.

" Sie fahren 4 km zu schnell " ruft er triumphierend. Mit dem Hinweis auf die Instrumententoleranz von plus minus 5 nehme ich ihm den Wind aber aus den Segeln, und der Friede in unserem Dream-Car ist wieder hergestellt.

Plötzlich jedoch steht mitten auf der Piste ein Marshaller in der neuen Polizistenuniform der Klotener Flugpolizei. Mit gekreuzten gelben Stablampen befiehlt er uns anzuhalten. Zum Schutz oder aus Angst, dass er mal überrollt werden könnte, hat er wie meistens sein Trampivelo quer vor sich hingestellt. Nicht ohne vorherigen Blick auf den Differenzdruck der Kabine winde ich mein Seitenfenster in den unteren Anschlag. Der von vielen Flughafenbesuchern bewunderte Beamte verlangt von mir wie ein Landjäger Lizenz, Impfbüchlein und Pass. Verzweifelt greife ich in meine Pyjamasaschen, er aber holt diese Ausweise mit der eleganten Bewegung eines Zauberers aus dem Handschuhfach. " Ihre Lizenz ist seit 2 Tagen abgelaufen ", beginnt er mich anzubrüllen. " Natürlich immer dasselbe mit den Herren Piloten, grosser Lohn, doch keine Ahnung von Rollen und Lizenzerneuerung. " Zudem hätte er vom neuen Zürcher Radar die Meldung erhalten, dass ich mit 75 st/km durch die Strassen fräse. Da wage ich ihm jedoch mit Unterstützung meines Beifahrers zu widersprechen und erkläre ihm, dass wir selbst unter Ausnützung sämtlicher Toleranzen nie so schnell waren.

Der sonst so biedere Mann zeigt nun mit seinem leuchtenden Marschalstab überlegen auf unsere Geschwindigkeitsmessereinstellung. Jetzt beginnt er von neuem aufzutrupfen: " Das habe ich ja gedacht! Bei diesem Tiefdruck einfach QNH belassen - von 1013 standardisierten Milibars scheinbar noch nie etwas gehört. Das wird eine ganz saftige Busse absetzen. Die wird man ihnen im Higma elektronisch und in 7 Raten vom Lohn abziehen! "

Mir wird immer heisser. Trotzdem mich der Co-Pilot mit einem Desodorantstift unter den Armen behandelt, kann ich einen Schweissausbruch nicht mehr verhindern. Ausserdem wechselt der Mann von der Flugpolizei jetzt noch seine Uniformfarbe, die wird auf einmal feldgrau. Meine Militärflugreglemente seien auch nicht in Ordnung, spricht er nun im militärischen Ton. - Dabei habe ich doch versucht, immer alles genau nachzutragen!

Da schiebt sich quer vor meinen Wagen eine riesige Plakatwand, darauf steht mit grossen Lettern: Liebe Kameraden, wählt die alte Klasse XXXVIII !!

Jetzt ist es aber genug! - Anlassen, Kupplung, Vollgas - und ich fahre mitten hinein in die Unterschrift auf der Wand. Glücklicherweise besteht die nur aus weichen Buchstaben. Dennoch erwache ich. Meine Frau fragt: " was häsch au "?

Ich murmele etwas von Tiefdruck und Föhn und dass meine Vorfahren sehr wahrscheinlich doch Föhnizier gewesen seien.

Schi

TAKE YOUR CHOICE

An airline pilot's wife I know is the most considerate mate a man could have. She listens to weather reports on short wave radio to learn what kind of trip he's having; and when he comes home, there's always a little treat waiting for him.

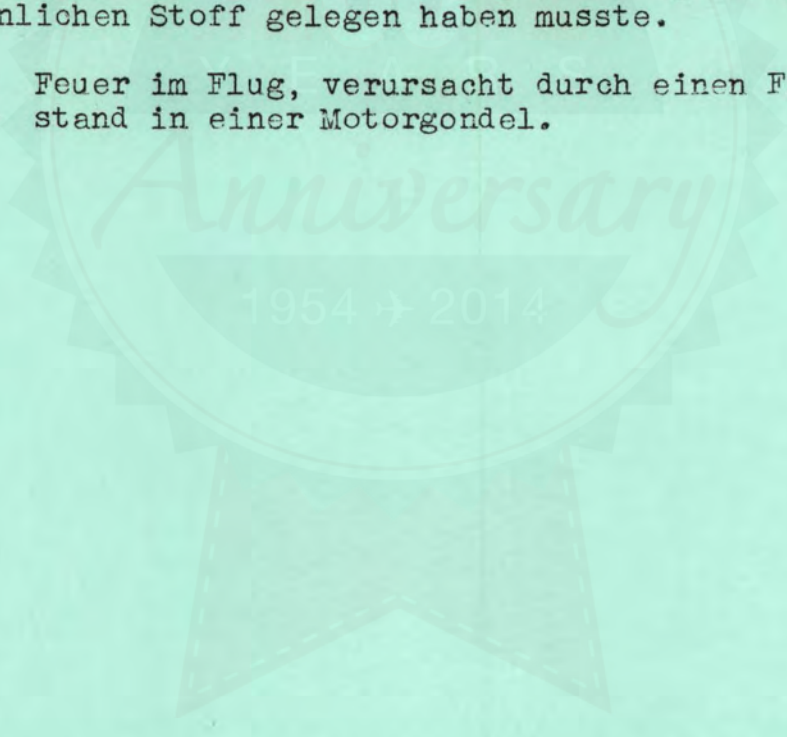
The pilot arrived home at 2 a.m. once last week after a stormy and turbulent flight. A note awaiting him on the kitchen table: POPCORN IN THE OVEN. BEER IN THE REFRIGERATOR. SANDWICHES IN THE BREADBOX. I'M IN BED. TAKE YOUR PICK.

* * *

| | | | |
|----------------|-------------------------|-------------|----------------|
| 1957 28.10. | Getafe, Madrid, Spanien | Iberia | DC-3 EC-ACH |
| | | ICAO AR/545 | |

Unfall: Das Flugzeug stand mit einer vierköpfigen Besatzung und 17 Fluggästen auf der Linie Tanger-Madrid im Dienst. 1759 meldete es normalen Verlauf und den Flughafen Madrid-Barajas in Sicht. Von der Verkehrsleitung wurde Piste 33 für die Landung zugewiesen und Windstille gemeldet. 1803 meldete das Flugzeug Feuerausbruch im linken Motor und erhielt sofortige Landebewilligung. Spätestens 1804 riss sich der linke Motor los, und das Feuer intensivierte sich. Das Flugzeug konnte den Flughafen nicht mehr erreichen, sondern prallte ausserhalb mit ausgefahrenem Fahrwerk zu Boden. Es wurde zerstört, alle Insassen kamen ums Leben. - Die Untersuchung erwies, dass das Feuer in der linken Motorgondel hinter der Feuerschotte ausgebrochen war, und dass der Ursprung nicht in flüssigem Betriebsstoff, sondern in einem Fremdgegenstand aus einer Magnesiumlegierung oder einem ähnlichen Stoff gelegen haben musste.

Ursache: Feuer im Flug, verursacht durch einen Fremdgegenstand in einer Motorgondel.



1957
15.11.

Puigpuñent, Majorca

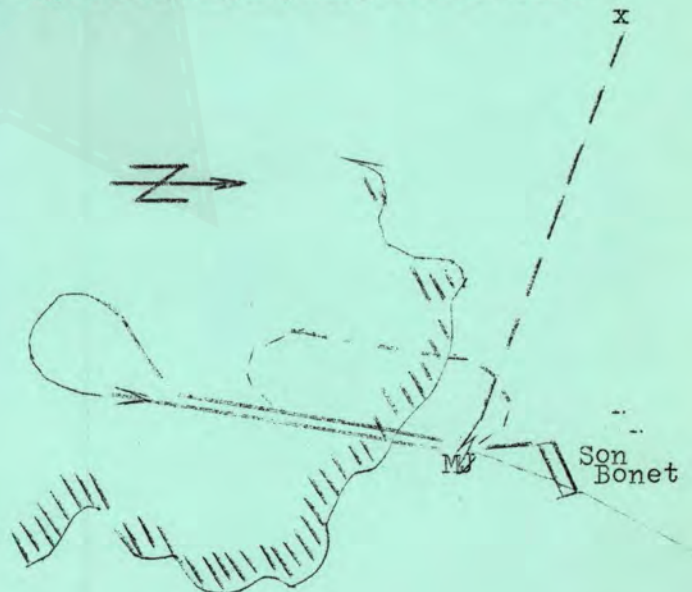
Aviacion y Comercio

DH-114-2D
EC-ANZ

ICAO AR/561

Unfall: Das Flugzeug (Heron) stand im Linieneinsatz zwischen Barcelona und den Balearen und startete mit denselben zwei Mann Besatzung in Barcelona um 1919 zum fünften Flug dieses Tages, mit Ziel Palma und zwei Fluggästen an Bord. Das Wetter über der ganzen Strecke war gekennzeichnet durch ein Tief mit starken Regenfällen. Um 2002 meldete der Pilot der Verkehrsleitung Palma Ankunft auf 6000 ft/M über dem Funkfeuer MJ und erhielt Bewilligung für einen ADF-Anflug auf den Flughafen Son Bonet. Zu diesem Zwecke hätte das Flugzeug auf der Wartevolte von 6000 auf 4000 ft absinken und sich nach 6 Minuten wieder über dem Funkfeuer befinden sollen, worauf es drei Minuten auf Kurs 195, dann eine Minute auf Kurs 240 hätte fliegen sollen, um dann - über der Bucht von Palma - in Verfahrenskurve auf Gegenkurs 15 einzudrehen. Um 2007 erbat der Pilot - entgegen allgemeiner Uebung - Einschaltung des Flughafenmarkers, und um 2008 prallte das Flugzeug in einer Entfernung von 14.5 km westnordwestlich des Funkfeuers MJ auf einer Höhe von 1500 ft/M mit ausgefahrenem Fahrwerk gegen einen Berghang. Das Flugzeug wurde zerstört, die vier Insassen kamen ums Leben. - Da die Aufschlagrichtung nicht mehr festzustellen war (?), unterwegs keine Peilungen mehr verlangt worden waren und auch keine Augenzeugen das Flugzeug gesehen hatten, war eine Rekonstruktion des Flugweges nicht mehr möglich. Auffällig war, dass die Richtung vom Funkfeuer MJ zur Aufschlagsbelle 295° betrug und damit genau 100° über dem im Anflugverfahren vorgeschriebenen Anflugkurs lag.

Ursache: Navigationsfehler unbestimmbarer Art im Landeanflug unter Instrumentenflugbedingungen, möglicherweise mitbewirkt durch Ermüdung.



| | | | |
|----------------|------------------------------|-------------|-----------------|
| 1957 17.11. | Ballerup-Kastrup Dänemark | BEA | V-802 G-AOHP |
| | | ICAO AR/535 | |

Unfall: Das Flugzeug (Viscount 802) startete um 0130 GMT in London mit zwei Mann Besatzung zu einem Frachtflug nach Kopenhagen. Nach routinemässigem Reiseflug über den Wolken wurde 0327 die Bewilligung zum Absinken von 21000 ft auf 7000 ft, etwas später auf 3500 ft erteilt. Beim Einsinken in die Stratusschicht auf 4000 ft wurde die Propellerenteisung eingeschaltet. Die Aussentemperatur auf 3500 ft wurde mit -2° C gemessen. Um 0346 erreichte das Flugzeug das Funkfeuer Bella und musste hier wegen anderen Verkehrswarten. Um 0348 wurde die Treibstoffheizung eingeschaltet. 0351 teilte die Verkehrsleitung Kopenhagen mit, dass die Anflugbewilligung in drei Minuten zu erwarten sei. Zur Vorbereitung des Anflugs hatte die Besatzung das Fahrwerk bereits ausgefahren. Um 0354 leitete sie die Verfahrenskurve ein, um auf das ILS zu gelangen. Die Windschutzenteisung wurde vorerst nicht eingeschaltet, da sich auf dem Windschutz nur leichte Eisflecken zeigten. Die Geschwindigkeit betrug 135 kt, die Drehzahl 12000 t/min. Nach der Einschaltung der Flugzeugenteisung leuchteten um 0357 das Durchfluss-Warnlicht rechts und das Warnlicht in der Mitte auf, und die Kurve wurde enger. Der Kommandant nahm Feuer in Triebwerkeinheit Nr.2 an, bemerkte dann aber, dass die Instrumente für Nr.1 fallende Drehzahl und Strahltemperatur anzeigten und leitete Feuermassnahmen für Nr.1 ein. Weitere Warnzeichen erschienen nicht mehr. Er setzte das Flugzeug auf Nordkurs und die Einheiten Nr.2-4 auf Volleistung; ferner schaltete er die Flügelenteisung aus. Da das Flugzeug rasch an Höhe verlor, fuhr er die Landehilfen wieder ein und drehte nach links, um wieder auf das ILS zu kommen. Die Kurve verengte sich auf etwa 45° Querneigung bei 135 kt; das Flugzeug sank rasch ab und begann heftig zu schütteln. Nun realisierte die Besatzung, dass auch die Einheiten Nr.3 und 4 nicht mehr drehten, während die Drehzahl von Nr.2 auf 14500 t/min blieb. Das Flugzeug sank mit 600 ft/min. Auf 1500 ft erhielt die Besatzung Sichtkontakt mit dem Boden und nahm Kurs auf die dunkelste Stelle in der unmittelbaren Nachbarschaft. Die Notlandung erfolgte mit eingefahrenen Landehilfen um 0403 etwa 14 Meilen nordwestlich des Flughafens Kopenhagen-Kastrup. Das Flugzeug wurde schwer beschädigt, die Besatzung blieb unverletzt. - Die Untersuchung der Wetterbedingungen zeigte Vereisung nicht als sehr wahrscheinlich, liess aber doch die Bildung von porösem Nasseis als möglich erscheinen; ferner führte sie - ohne positive Anhaltspunkte - auf die Möglichkeit einer Fehlfunktion im Stromkreis der Enteisungsanlage.

Ursache: Triebwerkausfall zufolge Förderung grösserer Eisklumpen durch Lufteinlass nach schwerer Eisbildung an der Triebwerkverkleidung, ermöglicht durch nicht mehr näher bestimmbares (vermutlich elektrisches) Versagen der Enteisungsanlage.