

aeropers rundschau

8. Jahrgang

Nr. 81

Juli 1961

Liebe Mitglieder	2
Was uns beschäftigt	4
Beziehungen zwischen Arbeitnehmern und dem Arbeitgeber	6
Der Ring	8
Commander oder Taxi-Chauffeur	10
Ein Feigling	12
Strafen des FAA	13
Mach 3 und Navigation	14

Unfallberichte:

Peconic River Airport, Long Island, American, 15.8.1959
Buffalo, Tex. USA, Braniff, 29. 9.1959
Bucks Elbow Mtn., VA., Piedmont, 30. 10.1959
Cannelton, Ind., USA, Northwest, 17.3.1960

Redaktion:

Capt. M. Bayer
Capt. R. Schilliger
Dr. P. Hunziker

Druck und Versand: Sekretariat, Flughafen, Bürotrakt B, 215
Telefon: 84 76 61, intern 2337

A E R O P E R S - R U N D S C H A U

Offizielles Organ der
Vereinigung des fliegenden Personals der Swissair

Obwohl die AEROPERS-RUNDSCHAU das offizielle Organ der AEROPERS darstellt, spiegeln die in den einzelnen Artikeln zu Tage tretenden Ansichten nicht notwendigerweise die Meinung des Vorstandes wieder.

Ohne vorgängige schriftliche Einwilligung der Redaktion ist jede Wiedergabe von Artikeln aus dieser Zeitschrift untersagt.

Liebe Mitglieder,

Neuaufnahmen

Nachstehend genannte Herren wurden neu in die AEROPERS aufgenommen:

Baehler F., Pilot
Jeker P., Pilot
Maag J., Navigator

Wir heissen sie in der AEROPERS herzlich willkommen.

Nachtlärm im Hotel Riviera

Die Swissair sandte uns nachstehenden Brief:

Die Direktion des Hotels Riviera in Genf hat sich über Ruhestörungen und Nachtlärm, verursacht durch unsere Besatzungen, beschwert und droht uns, das Hotel würde keine Besatzungen mehr beherbergen, wenn sich das Verhalten unseres Personals nicht wesentlich bessere.

Die Hotel-Situation in Genf ist ausserordentlich prekär. Wir ersuchen Sie daher, Ihre Mitglieder zu Disziplin anzuhalten und uns in jeder Ihnen nützlich scheinenden Form zu unterstützen, dass wir weiterhin in Genfer Hotels Unterkunft finden.

Wir haben eine Untersuchung angeordnet, da selbstverständlich derartige Vorkommnisse eines AEROPERS-Mitgliedes unwürdig sind.

Ausländer-Seniority

Am 18. Juli haben wir ein Meeting mit der Swissair gehabt, das nachfolgendes Resultat ergab:

Die Swissair arbeitet als ersten und dringlichsten Schritt zuhanden der AEROPERS eine namentliche Planungsliste für alle zukünftigen PIC und Co-Pi auf SE-210 und CV-990 aus. Diese Liste soll dann in einem weiteren Meeting behandelt werden und als Grundlage zur generellen Erledigung des ganzen Problems dienen.

Fliegerische Nebenbeschäftigung von AEROPERS-Mitgliedern

Das letztmal habe ich Ihnen die Ansicht der AEROPERS hierüber mitgeteilt. Nachstehend gebe ich Ihnen nun noch die von der Swissair erlassene diesbezügliche Weisung bekannt:

Die Fluglehrertätigkeit im Rahmen des AeCS hat während der normalen Freitage (einsatzfreien Tage) und unter Einhaltung der Einsatzrichtlinien zu erfolgen. Die Einsatzbedürfnisse der Swissair haben gegenüber denjenigen der Motorfluggruppen den Vorrang.

Kurzfristige Anforderungen eines IFR-Fluglehrers werden von den Motorfluggruppen an die Dienststelle "Crew Assignment" der Swissair (Herr W. Schaltenbrand) gerichtet. Das Crew Assignment bestimmt die Fluglehrerzuteilung unter Berücksichtigung der Einsatzrichtlinien.

Im voraus geplante Schulungen werden von den Motorfluggruppen bis am 3. des Vormonates an die Dienststelle Crew Assignment gemeldet. Das Crew Assignment plant diese Schulungen in der Einsatzliste unter Berücksichtigung einer gleichmässigen Verteilung der Sonntagsdienste.

Die Piloten haben für Flüge im Auftrag der Motorfluggruppen bis auf weiteres je ein Doppel des Flugrapportes an

das Crew Assignment und an
das Sekretariat der Aeropers

weiterzuleiten.

Im übrigen bin ich bis zum 5. August in den Ferien.

Mit freundlichen Grüßen

sig. A. Sooder

(18.7.1961)

WAS UNS BESCHÄFTIGT.....

Deplacements- und Unterkunftsfragen

Grundsätzlich sei vorausgeschickt, dass uns einzelne Fragen dieser für die Besatzungsmitglieder so wichtigen Materie dauernd beschäftigen, doch sind einerseits viele Probleme zu vielschichtig oder zu speziell, als dass sie an dieser Stelle behandelt werden könnten und andererseits sind hier stets auf beiden Seiten intensive Abklärungen nötig, wobei auch nicht vergessen werden darf, dass unsere Verhandlungspartner nicht nur im Operationsdept. oder Personaldienst beheimatet sind, sondern dass auch das Finanzdepartement ein recht gewichtiges Wort mitzureden hat.

a) Hotel Riviera in Genf

In Ergänzung meiner Mitteilung vom letztenmal werden im Lichte der bekannten prekären Hotelsituation vorläufig auch die Besatzungen der Pariser-Rotationen (SR 146/7 und 156/7) dort regelmässig untergebracht.

b) Verpflegung NA

Trotz verschiedener im Einvernehmen mit der AEROPERS erlassener Weisungen lässt die Verpflegung auf dem NA teilweise zu wünschen übrig. Wir haben deshalb die Swissair um ein entsprechendes Meeting ersucht, in dem wir alle unbefriedigenden Regelungen zu eliminieren hoffen.

c) Reklamationen betr. Hotelunterkunft

Die von unserem Präsidenten das letztmal angekündigte Einführung von eigens zu diesem Zweck geschaffenen Formularen ist nun angelaufen. Bitte melden Sie alle Mängel, denn allein mit ein oder zwei Reklamationen können wir bei der Swissair nicht vorstellig werden. Je mehr Reklamationen über einen bestimmten Punkt eingehen, desto grösser sind die Chancen, in vernünftiger Zeit eine Aenderung herbeizuführen.

Jet-Einsatzrichtlinien

Diese sind jetzt bereinigt. Einzig inbezug auf die Freitage nach den Rotationen auf den Sektoren SA und FA konnte noch keine Einigung erzielt werden, obwohl die AEROPERS-Verhandlungsdelegation einen unseres Erachtens für die Swissair akzeptablen Kompromissvorschlag. Der Vorstand wird sich in seiner nächsten Sitzung Mitte August eingehend mit dieser Angelegenheit beschäftigen.

Rücktritt von Capt. E.W. Borner

Capt. E. W. Borner wird per Ende September seinen Rücktritt als Besatzungsmitglied nehmen und anschliessend am Boden weiterhin bei der Swissair in Genf tätig sein.

Nachwuchsförderung

Der Präsident ersuchte das letztmal um die Mitarbeit von AEROPERS-Mitgliedern zur Bearbeitung dieser Aufgabe. Bis jetzt hat sich ausser des Vorstandes lediglich ein Mitglied zur Mitarbeit gemeldet. Im Auftrage des Präsidenten möchte ich deshalb nochmals alle diejenigen Mitglieder, die sich für diese gewiss zeitraubende aber auch sehr dankbare Aufgabe zur Verfügung stellen, bitten, sich auf dem Sekretariat zu melden (Telefonanruf genügt).

Versetzungsreglement

Wir haben der Swissair von dem Ihnen bereits bekannten Abstimmungsergebnis Kenntnis gegeben und gleichzeitig um swissair-seitige Unterzeichnung des Reglements nachgesucht.

Gemäss Mitteilung der Swissair wird sich die Unterzeichnung wegen Ferienabwesenheit des Herrn Direktionspräsidenten aber noch verzögern.

Swiss Charter Crew Association, SCCA

Die Cockpit-Besatzungsmitglieder der Balair haben ebenfalls einen der AEROPERS entsprechenden Berufsverband gegründet. Derzeitiger Präsident ist unser Passivmitglied, Herr Erwin von Euw.

Mit freundlichen Grüssen

sig. Dr. P. Hunziker

(18. 7. 1961)

AUS EINEM LEXIKON UM 1900

Flugtechnik, Aviation (von avis, Vogel) ist die Gesamtheit der Versuche, dem Menschen mit Vorrichtungen, die schwerer als die Luft sind, das Fliegen zu ermöglichen. Dass dieses Ziel gar nicht so widersinnig ist, beweist jeder Vogel. Ist doch nunmehr festgestellt, dass der Mensch die Hälfte seines Gewichtes durch Flügel schwebend zu erhalten vermag. Damit scheint die Möglichkeit des Fliegens nicht mehr in gänzlich nebelhafter Ferne.

DIE BEZIEHUNGEN ZWISCHEN ARBEITNEHMERN UND DEM ARBEITGEBER
(Labour Relations)

Der nachfolgende Artikel ist eine Uebersetzung aus ASIAN and INDIAN SKY-WAYS, Mai 1960. Obwohl die darin zutage tretenden Ansichten sicher nicht durchweg für die Schweiz Geltung haben und zudem bei Abhandlungen über dieses Thema stets die subjektive Ansicht des Verfassers schon allein der Materie wegen im Vordergrund stehen muss, schien uns eine Wiedegabe lohnenswert, insb., weil auch bei uns dieser Frage immer grössere Bedeutung zukommt.

Die Redaktion

Der Ausdruck " labour relations " ist der gemeinhin anerkannte Ausdruck für alles, was mit den Beziehungen zwischen dem Arbeitgeber und den Arbeitnehmern in irgendeiner Organisation zusammenhängt. Man kann gar nicht genug betonen, wie wichtig es ist, dass solche Beziehungen sich in einer Atmosphäre freundschaftlicher Zusammenarbeit abspielen. Dies ruft nach Verständnis und gutem Willen auf beiden Seiten.

Die Ausübung der " labour relations " ist keinesfalls einfach. Um überhaupt zu einem Ergebnis zu gelangen, ist es unumgänglich, dass die Vertreter beider Seiten in grossen Linien denken können. Die alte Wahrheit, dass für einen Streit stets zwei nötig sind, verliert im Feld der " labour relations " gewiss nicht an Bedeutung. Werden Streitigkeiten oder gar Streiks von unparteiischen Dritten sorgfältig analysiert, so stellt sich beinahe immer heraus, dass der Fehler nicht allein bei einer Partei zu finden ist.

Vorerst und vor allem müssen beide Parteien das Prinzip anerkennen, dass sämtliche zur Diskussion stehenden Fragen entweder das Management als Ganzes oder die Arbeitnehmer als Körperschaft berühren. Es kann daher keinen Raum für persönliche Interessengeben, und es darf auch nicht so sein, dass ein einzelner Verhandlungspartner den " schwarzen Peter " spielt. Es ist viel zu oft schon vorgekommen, dass die eine oder andere Seite eine einzelne Person herausgegriffen und gegen diese Attacken geritten hat und in der Folge dann die ganze Angelegenheit auf eine persönliche Ebene heruntergezerrt wurde. Es liegt uns daran, diesen Punkt herauszustreichen, denn auf beiden Seiten wurde leider schon viel gesündigt. Besonders tadelnswert ist es, wenn das Management dem einzelnen Vertreter der Arbeitnehmer-Vereinigung Schwierigkeiten macht.

Man muss sich darüber Rechenschaft geben, dass der grösste Teil der Arbeitnehmer nicht besonders an den Angelegenheiten seiner Vereinigung interessiert ist. Natürlich liegt ihnen daran, die bestmöglichen Arbeitsbedingungen zu erhalten, doch nehmen sie keinen persönlichen Anteil an deren Erlangung oder wissen nicht genau, wie es überhaupt dazu kommt.

Diejenigen, welche aktiv die Geschicke einer Vereinigung leiten, werden normalerweise von den Mitgliedern gewählt, und die Tatsache, dass sie diese Mühe und Mehrarbeit, welche vielfach auch für das Management nutzbringend ist, freiwillig auf sich nehmen, ist doch eigentlich ein Hinweis, dass ihre Fähigkeiten den Durchschnitt überragen. Zumindest zeigen sie genügend Interesse an der Sache als Ganzes, um zum Wohle ihrer Kollegen das Beste zu versuchen. Dies spricht sicher zu ihren Gunsten und nicht zu ihren Ungunsten.

Beim heutigen Stand der Arbeitnehmer gilt als anerkannt, dass diese Körperschaften sich nicht mehr schlechthin gegen das Management stellen, sondern in Wirklichkeit ein "Schatten-Management" bilden, was ihnen erst ermöglicht, ihre Ansichten auszudrücken und auch Vorschläge zu generellen Verbesserungen des Geschäftes als Ganzes anzubringen.

Beobachten wir die "labour relations" in einer Fluggesellschaft, so bekommt die Angelegenheit einen irgendwie internationalen Anstrich und reicht tiefer in die Sphäre der Geschäftsleitung hinein. Auf der technischen Seite ist genügend Raum für Ingenieure und andere Techniker, um mit den führenden Ingenieuren der Gesellschaft in Fragen des Werftbetriebes und der Flugzeugüberholung zusammen zu arbeiten. Die Piloten mit ihrer sehr spezialisierten Aufgabe sind, indem sie ja die aktive Flugoperation kontrollieren, von allen Belangen, die sich auf die Organisation beziehen, die direkt Betroffenen. Da eine Gesellschaft sich ja üblicherweise mit den Piloten bespricht, bevor sie wichtige die Operation betreffende Beschlüsse fasst und Entscheidungen fällt, ist der logische Weg, dies über die Vertreter der Pilotenvereinigung zu tun.

Wir wollen sogar so weit gehen und sagen, dass es für das Management obligatorisch ist, sich mit den Piloten zu besprechen, bevor irgendwelche definitive Beschlüsse bezüglich Navigation oder Fragen der Sicherheit (safety) auf dem Operationssektor gefasst werden. Wird dies unterlassen, so bedeutet das eine Verminderung der Autorität des Piloten als Kommandant des Flugzeuges.

Endlos verlängerte Diskussionen oder Gespräche ohne entscheidende, abschliessende Antworten im Verlauf von Verhandlungen sind wertlos. Zu oft schon ist es vorgekommen, dass das Management, um ein gewisses Ergebnis oder eine gewisse Kernfrage zu vermeiden, zwar der guten Beziehungen wegen Verhandlungen pflog, aber anstatt essentielle Beschlüsse zu fassen, stets Gründe zur Hand hatte, weshalb weitere Diskussionen stattfinden müssten, nachdem vorgängig weitere Abklärungen vorgenommen worden seien. Eine solche Taktik zeitigt weit schwerwiegendere Folgen, als das Management sich vielleicht bewusst ist. Die Verhandlungsdelegation der Arbeitnehmer setzt sich ja schliesslich nicht aus Schwachsinnigen zusammen, weshalb sie, ist ein solches Spiel einmal durchschaut, schon allein um ihr Gesicht zu wahren gezwungen ist, ihren Mitgliedern solche Praktiken aufzuzeigen, was in der Folge zu einer Atmosphäre von enttäuschter Erwartung und eventuell von Verdruss und schliesslich von Zorn und Aerger führt. Hat das Management bei ein oder zwei Gelegenheiten eine derartige Atmosphäre verursacht, so wird es in den Augen der Arbeitnehmer zum "bösen Mann".

Es soll nun damit nicht gesagt sein, dass die Verhandlungsführer der Arbeitnehmerseite reine Engel seien, auch sie können im Verlaufe von Verhandlungen ihre Partner erzürnen und tun dies gelegentlich auch, aber der Gebrauch solcher Taktiken gereicht den Arbeitnehmern doch nicht in gleicher Weise zur Schande wie dem Management.

Weitaus der beste Weg zu guten "labour relations" ist der, welcher von den Verhandlungspartnern selbst eingeschlagen werden kann. Es ist schwierig, frei über wichtige Angelegenheiten mit Menschen, die einem eigentlich völlig fremd sind, zu sprechen. Wir leben heute im Zeitalter des Sozialismus, weshalb es für die Delegierten des Managements wie der Arbeitnehmer nicht schwer halten sollte, persönliche Beziehungen miteinander anzuknüpfen, indem sie inoffizielle Gespräche in geselliger Umgebung pflegen. Viele Probleme können bei einem ungezwungenen Essen oder bei einer Abendveranstaltung, an der auch die Gattinnen und die Familie teilhaben können, gelöst werden. Dabei ist es nicht nötig, bei solchen Gelegenheiten offizielle Verhandlungsthemen des Langen und Breiten durchzusprechen, sondern diejenigen, denen die schwierige Aufgabe der "labour relations" am grünen Tisch obliegt, sollten hier einander wirklich kennen lernen. Die Vorstellung, dass durch diese Art des Vorgehens die Position einzelner Delegierter in den offiziellen Verhandlungen irgendwie geschwächt würde, ist dabei sicher von der Hand zu weisen.

DER RING

(Diese wahre Geschichte steht in keinem Zusammenhang mit Seniority-Problemen!)

Es war in der Pilotenschule im Tessin. Nachdem mir Paul Loser die Grundbegriffe des Fliegens beigebracht hatte, wurde ich leider einem anderen Fluglehrer zugeteilt. Mit Letzterem hatte ich ein sehr menschliches Verhältnis. Unsere Beziehungen bestanden vorwiegend aus gegenseitiger Abneigung.

Das einzige, was ich damals an diesem Mann bewunderte - er lebt heute nicht mehr - war sein goldener Ring mit Onyx. Wenn er mit seinem Handrücken und den Gebärden eines Jagdflieger-Asses Kunstflugfiguren beschrieb, wurde ich immer wieder von seinem Onyx geblendet. Heimlich schwor ich mir dann, mein erstes Militärfloggeld ebenfalls in einen solchen Ring umzusetzen.

Die Vorwürfe meines Vaters vergesse ich nie, als ich diesen Schwur verwirklichte. Ich bekam von ihm eine schöne Moralpredigt über den Sinn des Sparens mit Zins und Zinseszinsen, über Geldverschwendung und Bluff. Das letzte Wort sass besonders tief, denn genau das hatte ich ja von meinem Vorbild gedacht. Immerhin war mein Ring, schon aus finanziellen Gründen, etwas bescheidener ausgefallen. Väter gewöhnen sich bekanntlich an alle Schicksalsschläge, die ihnen Söhne versetzen können. Gras wuchs auch über diese Geschichte - ich selbst konnte den Ring nicht mehr missen.

Zehn Jahre später geschah es. Auf einem Athener Sling, an der Glyfada Beach, mit einer sehr netten Crew. Wir vertrieben uns die Zeit mit "Nautischen Spielen". - Ich muss hier einfügen, dass das etwas Seriöses ist! -

Plötzlich war mein Ring weg, versunken im ägäischen Meer. Der Purser schnorchelte noch lange erfolglos nach dem versunkenen Schatz. Ich fand mich lange nicht mit diesem Verlust ab und vermisste immer etwas an der rechten Hand.

Fast zwei Jahre später sass ich mit meiner Besatzung im Boot, beim Nachtessen. Die drei Hostessen schwärmten von Schmuck, den sie auf dem Goldmarkt gesehen hatten, was mir wieder meinen Schatz auf dem Meeresgrund ins Bewusstsein rief. Um dieser goldenen Fachsimpelei etwas beizusteuern, erzählte ich von meinem verlorenen Ring.

Da schaute mich Fräulein Pe ganz erstaunt an und erklärte mit totsicherer Miene: " Sie, dä han ich vor drü Wuche z'Athen im Meer gfunde! " - Einige Meter vom Ufer entfernt, sei er an der Glyfada Beach im Wasser gelegen.

Ich wagte kaum daran zu glauben und erklärte, dass es sich wahrscheinlich um einen ähnlichen, bestimmt aber nicht um meinen Ring handle. Einige Tage später erhielt ich das Fundstück zugestellt. - Es war mein Ring - ausser einem leichten Kratzer tadellos erhalten. Das Salzwasser hatte ihn zwei Jahre lang konserviert.

An Wunder und Okkultismus glaube ich nicht. Viel eher könnte man diese aussergewöhnliche und seltsame Fügung mit " Maximum Teamwork einer Swissair Hostess " betiteln. Sicher war es mehr wie reiner Zufall. Für mich bekam der Ring nun Seltensheitswert, was mein Vater mit seiner Predigt vom Kapitalanlegen nicht vor-aussehen konnte.

Schi

1954 - 2014

Aus einem Journal of the Guild of Air Traffic Control Officers.

" Ein Pilot mag nicht wissen, dass der Kontrollbeamte mit einer grossen Anzahl Flugzeuge auf seinem Radarschirm kein Notgerät, für den Fall, dass eine Panne eintritt, hat. Dies ist etwa wie das Spielen von dreidimensionalem Schach auf einem einbeinigen Tisch. "

(Aero Revue Nr. 4, 1961)

" Friend " to Pilot's Wife -

" Doesn't it ever worry you that your husband is away so much and has to fly with all those glamorous stewardesses? "

Pilot's Wife -

" No dear, John is just like our poodle, he loves to chase cars and motor bikes, but if he caught one he wouldn't know what to do with it. "

COMMANDER ODER TAXI-CHAUFFEUR ?

(Dieser Artikel stammt aus der AEROPERS-RUNDSCHAU, Januar 1960 und ist nach Ansicht der Redaktion aktueller denn je)

.....

Vielleicht ist die Ursache aller Uebel (Pilotenstreik) auf die widersprüchliche Stellung des Piloten im Luftverkehr zurückzuführen. Er gehört nicht zur Leitung, ist aber ein Mitglied einer der zähesten und stärksten Gewerkschaften. Gegenüber dem reisenden Publikum jedoch ist er der wichtigste Repräsentant seiner Airline, da er die einzige wichtige Person der Gesellschaft ist, mit der die meisten Passagiere je in Kontakt kommen. Die wenigsten Gesellschaften heben aber das Piloten/Passagier-Verhältnis hervor. Kein besonderes Ansehen oder übler Ruf sind mit seinem Verhalten in diesem Zusammenhang verbunden, solange er höflich ist und den Flugplan einigermassen einhält.

Der Captain hat Befehlsgewalt. Wenn nach seiner Beurteilung nicht gestartet werden soll, bleibt das Flugzeug am Boden, und im Flug ist er für Millionenwerte gegenüber der Gesellschaft und für die Sicherheit von Menschenleben verantwortlich. Sobald er aber das Cockpit verlässt, ist seine Meinung über irgendetwas nicht mehr gefragt.

Der moderne Pilot hat meistens studiert. Einige sind nebenbei erfolgreiche Geschäftsleute, und nicht wenige haben grosse Beiträge technischer Art für die Fliegerei geleistet. Captain Charles Blair von der PAA z.B. erhielt 1952 die Harmon Trophy für den ersten Alleinflug über den Nordpol und die Entwicklung von wertvollen Unterlagen für die Polarnavigation. Blair macht seinen Flug in seinem eigenen Flugzeug (Mustang) und weitgehend auf eigene Kosten. Von Seiten der Arbeitgeber erhielt er überhaupt keine Hilfe.

Viele fähige Piloten beklagen sich, dass das Klima bei den Geschäftsleitungen nicht sehr ermutigende, Vorschläge über " Policy " oder " Operations " anzubringen. Obschon der Pilot nett bezahlt ist, bekommt er oft das neurotische Gefühl, von der Geschäftsleitung als eine Art fliegende Taxi-Chauffeur betrachtet zu werden. Das empfindet er sehr, und das ist wohl der Grund für sein zähes Ringen um noch mehr Lohn. Mit seinem jährlichen Einkommen - vielfach höher als das von wichtigen Funktionären am Boden - kann er wenigstens beweisen, dass er in der Fliegerei jemand ist.

Ein früherer Direktionspräsident einer Luftfahrtsgesellschaft, er steht nun über dem Kampf, misst der Meinung des Piloten grosse Bedeutung zu. Als Carter Burgess 1957 Direktor der TWA wurde, benötigte er alle Hilfe, die er bekommen konnte. TWA war während eines Jahres ohne Präsident gewesen, Flugplaneinhaltung und Einkünfte waren schlecht, und die Gesellschaft verlor Geld. Unter den Leuten, an die sich Burgess instinktiv wandte, waren seine Piloten. Er lud sie ein, an seinen wöchentlichen Stabsbesprechungen teilzunehmen, informierte sie aufrichtig über die Probleme der Gesellschaft und bat sie um ihren Rat und ihre Mithilfe. Von sich auf versprach er, ihnen eine Stellung zu schaffen, die dazu bestimmt sei, den besten Job vor, während und nach dem Flug zu machen. Burgess akzeptierte die Gewerkschaft (ALPA). Er erklärte den Piloten, dass er, wenn die Zeit der Lohnverhandlungen käme, mit ihnen " at arm's length " verhandeln würde, dass sich aber andererseits eine Zusammenarbeit als dringend notwendig zeige.

Nach Burgess war der Erfolg enorm. Die Piloten brachten äusserst nützliche Vorschläge inbezug auf Routing, Passagierservice, Personal- und Operations-Einsparungen. Viele Piloten sogar machten in Uniform die Runde der Reisebüros zusammen mit TWA-Verkaufsvertretern, um beim Verkauf zu helfen. Unter den Spitzenpiloten, die vorübergehend vom Streckeneinsatz zurückgezogen wurden, um aufhilfsweise für die Jet-Planung zu arbeiten, befand sich auch Capt. Bob Buck, der eigentliche Führer des TWA-Pilotenstreiks von 1945.

Burgess stellte gewaltige Verbesserungen fest im Verkauf, Operation und Flugzeugunterhaltung, die er weitgehend den Piloten zuschrieb. Burgess blieb nur 11 Monate bei der TWA, da er es unmöglich fand, mit Howard Hughes zusammenzuarbeiten. Burgess verliess die Gesellschaft im Januar 1958. Als nunmehriger Präsident der American Machine & Foundry weist Carter Burgess darauf hin, dass die gemachten Beobachtungen die TWA zu seiner Zeit betreffen; er will damit nicht unentgeltliche Ratschläge an Luftfahrtsgesellschaften erteilen. Auf jeden Fall sind die TWA-Piloten immer noch des Lobes voll über die Zeit, als die Parole hiess: " Work harder for Carter ! "

.....

(Robert Sheehan in FORTUNE
April 1959)

ENDSTATION WELTENRAUM

Das Fliegen ist längst nicht mehr gefährlich.
Es turmt sich in den Lüften wie am Reck.
Die Erde wird nun nach und nach entbehrlich.
Sie dient als Start. Sonst hat sie keinen Zweck.

Wo sich Rekorde zeigen, wird gebrochen.
Man sitzt im Flugzeug wie im ersten Rang.
Erst flog man einen Tag, jetzt fliegt man Wochen.
Am nächsten Dienstag fliegt man jahrelang.

Wer keine Wohnung hat, lernt morgen fliegen.
Im Himmel ist für viele Leute Raum.
Wenn erst die Kolonien im Himmel liegen,
stört das die andern Völkerschaften kaum.

So löst das Fliegen selbst die schwersten Fragen,
weil nun der Globus an Gewicht verliert.
Die Luft ist gross, Wozu soll man sich plagen?
Der Himmel wird ganz einfach parzelliert.

Die Menschen werden allesamt Piloten.
Die ganze Erde wird zur Alten Welt.
Sie zu besuchen, ist zwar nicht verboten.
Dock keiner tut's. Falls er nicht runterfällt.

Erich Kästner

EIN FEIGLINGverliert seine Angst an Bord eines Düsenflugzeuges

von

Patricia McComack, UPI Columist (aus: Airline Pilot)

Der schreibende fliegerische Feigling hat soeben seinen Jungfernflug über den Atlantik in einem Düsenflugzeug hinter sich gebracht. Wie viele andere Frauen, die Angst vor dem Fliegen haben, erwartete ich ein Durchschütteln beim take-off, klappernde Zähne während des Fluges und schliesslich eine Bruchlandung.

Wie verrückt kann eine einzige Frau sein!

Während ich das Flugzeug bestieg und, wie ich meinte, einen letzten Blick auf Idlewild Airport warf, konnte ich tatsächlich nicht mehr verstehen, dass ich mich überreden liess, weder einen Fallschirm noch ein Beil mitzunehmen.

" Die Leute würden dich glatt für verrückt halten " sagte mir nämlich damals mein Gatte " und zudem würden sie dich auslachen ".

Ende der Klagen.

Als ich jedoch das Flugzeug betrat, vergass ich meine Klage über das nicht vorhandene " Do it yourself-Ueberlebensmaterial ". Ein wohl entworfenes Flugzeug-Interieur ist eines Flug-Feiglings bester Freund. Ich war so beschäftigt die Ausstattung der Kabine zu bewundern, dass ich die Chance verpasste, während des take-offs meine Nägel zu zerbeißen. Ich dachte nicht einmal daran, mir meine Daumen zu halten.

Das Flugzeug war in rot, weiss und blau gehalten. Die Vorhänge vor den Fenstern wiesen rote und weisse Streifen auf. Der Sitz erinnerte mich an die weichsten Sessel in der Halle des Waldorf, und die hereintröpfelnde Musik war ein Schweizer Ländler.

Ich verpasste die Chance zum Zerbeißen meiner Nägel anlässlich des take-offs noch aus anderen Gründen. In einer Hand hielt ich nämlich das Getränk meiner Wahl, und die andere war mit Lesestoff beladen, welchen mir die Hostess angeboten hatte.

Entdeckung: Wenn man sich auf 30 000 ft und höher befindet, glitzern die Sterne mehr.

Lächeln und Schlaf.

Kurz darauf glitzerten auch meine Augen - diese Art von Glitzern , wenn man sich selbst belächelt.

Ich lächelte darüber, dass ich Angst gehabt hatte. Dem Lächeln folgte der Schlaf - der erst 8 Stunden später durch einen leichten Stoss der Hostess unterbrochen wurde. Es war Frühstückszeit und im Frühstück inbegriffen war ein Filet Mignon.

Eine Stunde später landeten wir in Zürich, genau zur Zeit und so, wie es die Piloten vorausgesagt hatten. Erste Lektion von einem Flug-Feigling: VERTRAUE DEN PILOTEN.

DAS FAA SPRACH FOLGENDE STRAFEN AUS:

Capt. James R. Lang, Alaska Airlines.

Entzug der Lizenz für 6 Monate.

Grund: Radar approach Minimum in Elendorf AFB unterflogen, nicht durchgestartet und DC-6 bei der Landung beschädigt.

Capt. Henry P. Goodman, Argonaut Airways Corp.

Entzug der Lizenz für 3 Monate.

Grund: Start mit C-46 bei 100 ft Plafond. Gesellschaftsminimum war 300 ft.

Capt. H. M. Harkcom, American Airlines.

Entzug der Lizenz für 2 Monate.

Grund: Ueberfliegen stark besiedelter Gebiete in 50 und 300 ft.

Western Airlines

1000 \$ Busse

Grund: Einsatz einer Electra mit defektem Generator. Einsatz einer weiteren Elektra mit defektem Licht für die Propellereinstellung.

Riddle Airlines

1000 \$ Busse

Grund: Transport von Fracht und vier Angestellten auf einem 3 mot. Ferryflug.

Capt. R.H. Boyce, United Airlines

350 \$ Busse

Grund: Der Co-Pilot, der flog, unterschritt das Minimum mit 290 ft, beschädigte die DC-7 und fünf Anfluglichter.

Airlift, Juni 1961

AS

AT BRIEFING:

The Met. man puts his chart on the epidiascope upside down. Voice from the back: " Ah, obviously an inversion. "

The Aeroplane, Februar 1961

MACH 3 UND NAVIGATION

Anlässlich des " Seventeenth Annual Meeting of the Institute of Navigation " in Williamsburg, Virginia, vom 28. - 30. Juni wurde auch das Thema " Supersonic Air Transport Navigation " eingehend behandelt. Es ist sicher anzunehmen, dass die Navigatoren des B-58 am ehesten berechtigt sind ihre Meinung dazu zu äussern.

Major J.P. Zwayer, USAF, B-58 Test Force sagte in seiner Ansprache u.a.:

" Ich möchte den anwesenden Vertretern der Herstellerfirmen von Navigationsgeräten dringend ans Herz legen nicht darauf zu tendieren in der Zivilversion des " Supersonic " eine zu komplizierte integrierte Navigationsanlage installieren zu wollen. Was gebraucht wird, ist eine möglichst kleine Anzahl von " Black Boxes ", dafür solche, die wirklich funktionieren. Wenn wir sehen müssen, wie viele Ausfälle des Navigationssystems des B-58 wir haben, können wir B-58 Navigatoren nicht glauben, dass eine Luftverkehrsgesellschaft solche Ausfälle finanziell verdauen könnte. Meiner Ansicht nach sollte ein Mach 3 Flugzeug etwa folgendermassen ausgerüstet sein:

TAS-Anzeige mit einer Toleranz von $\pm 1,5\%$,
 SAT mit der bisherigen Genauigkeit,
 Ein oder zwei Doppler ohne inertial Integration,
 Ein automatischer Startracker,
 Ein konventioneller Sextant als Reserve,
 Ein Empfänger für Loran oder ein ähnliches System.

Vielleicht als Ueberraschung für viele der Anwesenden möchte ich noch folgendes festhalten: Der B-58 hat gezeigt, dass eine gute DR-Navigation auf einem Ueberschallflugzeug ebenso wichtig ist wie früher auf einer B-29. "

Abschliessend wäre noch zu erwähnen, dass Major Zwayer als Navigator für den B-70 bestimmt wurde, und jetzt schon die Navigationsausrüstung dieses Musters mitbestimmt.

KR

1959 15.8.	Peconic River Airport, Long Island	American	B-707-123 N-7514-A
CAB AAR SA-343/no.1-0057, 20.4.1961			

Unfall: Das Flugzeug war um 1340 EDT vom Flughafen New York Idle-
 ——— wild mit einer fünfköpfigen Besatzung zu einem Umschulungs-
 flug gestartet. Der Fluglehrer hatte den rechten Sitz eingenommen.
 Von 1511 an wurde der Peconic River Airport, Calverton, Long
 Island, benützt. Nach einem Durchstart auf der Piste 23 blieb das
 Flugzeug auf der Volte, ohne das Fahrwerk einzufahren; mit der
 neuen Landebewilligung für dieselbe Piste wurde ihm auch nochmals
 der Wind mit 10-15 kts aus 230 Grad gemeldet. Augenzeugen hatten
 den Eindruck, dass das Flugzeug, als es zum Endanflug eindrehte,
 tiefer, langsamer und mit weniger Lärm als gewöhnlich fliege. Ein
 Privatpilot, der auf einem benachbarten Flugfeld mit einem Klein-
 flugzeug Starts und Landungen übte, bemerkte, als er auf Südkurs
 eine Höhe von etwa 300 ft hatte, den B-707 etwa auf 600 ft und in
 einer Entfernung von etwa 800-100 ft links von sich und sah, dass
 er eine Linkskurve einleitete. Er neigte sich bis auf etwa 45 Grad
 nach links, kam wieder gerade, ging dann in eine Rolle nach rechts
 über und prallte nach vollständigem Durchdrehen etwa 20 Grad links
 vom Anflugkurs und etwa 3 Meilen nordöstlich des Flughafens zu
 Boden. Das Flugzeug wurde vollständig zerstört, und die Besatzung
 kam ums Leben. Die Untersuchung, die auch auf das an Bord befind-
 liche Rekordergerät abstellen konnte, zeigte, dass vor dem Unfall
 aus Übungsgründen die Triebwerkeinheiten Nr.3 und 4 auf Leerlauf
 gestellt worden waren und dass das Unfallgeschehen etwa 15 Sekun-
 den in Anspruch genommen hatte. In der Linkskurve entstand ein
 Schieben nach rechts von 17 Grad (über 10 Grad nimmt die Wirksam-
 keit des Seitensteuers rasch ab), woraus dann die Rechtsrolle ent-
 stand; nach 90 Grad Rollen schob das Flugzeug 20 Grad nach rechts
 und war 30 Grad vornüber geneigt; nach 180 Grad Rollen hatte
 offenbar die Korrektur durch Triebwerkleistung und Seitensteuer
 eingesetzt; nach 270 Grad war das Schieben behoben, die Leistung
 war symmetrisch, und die Beschleunigung lag mit 2g im Schüttelbe-
 reich. Der Aufschlag erfolgte in gerader, 12 Grad nach vorn ge-
 neigter Fluglage, mit hoher Leistung aller Triebwerkeinheiten,
 bei abreissender Strömung, in einem Auftreffwinkel von 26 Grad.-
 Das Rollen musste in erster Linie darauf zurückgeführt werden,
 dass entweder von Anfang an nicht genügend Seitensteuer gegeben
 oder dass das Seitensteuer versehentlich losgelassen worden war -
 vielleicht durch den Piloten in der Annahme, dass der Fluglehrer
 die Steuer zur Verhinderung eines Zusammenstosses mit dem andern
 Flugzeug übernehme.

Ursache: Verlust der Steuerbarkeit auf niedriger Höhe im Anflug
 ——— zur Landung, verursacht durch Unterlassung rechtzeitiger
 Korrektur eines übermässigen seitlichen Schiebens.

1959 29.9.	Buffalo, Tex., U.S.A.	Braniff	L-188-A N-9705-C
CAB AAR SA-346/No.1-0060, 28.4.1961			

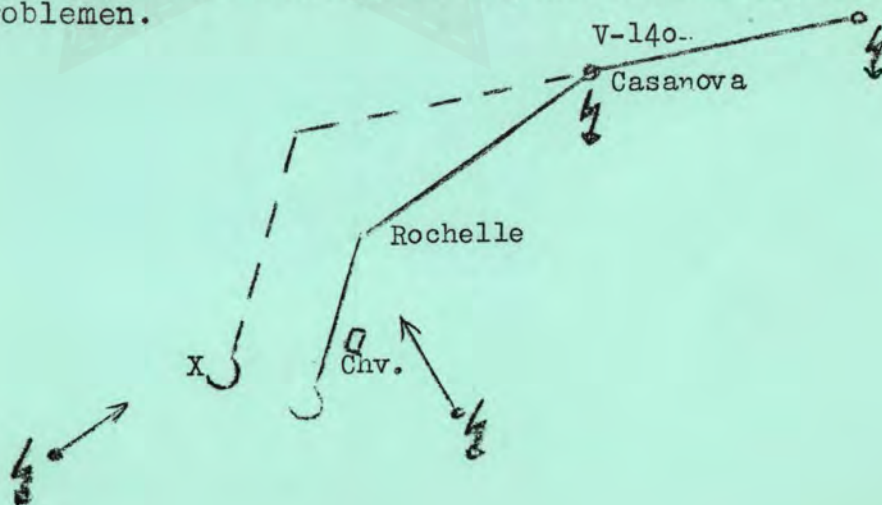
Unfall: Das Flugzeug (Lockheed Electra) startete zum Einsatz auf der Linie Houston-New York um 2237 CST in Houston, mit einer sechsköpfigen Besatzung und 28 Fluggästen an Bord. Der IFR auf 15000 ft geplante Flug verlief routinemässig. Um 2305 meldete das Flugzeug Standort VOR Leona auf 15000 ft, um 2307 gab es zwei routinemässige Unterhaltungsmeldungen durch. Weitere Meldungen folgten nicht mehr. Um 2309 brach das Flugzeug in der Luft auseinander; Augenzeugen sahen einen grossen Feuerball und bemerkten ein ungewöhnliches Geräusch, ähnlich dem Geräusch eines Strahlflugzeugs oder eines mit Ueberschallgeschwindigkeit laufenden Propellers. - Das Flugzeug wurde vollständig zerstört; alle Insassen fanden den Tod. - Das Wetter im Unfallraum war gut, mit Bewölkung auf 20.000 ft und Sicht von 10-15 Meilen, ohne Böigkeit. - Das Flugzeug hatte bis zum Unfallflug erst 132 Stunden geflogen. - Die sehr eingehend geführte technische Untersuchung zeigte, dass am Anfang das Losbrechen des linken Flügels und des Motors Nr.1 aus normaler Fluglage gestanden hatte. Die von Grund auf vorgenommene Ueberprüfung der ganzen Konstruktion führte auf verschiedene Schwächen und insbesondere darauf, dass bei Verminderung der Steifigkeit des Motoreinbaus ungedämpfte Kreisschwingungen der Propellerachse ("whirl mode") entstehen und Flügelschwingungen bis zum Bruch anfachen können. Anhaltspunkte für eine tatsächliche Verminderung der Steifigkeit des Motoreinbaus wurden an den Trümmern nicht mehr vorgefunden, doch war das Unfall- und Trümmerbild mit dieser Ursache vereinbar, während alle andern Möglichkeiten eliminiert werden mussten.

Ursache: Flügelbruch im Fluge, zurückzuführen auf ungedämpfte Kreisschwingungen der Propellerachse.

1959 30.10.	Bucks Elbow Mtn., Va.	Piedmont	DC-3 N-55-V
CAB AAR SA-348/No.1-0065, 18.4.1961			

Unfall: Das Flugzeug stand auf der Linie Washington-Roanoke im Dienst und startete um 1949 EST mit drei Mann Besatzung und 24 Fluggästen. Der Flugplan sah für die Teilstrecke bis Charlottesville Instrumentenflug über die Luftstrasse V-140 auf 4000 ft. vor. Um 2012 meldete das Flugzeug für 2010 Standort 4000 ft über dem Funkfeuer Casanova, wo die Luftstrasse von Kurs 260 auf Kurs 239 abbiegt. 2025 folgte Standortmeldung Schnittpunkt Rochelle 4000 ft, worauf das Flugzeug Bewilligung zur Einleitung des Instrumentenanfluges auf Charlottesville erhielt und eine Minute später durchgab: "You can put us out of four thousand." Weitere Meldungen gingen nicht mehr ein. Das Flughafenwetter war gekennzeichnet durch Bewölkung auf 1500 und Bedeckung auf 4000 ft, Sicht 10 Meilen und Windstille; auf 4000 ft herrschte Südwind mit 15 Kt; im Berggelände westlich des Flughafens waren die Wetterverhältnisse wesentlich ungünstiger. - Das Anflugverfahren führt vom Schnittpunkt Rochelle auf Kurs 212 gegen das Anflugfunkfeuer, wo nach links ausgeholt und dann in die Basiskurve nach rechts einzudrehen ist. - Um 2040, als sich das Flugzeug auf 3000 ft etwa in dieser Basiskurve hätte befinden sollen, stiess es 13 Meilen westlich davon auf einer Höhe von 2600 ft in leichter Rechtskurve und leicht sinkend, mit ausgefahrenem Fahrwerk gegen einen Berghang. Es wurde zerstört und alle Insassen mit Ausnahme eines Fluggastes wurden getötet. - Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte für ein Versagen von Navigationshilfen am Boden oder auf dem Flugzeug; hingegen deuteten Zeugenaussagen darauf, dass das Flugzeug vom Funkfeuer Casanova aus gerade weiter geflogen war, statt mit der Luftstrasse gegen Süden abzubiegen, und dass der Anflug gegen das Anflugfunkfeuer und alles folgende um etwa 13 Meilen nach Nordwesten versetzt ausgeführt wurde. - Ferner stellte sich heraus, dass der sonst gut qualifizierte Kommandant seit längerer Zeit schwer mit persönlichen Problemen belastet war und möglicherweise zur Zeit des Unfalls auch unter dem Einfluss von Beruhigungsmitteln gestanden hatte.

Ursache: Zusammenstoss mit Gelände in Instrumentenflugwetter im Landeanflug, verursacht durch ungenaue Navigation, vermutlich zusammenhängend mit Ueberbelastung des Kommandanten mit persönlichen Problemen.



1960 17.3.	Cannelton, Ind., U.S.A.	Northwest	L-188-C N-121-US
CAB AAR SA-354/No.1-0003, 24.4.1961			

Unfall: Das Flugzeug (Lockheed Electra) stand mit einer sechsköpfigen Besatzung auf der Linie Minneapolis-Chicago-Miami im Dienst. In der Wetterberatung wurde die Besatzung unter anderem auf einen Strahlwind in den Südoststaaten hingewiesen, aber nicht auf die unter den gegebenen Verhältnissen zu erwartende Klarluftböigkeit. Die Landung in Chicago war nach Aussagen einiger Fluggäste recht hart. Ohne neue Wetterberatung startete das Flugzeug um 1438 CST mit 57 Fluggästen in Chicago. Der Flugplan sah eine Reiseflughöhe von 18000 ft und eine Geschwindigkeit von 337 Kts vor. Der Flug verlief routinemässig, mit Standortmeldungen 1445 über Milford und 1513 über Scotland, Indiana, auf 18000 ft. Weitere Meldungen folgten nicht mehr. Um etwas vor 1525 befand sich das Flugzeug in der Gegend von Cannelton, Indiana; Augenzeugen sahen es in grosser Höhe in normalem Flug auf Südkurs; plötzlich bemerkten sie zwei Stösse weissen Rauches, einige Sekunden später eine grosse dunkle Wolke, dann hörten sie zwei laute Explosionen und sahen einen grösseren brennenden Gegenstand senkrecht herunterfallen; das Flugzeug selbst flog noch einige Sekunden weiter und stürzte dann - 1525 - in weitem Bogen zu Boden. Alle Fluggäste wurden getötet. - Das Flugzeug wies eine Betriebszeit von 1786 Stunden auf und hatte die letzte grosse Kontrolle vor 74 Stunden bestanden. - Die Untersuchung ergab, dass sich das Flugzeug im Zeitpunkt des Unfalls höchstwahrscheinlich in einer Zone schwerer Klarluftböen befunden hatte. Im Bereich der beiden äusseren Triebwerkeinheiten wurden Spurer schwerer Schwingungen vorgefunden; zuerst hatten sich dann Teile des rechten Flügels gerade ausserhalb des Rumpfes gelöst, darauf unmittelbar gefolgt von einem Bruch am linken Flügelende. - die von Grund auf vorgenommene Ueberprüfung der ganzen Konstruktion führte auf verschiedene Schwächen, insbesondere darauf, dass bei Verminderung der Steifigkeit des Triebwerkeinbaus ungedämpfte Kreisschwingungen der Propellerachse ("whirl mode") entstehen und Flügelschwingungen bis zum Bruch anfachen können. Die Einleitung liess sich durch die schwere Böigkeit ohne weiteres erklären; ob und wie die Steifigkeit des Motoreinbaus vermindert worden war - etwa durch Ueberbeanspruchung bei der letzten Landung oder im Böenfeld -, liess sich nicht mehr erstellen.

Ursache: Flügelbruch im Fluge, zurückzuführen auf ungedämpfte Kreisschwingungen der Propellerachse, mitbewirkt durch verminderte Steifigkeit des Triebwerkeinbaus und durch schwere Klarluftböen.