

aeropers rundschau

8. Jahrgang

Nr. 80

Juni 1961

Liebe Mitglieder	2
Was uns beschäftigt	7
Goldene Uniformen	10
SST Supersonic Transport	12
Wussten Sie...	13
The International Airline Navigator Council	14
Airline Statistik 1960	15
Ergebnis der Abstimmungen betr. Seniority, Versetzungs- reglement und Fragebogen	16
Die Displacementkommission teilt mit	17

Unfallberichte:

Christchurch, Neuseeland, Straits Air Freight Express, 21.11.1957
Cairo, VAR, KLM, 19.2.1958
Mte.Scifarello, Italien, Gulf Aviation Co.Ltd., 19.2.1958

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,

Kurs für CV-880

In diesem Kurs befinden sich 2 ausländische Piloten als Capt. Der Vorstand hat diese Angelegenheit geprüft und kam zu folgendem Beschluss:

Die beiden Piloten sind im CV-880 Kurs zu belassen, wobei man sich darüber klar ist, dass sie anschliessend zu PIC auf CV-990 umgeschult werden.

Gründe:

1. Gemäss den Planungsunterlagen seit 1958 waren immer total 6 ausländische PIC auf viermotorigen Jets vorgesehen.
2. Für den jetzigen Kurs stellten sich nicht genügend schweizer Piloten zur Verfügung. Es wurden alle in Frage kommenden Piloten angefragt.
3. Die Planung und Mitteilung für diesen Kurs an die betr. Piloten erfolgte am 18. 4. 1961.
4. Einer dieser ausländischen Piloten entschied sich schon seit langem für den CV-990. Er wäre auf DC-8 vor seinen Kollegen an der Reihe gewesen.
5. Unsere Mitteilung betr. " Ausländer-Stop " an die Swissair, von der Sie Kenntnis haben, ist vom 31. 5. 1961 datiert.

6. Der Beginn dieses Kurses war am 5.6.1961 , und die Aufgebote erfolgten am 18.4.1961 gemäss Pkt. 3.
7. Die von uns durchgeführte Abstimmung wurde auf den 26.6.1961 befristet, d.h. erst ab diesem Datum liegt ein verbindlicher Vereinsbeschluss vor.

Diese Gründe bewogen den Vorstand zur Fassung obgenannten Beschlusses, d.h. dazu, in dieser Angelegenheit nichts zu unternehmen, da die Voraussetzungen zu einer Einsprache nicht gegeben sind.

Fliegerische Nebenbeschäftigung von AEROPERS-Mitgliedern

Ich verweise hier auf Art. 5 unseres Arbeitsvertrages.

Schon seit längerer Zeit beschäftigen sich einige Mitglieder bei der Ausbildung von Sportpiloten und Segelfliegern als Fluglehrer, im speziellen auch als Blindfluglehrer. Da in letzter Zeit wiederum Anfragen dieser Art gemacht wurden, befasste sich der Vorstand mit diesem Problem, und er ist folgender Ansicht:

Insbesondere wegen der Nachwuchsförderung ist grundsätzlich eine Tätigkeit von Aeropers-Mitgliedern als Fluglehrer auf privatem Sektor zu befürworten. Die Vorteile dieser Beschäftigung liegen sicher darin, dass die Ausbildung von Sportpiloten betr. Blindflug und Flugsicherung durch Experten mit einer grossen Flugerfahrung erfolgt. Der Vorstand muss jedoch darauf hinweisen, dass Art. 5 des Arbeitsvertrages sowie die Einsatzrichtlinien eingehalten werden müssen.

Kontrollbuch beim Crew-Control (FOM 2.1.3. 310,320,601)

Von Zeit zu Zeit wird dieses Kontrollbuch von unserer Einsatzkommission kontrolliert und die angebrachten Bemerkungen und Reklamationen werden dann mit dem Chef des Crew-Controls besprochen. Bei der letzten Besprechung wurden nun vom Crew-Control ebenfalls Bemerkungen und Reklamationen angebracht, welche leider einige Aeropers-Mitglieder betreffen.

Es handelt sich um den Dienst als Reserve sowie die Erneuerung der Lizenzen. Die Aeropers wird die Fälle untersuchen und, wenn der Fehler auf Mitgliederseite liegt, werden alle diejenigen, die es betrifft, vom Vorstand schriftlich darauf aufmerksam gemacht werden.

Ich muss Ihnen hier mitteilen, dass alle Vorschriften und Weisungen einzuhalten sind. Wenn Sie irgendwo anderer Meinung sind oder Vorschläge haben, ist der einzige Weg über die Aeropers.

Wir müssen in dieser Hinsicht absolut sauber sein und ein eigenmächtiges Vorgehen einiger Mitglieder kann vom Vorstand nicht akzeptiert werden. Ich möchte Sie hier darauf aufmerksam machen, dass die Aeropers ebenfalls gemäss Disziplinarreglement vorgehen kann, wird oder muss.

Meldungen aller Art an die Aeropers betr. Sparen

Ich habe in der Rundschau Nr. 76, Seite 6 auf den Zweck dieser Meldungen hingewiesen. Der Vorstand hat diese Idee eines Weissbuchs zuhanden der Direktion der Swissair nun gutgeheissen, und die Meldungen sind an die Vorstandsmitglieder oder an das Sekretariat zu richten. Die gesammelten Unterlagen werden zu einem Bericht für die Direktion zusammengestellt werden.

Hier nun einige Beispiele, was gemeldet werden könnte:

1. Wo könnte nach Ihrer Ansicht noch gespart werden?
2. Was machen Sie für Erfahrungen mit dem technischen Dienst der Swissair und anderer Gesellschaften?
3. Was hören Sie von unseren Passagieren?
4. Was hören Sie von Leuten ausserhalb der Swissair
5. Was sehen Sie in Sachen Abfertigung der Passagiere?
6. Wie wird bei Verspätungen vorgegangen ?

Wie Sie aus diesen Beispielen ersehen, betrifft es einfach Meldungen über anomale Vorkommnisse, Vorschläge für Verbesserungen oder Einsparungen.

Ich möchte nochmals darauf hinweisen, dass es für uns wichtig ist, dass unsere Beobachtungen gesammelt werden und sie zu einer gewissen positiven Mitarbeit für die Direktion wie für uns Verwendung finden.

Ich hoffe, dass alle Mitglieder zu dieser positiven Mitarbeit bereit sind.

Reklamationen betr. Hotelunterkunft

Bis heute wurden diese Reklamationen von den Besatzungen an verschiedenen Stellen angebracht. Einige Stellen waren dazu gar nicht geeignet, z.B. Hotel- oder Swissairangestellte, welche in diesen Belangen keine Kompetenz haben. Um nun eine Koordination und Sammlung dieser Reklamationen zu schaffen, hat der Vorstand beschlossen, dass zu diesem Zwecke ein einheitliches Formular geschaffen wird, welches die Unterlagen für Reklamationen liefern soll. Das Formular ist so geschaffen, dass in den entsprechenden Kolonnen nur ein Kreuz angebracht werden muss, weiter können auf der Rückseite eventuelle Bemerkungen angebracht werden. An Orten, wo nun häufig Reklamationen vorkommen, lässt der Capt. von einem Besatzungsmitglied ein solches Formular ausfüllen und legt es dann nach dem Flug in den Aeropers-Briefkasten beim Crew-Control.

Standort der roten Formulare:

Zürich: Formularkasten links von
Pass und Visa

Genf: Crew Raum, 1. Stock

Ein schlechtes Beispiel

Ein ausländisches Besatzungsmitglied hat am Anschlagbrett im Crew Raum ein Mitteilungsblatt des Radio Australia Uebersee Service angeheftet.

Ein unbekannter Schmierfink fühlte sich bem'issigt, quer über die ganze Seite zu schreiben : "GO HOME".

Ich brauche wohl kaum besonders zu betonen, dass etwas derartiges eines Schweizers unwürdig ist, und dass solche Schmierfinken in der Swissair fehl am Platze sind.

Nachwuchsprobleme

Ich bin der Ansicht, dass die Aeropers in dieser Angelegenheit auch etwas unternehmen muss. Es wurden schon verschiedentlich Vorwürfe an uns gerichtet. Um diese neue Aufgabe an die Hand nehmen zu können, sind wir auf die Mitarbeit aller Aeropers-Mitglieder angewiesen. Ich bitte deshalb alle, welche sich zur Mithilfe zur Verfügung stellen wollen, dies dem Sekretariat mitzuteilen.

Seniority

Sie erhielten am 12. Juni ein Zirkularschreiben des Direktionspräsidenten, dem Sie sicher viel Interessantes entnehmen konnten. Die Frage, was mit dem Zirkular beabsichtigt war, bleibe dahingestellt. Auf alle Fälle tragen Aeusserungen wie " das Vorgehen Ihres Vorstandes " nicht zu einem guten gegenseitigem Verständnis bei.

Eines muss ich hingegen anführen, und das zwar erst nach dem Abstimmungsdatum, da ich doch die Abstimmung nicht beeinflussen will, dass ein Teil des Inhaltes nicht den Tatsachen entspricht. Ich schreibe das dem zu, dass der Unterzeichner dieses Schreibens selber nicht im Bilde ist.

Wir sind der Ansicht, dass eben gerade die ausländischen Piloten bisher bessergestellt waren und mehr Vorteile hatten als wir, sodass eine Integration heute in keiner Art reif ist. Wir glauben und sind der Ansicht, dass in Sachen Karriere nun einmal wir Schweizer zum Zuge kommen sollten, sodass unsere Mitglieder nicht durch ausländische Arbeitskräfte blockiert werden. Wer die schweren Spannungen, die heute schon vorhanden sind, hervorgerufen hat, sind glaube ich, nicht wir.

Eine Aufklärung unsererseits von Herrn Dr. Berchtold ist vorgesehen. Ich kann hier nicht auf alle Themen eingehen, möchte aber doch 2 Punkte aus dem Schreiben herausziehen.

1. Auf Seite 2, erster Abschnitt, letzter Satz heisst es:
 " Das wird uns nur gelingen, wenn wir gegenüber unseren
 ausländischen Piloten den Grundsatz " gleiche Arbeit,
 gleicher Lohn, gleiche Karriere " einhalten. "

Dazu möchte ich folgendes erwähnen:

Gleiche Arbeit: Hier verweise ich auf den Einsatzwillen
 unserer Aeropers-Mitglieder.

Gleicher Lohn: Mit Stand vom 1.1.1961 hatten 35 ausl.
 Piloten 15 und mehr Dienstjahre in der
 Swissair. Daraus resultiert, dass Piloten
 mit 5 - 6 jähriger Tätigkeit in der Swiss-
 air heute 15 und mehr Salärdienstjahre
 haben.

Wir Schweizer hatten am 1.1.1961 12 Piloten
 mit 15 und mehr Dienstjahren.

Gleiche Karriere: Durch das heute nicht mehr tragbare
 Openingssystem machten einige ausländische
 Piloten eine Blitzkarriere.

2. Die beiden letzten Sätze des Zirkulars lauten:
 " Wir sind darauf angewiesen und entschlossen, Lösungen
 zu suchen, die allen unseren Mitarbeitern jene gerechte
 Behandlung sichern, auf die sie billigerweise Anspruch er-
 heben dürfen. Durch die einseitige Bevorzugung einer Gruppe
 von Mitarbeitern würden wir die Existenz des gesamten Unter-
 nehmens gefährden. "

Daraus können wir mit Genugtuung entnehmen, dass man ge-
 willt ist Lösungen zu suchen, die allen Mitarbeitern eine
 gerechte Behandlung sichern. Unter diesen Umständen sehen
 wir mit Zuversicht den kommenden Verhandlungen entgegen.

Aeropers

Ich möchte hier nochmals auf das Thema " einige Aeropers "
 zurückkommen. Verschiedene Diskussionen in letzter Zeit
 veranlassen mich, meinen Standpunkt nochmals zu erläutern.

Ich bin der Ansicht, dass jedes Mitglied der Aeropers das
 Recht hat, mit fundierten und berechtigten Reklamationen an
 die Aeropers zu gelangen, und dass die Aeropers dann die
 nötigen Schritte unternimmt.

Ich bin nicht der Ansicht, dass die Anliegen der jungen
 Generation nicht ernst zu nehmen sind oder sogar gedämpft
 werden müssen. Meine Herren, die Welt gehört der Jugend!

Auf der anderen Seite, meine Herren, muss ich ein sauberes
 und korrektes Verhalten in allen Belangen von Ihnen vor-
 aussetzen. Ferner wünsche ich, dass Sie einen gewissen
 Idealismus für Ihren schönen Beruf haben und einen freu-
 digen Arbeitseinsatz an den Tag legen.

Gerade unser Beruf verlangt ein stetiges Arbeiten an sich selbst; ein gewisser Standard sowie eine gewisse Persönlichkeit muss verlangt werden. Ich möchte diese " Persönlichkeit " ganz speziell erwähnen, denn gerade auf diesem Gebiet sind wir immer wieder der Kritik ausgesetzt. In diesem Zusammenhang muss aber auch erwähnt werden, dass der Vorgesetzte als Vorbild weitgehend für die Schulung dieser " Persönlichkeit " verantwortlich ist.

Liebe Mitglieder, nun genug für dieses Mal, das Abstimmungsresultat brauche ich nicht zu kommentieren.

Mit freundlichen Grüßen

sig. A. Sooder

WAS UNS BESCHÄFTIGT.....

Loss of Licence-Versicherung

Unser Versicherungsvertrag betr. loss of licence ist von der "Northern " für ein weiteres Jahr, d.h. bis zum 31. April 1962 verlängert worden. Das Stichdatum für den Vertragsablauf, resp. dessen Erneuerung wurde einheitlich für alle dem Vertrag Swissair/Aeropers unterstellten Besatzungsmitglieder jeweils auf den 1. Mai festgelegt.

Ergänzungsversicherung zur VE

Die vor einiger Zeit durchgeführte Umfrage betr. allfälliger Versicherungswünsche hat neben individuellen Begehren auf einem einzigen Gebiet eine gewisse Einheitlichkeit gezeigt. Wie Sie wissen, ist die Invaliden- wie auch die Witwenrente der VE nach Dienstjahren abgestuft. Verschiedene jüngere Besatzungsmitglieder haben sich nun für eine Ergänzungsversicherung interessiert, gemäss welcher ein Betroffener unbesehen seines Dienalters beim Eintritt eines Versicherungsfalles von allem Anfang an in den Genuss der maximalen VE-Rente käme.

Ich habe demzufolge mit einem Versicherer Verhandlungen aufgenommen und kann Ihnen nun mitteilen, dass eine solche Versicherung je nach Eintrittsalter und Laufzeit im Mittel auf ca. Fr. 500.-- pro Jahr zu stehen kommt. Die genaue Prämie ist für jeden Einzelnen anders, da die Versicherung ja nur solange laufen soll, bis die maximalen VR-Renten erreicht sind.

Interessenten wollen sich bitte beim Unterzeichneten melden, der für weitere, detaillierte Auskünfte zur Verfügung steht.

Parkplätze

Bekanntlich sind die sogenannten "reservierten" Crew-Parkplätze oft nicht benutzbar, sei es wegen Bauarbeiten, sei es wegen Fremder, die ihre Wagen dort parkieren, oder sei es aus anderen unerfindlichen Gründen.

Es ist deshalb erfreulich zu erfahren, dass ein vom Operationsdepartement ausgearbeiteter Bericht, welcher die Frage unserer Parkplätze zusammen mit solchen für das Bodenpersonal zum Inhalt hat, beim Zentralen Personaldienst und beim Finanzdepartement liegt, welche gegenwärtig einen entsprechenden Antrag zuhanden der Geschäftsleitung vorbereiten.

Deplacement-Fragen Genf

a) Hotel Riviera in Bellerive

Dieses Hotel wird, obwohl relativ weit vom Zentrum Genfs entfernt, jetzt für den Kurs SR 702/703 benutzt. Der Vorstand stimmte dieser Lösung für den Sommer zu, weil bei diesem Kurs der Abflug um 23.00 Uhr und die Ankunft um 04.15 Uhr erfolgen, und weil zudem den Besatzungsmitgliedern das Motorboot sowie der Chevrolet des Besitzers gegen Benzinvergütung zur Verfügung stehen.

b) Telefonische Erreichbarkeit von Besatzungsmitgliedern, die in Genf übernachten

Angehörige, welche in Genf übernachtende Besatzungsmitglieder telefonisch erreichen wollen, erhalten vom Chef Traffic, Genf, Tel. 022 33 52 70, int. 448, zu jeder Tages- und Nachtzeit Auskunft, in welchem Hotel die betreffenden Besatzungsmitglieder abgestiegen sind.

Einsatzrichtlinien

Die Einsatzrichtlinien Kolben (weisses Papier) sind bereinigt und werden in Kürze verteilt werden.

Die Einsatzrichtlinien Jet sind grundsätzlich ebenfalls bereinigt. Zur Diskussion stehen noch die besonderen, hauptsächlich dem CV-990 zugehörigen Bestimmungen, doch ist ein Abschluss der Besprechungen im Verlaufe des Monats Juli zu erwarten. Anschliessend werden dann auch die Jet-Richtlinien (blaues Papier) gedruckt werden. Dabei ist vorgesehen, den gesamten Jet-Text aufzunehmen, d.h. in Zukunft werden im PIH sowohl die Kolben- als auch die Jet-Einsatzrichtlinien je ein in sich geschlossenes Ganzes bilden.

Schwellenbedingungen

Eine Kommission, gebildet aus den HH. M. Dübendorfer, W. Graber und R. Sassi, arbeitet zur Zeit Schwellenbedingungen für jeden Flugzeugtyp aus. Haben Sie irgendwelche Vorschläge oder Ideen, so sind Sie gebeten, sich direkt mit einem der drei Herren in Verbindung zu setzen.

Stoff der Sommeruniformen

Ein Mitglied hat uns mitgeteilt, dass der Stoff der Sommeruniformen dicker geworden sei, was sich besonders im Far East sehr unangenehm bemerkbar mache.

Gemäss Angaben des Uniformierungsbüros ist jedoch an der Stoffqualität, die genauestens vorgeschrieben ist, nichts geändert worden, nur enthält die Wolle von neuen, noch nie gereinigten Uniformen noch gewisse Fettstoffe, sodass solche Uniformen am Anfang tatsächlich weniger luftdurchlässig sein können.

Vertragsrevision

Der Vorstand arbeitet zur Zeit die entsprechenden Vorschläge aus. Von Mitgliederseite sind keine Anregungen oder Wünsche eingegangen.

Neubestellung der Vorstände der FEV und FPAS

	<u>FEV</u>	<u>FPAS</u>
Präsident:	H. Sachs	M. Nibloe
Vizepräsident:	W. Sonderegger	W. Pink
Aktuar/Sekretär:	E. Mehri	K. Brown
Kassier:	R. Gfeller	C. Henry
Nav. Vertreter:	-	K. Amies
Beisitzer:	L. Gueny	R. Birch
	P. Meierhans	J. Hephurn
	E. Schlotterbeck	D. Lampard
		C. Sessoms

Sekretariatsferien

Vom 21. Juli bis zum 11. August bin ich in den Ferien. Für dringende Angelegenheiten wollen Sie sich bitte direkt an Capt. A. Sooder, Tel. 93 32 84 oder Capt. F. Stadelmann, Tel. 83 68 22 wenden.

Mit freundlichen Grüßen
sig. Dr. P. Hunziker

NORDATLANTIK

Im ersten Vierteljahr 1961 wurden 293'675 Passagiere befördert, 28,8% mehr als im Jahre 1960. Das Angebot war jedoch 46,9% höher oder 589'674 Sitze mehr. Die Auslastung fiel von 56,8% auf 49,8%. Die Fracht nahm um 34% und die Post um 45,6% zu.

GOLDENE UNIFORMEN

1.

Der Vorstand erhielt nachstehenden Brief, den wir mit freundlicher Genehmigung des Verfassers wiedergeben:

Die kürzlich von der Swissair eingeführte Neuregelung bezüglich Uniformgalons der Piloten hat sich derart unglücklich ausgewirkt, dass sie eine eigentliche Verletzung althergebrachter Begriffe von Pflicht und Erfahrung, Rang und Würde darstellt.

Heute trägt ein frischgebackener DC-3 PIC mit einem Minimum an Erfahrung im selbständigen Einsatz vier breite Goldstreifen, er hat somit gradmässig bereits die allerhöchste Stufe erreicht.

Wahrscheinlich ist es den betreffenden Piloten selber nicht ganz wohl in ihrer goldenen Haut. Mich würde aber noch mehr interessieren, wie sich die offizielle Swissair zu diesem (pardon) Unfug stellt. Wenn der Grad des Piloten etwas seiner Erfahrung und vielleicht auch seiner Verantwortung entsprechen sollte, so kommt doch diese sinnlose Beförderung von Piloten einem offenen Vertrauensmissbrauch gegenüber unseren Passagieren gleich.

Der verbreitete goldene Aermel im Swissair-Pilotenkrcps ist eine Degradierung unserer ehrwürdigen alten, teils pensionierten Flugkapitäne - mehr noch - eine Degradierung unseres gesamten schweizerischen Pilotenstandes, denn die Wertbemessung eines Grades hängt doch allein von den Verdiensten ab, also von den Bedingungen, unter welchen Beförderungen überhaupt vorgenommen werden können.

Was würde wohl die Oeffentlichkeit dazu sagen, wenn plötzlich durch eine willkürliche Verfügung alle militärischen Führer vom Kp.Kdt. aufwärts den Oberstengrad empfangen würden - wie würde das Vertrauen in diese Führung bestärkt? Nun, es liegt mir fern unsere Galons mit militärischen Graden zu vergleichen. Grundsätzlich aber kommt es genau auf das selbe heraus.

Dürfen wir so etwas einfach hinnehmen? Sollten wir, die wir mit Leib und Seele unserem Berufe zugetan sind, zum Gespött der Luftfahrt werden?

Wir haben uns in den vergangenen Monaten zur Genüge lächerlich gemacht vor Besatzungen anderer Luftfahrtgesellschaften, und ich bin überzeugt, dass sogar unsere eigene Direktion nur ein mitleidiges Lächeln für unsere masslosen Bekränzungen übrig hat.

Mögen auch plausible Gründe für die generelle Einführung des Vierstreifenpiloten gesprochen haben, das Resultat ist jedenfalls für den Stand und das Ansehen der Schweizerpiloten verheerend, und ich würde mich glücklich schätzen, wenn ich heute ohne jegliches Abweichen im Streckeneinsatz stehen dürfte. Ich will ja nicht Aushängeschild, sondern Pilot eines Swissair-Flugzeuges sein.

Wenn die Swissair nicht selbst bald Einsehen hat und diesem Misstand ein Ende bereitet, so sollte die AEROPERS die notwendigen Massnahmen dazu ergreifen.

Diese Massnahme wäre nicht gegen die Jungen gerichtet, und ich glaube, dass eine Aktion für eine vernünftige Anwendung von Piloten-Galons von der gesamten AEROPERS gutgeheissen würde.

Ich bin der Meinung, dass wir unsern Nachwuchs anders fördern können als mit Goldstreifen. Es ist die j u n g e Generation, die in 10 Jahren auf Supersonic-Jetflugzeugen eingesetzt wird, und es soll unser Anliegen sein, diese junge Generation der Schweizer-Piloten stufenweise auf ihre zukünftige Aufgabe vorzubereiten und sinngemäss zu fördern.

Es geht um die Zukunft und das Ansehen der schweizer Luftfahrt - goldene Uniformen haben aber damit nichts zu tun !

sig. E. Bill

2.

Nicht alle Piloten sind so vergoldet wie diejenigen der Swissair.

Bei der KLM sieht es so aus:

Capt.	DC-8	
"	L-188	4 Streifen
"	DC-7	
"	L-1049	
F/O	DC-8	
Capt.	L-749	
"	DC-6	
"	V-803	3 Streifen
"	CV-340	
"	F 27	
F/O	L-188	
"	DC-7	
"	L-1049	
S/O	DC-8	2 Streifen
F/O	L-749	
"	DC-6	
"	V-803	
Capt.	DC-3	
F/O	CV-340	
"	F-27	
S/O	L-188	1 Streifen
"	DC-7	
F/O	DC-3	
S/O	Nav.	

3.

Unser Kommentar

Nachdem die neue Regelung, über welche wir vorgängig nicht orientiert wurden, am 3.11.1960 im Chef-Piloten-Bulletin Nr. 64 bekannt gegeben worden war, haben wir bei der Leitung des Dept. III unsere Bedenken gegen diese neue Regelung angemeldet und zugleich einen eigenen, unseres Erachtens realistischeren Vorschlag gemacht.

Die Swissair sagte uns eine Widererwägung ihres Entscheides zumindest inbezug auf Zuerkennung von 4 Streifen an DC-3 und ev. CV-440 Capt. für die Zukunft zu, doch steht bis heute die Antwort noch aus.

Parallel mit den Besprechungen über die " Vergoldung der Piloten " wurde die Frage der Zuerkennung von breiten Streifen an Navigatoren behandelt, da die Swissair mit Ausnahme der KLM die einzige Gesellschaft ist, die für die Navigatoren noch schmale Streifen kennt. Dieses Begehren der Navigatoren, welches die Folge der Neuregelung bei den Piloten war, wurde jedoch von der Swissair abgelehnt, da hier kein betriebliches Erfordernis gegeben sei.

SST SUPERSONIC TRANSPORT

In den USA ist man heute der Ansicht, dass um 1970-75 150 SST in Betrieb sein könnten. Da nur ungefähr 150 Flugzeuge auf den Markt abgesetzt werden können, erhebt sich die Frage, welcher Hersteller fabriziert das Flugzeug? Wenn der Bedarf von 150 Flugzeugen auf mehrere Hersteller verteilt wird, erhöhen sich die Kosten.

Man ist der Ansicht, dass die Kosten wie folgt sein könnten:

Preis pro Flugzeug	bei 1 Hersteller \$ 14, 1 Mio.	bei 2 Hersteller \$ 20,2 Mio
Investitionen für 145 Flugzeuge	\$ 2,4 Bio.	\$ 2,93 Bio
Totale Kosten pro Stunde	\$ 2'740	\$ 3'066
Totale operative Kosten per Sitz- meile	1,68 ¢	1,88 ¢

Die nachfolgende Zusammenstellung zeigt die direkten, operativen Kosten für Flugzeuge von 70, 100 und 130 Passagieren.

Direkte, operative Kosten bei einem Hersteller
(Cents per St.M/Sitz)

<u>Mach</u>	<u>Reichweite</u>	<u>70 Pass.</u>	<u>100 Pass.</u>	<u>130 Pass.</u>
2,0	4000 St.M	2,24	1,69	1,37
2,5	"	2,01	1,52	1,26
3,0	"	1,90	1,49	1,29
3,5	"	2,71	2,05	1,73

Zum Vergleich:

DC-7	2.300 St.M	1,82
	1.150 St.M	1,89
CV-880	2.300 St.M	1,35
	1.150 St.M	1,40

(Airlift April 1961) E A R S AS.

WUSSTEN SIE

....., dass die amerikanische Staatsverwaltung über den enormen Büroklammern-Verbrauch beunruhigt war. Sie liess eine Expertise machen, welche folgendes Resultat an den Tag brachte:

- Von 100.000 Büroklammern werden verwendet:
- 20.000 für Heften von Akten, d.h. für den Zweck, für welchen Büroklammern eigentlich bestimmt sind
 - 19.413 zum Pokerspiel
 - 3.196 als Pfeiffenreiniger
 - 3.120 als Zahnstocher
 - 8.112 zum Ohren und Fingernägel reinigen
 - 14.163 werden während nervösen Telefongesprächen verbogen oder zerbrochen

Ferner stellte die Kommission fest (wie wohl ?), dass

- 7.200 Büroklammern zur Reparatur von Strumpfgürteln und BH Verwendung fanden !
- 24.796 sind sonst " verschwunden ".

(Aus "Friends in the Air V/VI/VII/61)

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

Orientierung über die internationale Berufsvereinigung der
Navigatoren

von H. Kammer, Obmann Gruppe Swissair

Die Kriegsjahre 1939-45 haben das Bedürfnis für den Beruf des Navigator-Spezialisten geschaffen. Es lag nach dem Krieg auf der Hand, dass sich die nun in der Zivilluftfahrt beschäftigten Navigatoren international zusammenschlossen. Im Jahre 1950 wurde deshalb die I.A.N.C. durch Navigatoren der TWA, Air France, TCA, SAS, SABENA und der Swissair (Fred Wirth) gegründet. Zweck und Ziel der Vereinigung wurden in Statuten zusammengefasst. Die wichtigsten Punkte daraus sind die folgenden:

- Zusammenfassung aller Navigatoren in einer starken uneigennützigen Vereinigung.
- Förderung der Berufsinteressen der Navigatoren, Ueberwachung der gemeinsamen Interessen der einzelnen Navigatoren und gemeinsame Anstrengungen zum Wohle aller.
- Förderung der Sicherheit des Lebens in der Luft und Anstrengungen für die Entwicklung einer starken Luftfahrt.
- Aufstellen und Unterstützen von Gesetzen und Reglementen zur Verbesserung der Sicherheit sowie Vertretung des Navigatorenberufes bei der ICAO.
- Förderung der Entwicklung der Navigation sowie Steigerung des Berufsstandards der Navigatoren.
- Information aller Mitglieder über laufende Angelegenheiten, die Navigatoren betreffen, und über Angelegenheiten, die von allgemeinem Interesse für die Navigatoren sind.
- Errichtung eines internationalen Büros zur Erleichterung des Austausches von Informationen und zum Vollzug von Beschlüssen der I.A.N.C.
- Zusammenarbeit mit anderen Vereinigungen und Berufsorganisationen zu gegenseitigem Nutzen, wenn dies nach Meinung der Mitglieder wünschenswert ist.
- Der I.A.N.C. ist nicht befugt, irgendwelche kollektiv-arbeitsvertragliche Verhandlungen zu führen.

Seit Jahren ist die I.A.N.C. bei der ICAO durch die Navigatoren der TCA dauernd vertreten und konnte bei verschiedenen Meetings und Panels viel nützliche Arbeit leisten, z.B. Middle East/South East Asia Regional Meeting, Special 1959 Meeting on Short and Long Range Navigation Aids, Montreal Meetings of the Meteorological Division, RAC/SAR Division and Map-Panel. Weiterhin ist die I.A.N.C. bei dem WMO und ILO in Genf vertreten und auch mit der IFALPA haben wir dauernd guten Kontakt.

Diese weitgehende Aktivität des IANC unterstützt die Weiterentwicklung der Navigation und ist somit für eine sichere und ökonomische Luftfahrt von grossem Nutzen.

Airline Statistik 1960

75 Airlines beförderten im Jahre 1960 88 Mil. Passagiere und flogen rund 59,5 Billionen Passagiermeilen. 3164 Flugzeuge flogen 6,5 Mil. Stunden und die Zahl der Angestellten betrug 364.000.
Hier ein Auszug aus dieser Statistik:

Gesellschaft	Passagiere	Pass.Meilen (000)	Load Factor	Anzahl Std.	An- zahl Flz.	Anzahl Ange- stellte	Pax p. Ange- stell- te	Pax p. Anzahl Meilen p.Angest.	Anzahl Angestellte p.Flugzeug
Air Lingus	642.122	162.151	69	28.024	19	2.200	292	73.705	116
Air France	3.055.512	2.515.865	63	241.017	160	22.852	134	110.094	143
Alitalia	1.099.668	831.923	57,7	110.553	45	5.838	188	142.500	130
AAL	8.613.903	6.404.999	65,1	473.990	193	23.826	362	268.824	123
BEA	3.865.840	1.352.167	67,5	191.968	99	12.915	299	104.697	130
BOAC	883.849	2.767.010	60,6	178.636	69	20.386	43	135.731	295
KLM	1.360.000	-	59,7	203.700	102	18.600	73	-	182
DLH	1.130.761	865.500	61,4	97.000	33	9.400	120	91.634	286
SABENA	872.955	1.162.580	62,1	125.668	71	8.893	98	130.730	125
SAS	1.880.276	1.336.213	56,4	141.626	61	14.635	128	91.303	240
Swissair	1.303.225	715.784	58,2	80.546	36	7.332	178	97.625	204
PAA	3.381.151	4.832.647	63,9	269.961	148	23.073	146	209.000	153
TWA	5.817.549	5.659.767	63,4	390.331	171	20.335	286	278.326	119

ERGEBNIS DER SCHRIFTLICHEN ABSTIMMUNG BETR. SENIORITY UND
VERSETZUNGSREGLEMENT SOWIE DES FRAGEBOGENS

Stimmmaterial versandt am: 31.5.1961

Stimmzettel angenommen bis und mit : 26.6.1961

Stimmenzähler: HH. R. Anliker
K. Schmidli

BETEILIGUNG UND GÜLTIGKEIT			
	Seniority	Versetzungs- reglement	Fragebogen
Stimmberechtigte	230	264	264
Eingegangene Stimmzettel	208	226	228
Stimmbeteiligung	90,4%	85,6%	86,4%
Ungültige/leere Stimmzettel	_____	_____	_____

SENIORITY-ABSTIMMUNG (Piloten)				
Frage		Ja	Nein	leer/ un- gültig
1	Integration gemäss Liste vom 1.4.61	5	200	3
2	Integration gemäss Eintrittsdatum	19	186	3
3	Nicht-Integration Stand-by Liste / Schwellenbedingungen	180	14	14
4	Limitation Verhand- lungsfrist für neue Policy per Ende Ok- tober 1961	179	15	14

ABSTIMMUNG ÜBER DAS VERSETZUNGSREGLEMENT			
	Ja	Nein	leer
	218	7	1

FRAGEBOGEN				
Frage		Ja	Nein	Enthaltungen
1	Nachwuchsförderung durch AP	224	2	2
2	Piloten aus Nav. bei Ueberbestand an Nav.	215	8	5
3	Piloten aus F/E bei Ueberbestand an F/E	192	27	9
4	Gedruckte Rundschau auf selbsttragender Basis	148	69	11
5	Ueberprüfung ausl.Arbeitsverträge p.Ende 1961, bei Unterschieden ev.Salärverhandlungen	212	11	5
6	Nach Einführung einer neuen AP-Policy soll betr.Dienstjahreinreihung und Salarierung von Ausländern nichts unternommen werden	139	54	35
7	Nach Einführung einer neuen AP-Policy sollen alle Vorkommnisse und ev.Misstände betr. Ausländer vergessen werden	143	56	29

DIE DEPLACEMENT-KOMMISSION TEILT MIT....

Zimmer New York:

Die Swissair hat mit dem Hotel Plaza vertraglich festgelegt, dass die Crew-Zimmer möglichst ruhig gelegen und mit Air Conditioning ausgerüstet sein müssen. Nun kommt es laut Berichten von Besatzungsmitgliedern immer wieder vor, dass einzelne Zimmer zugeteilt werden, die diesen Bedingungen weder in der einen noch in der andern Weise entsprechen. Auch die Swissair hat natürlich kein Interesse, Zimmer mit Air Conditioning zu bezahlen, die wir gar nicht benutzen können.

Wir halten daher fest und möchten Sie bitten, Zimmer, die kein AC besitzen zu refusieren sowie solche mit besonders lärmiger Position uns zu melden, damit wir diese Zimmer aus der Swissair-Liste eliminieren können.

Nur die schriftliche Meldung von Misständen hilft uns diese zu beseitigen. Reklamationen bei andern Stellen sollen unterlassen werden.

1957 21.11.	Christchurch, Neuseeland	Straits Air Freight Express Ltd.	B-170 ZK-AYH
			ICAO AR/551

Unfall: Das Flugzeug (Bristol 170) hatte einen Frachtflug auf der Strecke Woodbourne-Paraparaumu-Timaru durchzuführen. Nach planmässiger Zwischenlandung in Paraparaumu startete das Flugzeug wieder, bis an die Grenze des zulässigen Höchstgewichts beladen, mit zwei Mann Besatzung und zwei Fluggästen an Bord. Um 1127 meldete es Standort nördlich Waimakariri auf 3000 ft im Sichtflug. Um 1133 sahen Augenzeugen, wie der äussere Teil des rechten Flügels nach hinten oben durchbrach und sich dann vom Flugzeug löste. Das Flugzeug stürzte zu Boden und wurde vollständig zerstört; alle Insassen kamen ums Leben. - Zur Zeit des Unfalls herrschten an der Ostküste der Südinsel starke nordwestliche Winde mit der üblichen schweren Böigkeit. - Das Flugzeug war im Jahre 1951 gebaut worden und seither 7900 Flugstunden mit 13000 Landungen geflogen, durchschnittlich mit 80% des Höchstgewichts, und ein Drittel aller Starts war von rauhen Flächen ausgeführt worden. 1954 hatten sich - nach 3000 Stunden und 4800 Landungen - Anrisse im rechten Flügelholm gezeigt; diese waren nach Vorschrift repariert worden, und zugleich hatte man eine Änderung ausgeführt, die nach den angestellten Versuchen und Berechnungen die sichere Lebensdauer des Flügels auf 10400 Stunden hätte erhöhen sollen. - Die Untersuchung führte auf einen Ermüdungsriss im Untergurt des rechten äusseren Vorderholms, mit Ursprung in einem Bolzenloch, das 1954 gebohrt worden war; sie zeigte ferner, dass die den Berechnungen zugrundegelegten Betriebsbedingungen wesentlich günstiger als die wirklichen Bedingungen angenommen worden waren.

Ursache: Flügelbruch im Flug zufolge Ermüdung (mit Restbruch in schwerer Böigkeit), zurückzuführen auf der Wirklichkeit zu wenig entsprechende Annahmen bei der Berechnung der sicheren Lebensdauer des betreffenden Werkstücks.

1958 19.2.	Cairo, VAR	KLM	DC-6B PH-DFK
			AR/542

Unfall: Das Flugzeug stand auf der Linie Amsterdam-Cairo im Ein Einsatz, nahm um 0110 auf einer Höhe von 4500 ft und 15 NM ausserhalb des Flughafens Verbindung mit der Verkehrsleitung Cairo auf und erhielt Bewilligung zum Anflug für eine Sichtlandung auf Piste 34. Am Steuer befand sich der 3. Pilot, der vom Kommandanten auf diese Strecke eingeführt wurde; in Cairo war er vor zwei Wochen zum erstenmal gelandet, und zwar auf Piste 05. Da er sich für eine Landung auf Piste 05 oder 16 vorbereitet hatte, war er durch die Zuweisung der Piste 34 etwas überrascht; der Kommandant erteilte ihm keine besonderen Instruktionen mehr, insbesondere nicht bezüglich der ungünstigen Bodenverhältnisse vor der Pistenschwelle. Auf dem Flugplatz herrschte Wind aus 110° von 4 Kt; der Himmel war wolkenlos, die Sicht betrug 12 km. Um 0113 meldete sich das Flugzeug auf der Gegengerade zur Landung. Querab zur Pistenschwelle (240 ft) befand es sich noch auf 1300 ft. Da der Pilot die Geschwindigkeit für etwas hoch hielt, verminderte er die Leistung auf 1500 Epm/15".

Die Landeklappen wurden auf 20° ausgefahren. Die Geschwindigkeit verminderte sich rasch. Jetzt holte der Pilot noch während 35 Sekunden weiter nach rechts aus, bevor er nach links gegen die Piste eindrehte. Die Höhe betrug noch 850 ft (rekonstruiert). Der Pilot liess das Fahrwerk ausfahren und die Leistung auf 2400 Epm/28" erhöhen. Da nun auch der Kommandant die Pistenfeuer nicht mehr sah, bemerkte er zum Piloten, dass die Entfernung zum Platz etwas zu gross geworden sei und griff nach der Kontrollliste zur Vorbereitung des Endanflugs. Um 0114 stiess das Flugzeug vier Kilometer vor der Pistenschwelle gegen eine auf 580 ft liegende Bodenwelle, was zu schweren Schäden an den Motoren Nr. 3 und 4 sowie am rechten Hauptfahrwerk führte. Der Kommandant griff sofort ein, konnte etwas Höhe gewinnen und das Flugzeug mit METO-Leistung auf den andern beiden Motoren auf der Piste landen. Da Propellerverstellung und Bremsen nicht mehr funktionierten, geriet das Flugzeug über die Piste hinaus, bevor es schwer beschädigt liegen blieb. Der 2. Pilot war unmittelbar vorher zum Fenster hinaus gesprungen und durch den noch laufenden Propeller Nr. 1 getötet worden. Die übrigen Insassen blieben unverletzt.

Ursache: Ungenügende Sorgfalt in Vorbereitung und Durchführung der Landung, insbesondere bezüglich Ueberwachung der Flughöhe durch den Piloten und den Kommandanten.

1958 19.2.	Mte.Scifarello, Italien	Gulf Aviation Co.Ltd.	DH-114 G-APJS
			ICAO AR/595

Unfall: Das Flugzeug (Heron) startete mit einer drei-
 köpfigen Besatzung - auf einem Leerflug von
 Bahrain nach England - unter einem IFR-Flugplan um
 1407-Z in Athen zum Überflug Rom, und zwar mit Flug-
 weg von Araxos auf ADR-523 bis Caraffa und von dort an
 auf A-13. Die Wetterbedingungen in Süditalien waren sehr
 schlecht; zwischen 1500 und 3500 m/M herrschten mässige
 bis schwere Vereisungsbedingungen. Um 1725 meldete das
 Flugzeug voraussichtlichen Überflug von Caraffa um
 1730 und erbat Bewilligung zum Absinken von 8500 auf
 6500 ft, die ihm aber als unter den geltenden Sicherheits-
 höhen liegend verweigert wurde. Weitere Meldungen erfolgten
 nicht mehr. Um 1808 stiess das Flugzeug etwa 100 km nörd-
 lich von Caraffa auf Nordkurs auf 1730 m/M - 26 m unter-
 halb des Gipfels - gegen den Südosthang des Monte Scifarello.
 Das Flugzeug wurde zerstört, die Besatzung getötet. - Die
 Radarüberwachung, deren Ergebnisse vor dem Unfall freilich
 weder der Verkehrsleitung noch dem Flugzeug zur Verfügung
 standen, hatte das Flugzeug stark nördlich des geplanten
 Flugweges auf ADR-528 erfasst. - In der Folge hatte die Be-
 satzung dann wahrscheinlich die an der Küste erscheinenden
 Lichter für diejenigen von Caraffa gehalten, sie überflogen
 und später in der Absicht, auf A-13 zu gelangen, gegen
 Norden eingedreht. - Das Flugzeug war mit HF- und VHF-Ge-
 räten sowie mit ADF- und Fächerfunkfeuerempfängern ausge-
 rüstet gewesen, hatte jedoch keine Flügelenteiser besessen.

Ursache: Zusammenstoss mit Bodenhindernis zufolge von Na-
 vigationsfehlern nicht mehr näher bestimmbarer
 Art in schlechten Wetterverhältnissen, möglicherweise mit-
 beeinflusst durch Vereisung.

