

aeropers rundschau

9. Jahrgang

Nr. 96

Oktober 1962

Antoine Crivelli †	2
Liebe Mitglieder	3
Was uns beschäftigt	5
Erklärung	8
Es war einmal...	8
Why is it?	9
Das Betriebsklima ist wichtiger als die Löhne	11
Wolken und Mach 3	13
Seniority, prosaisch-satyrisch	14

Unfallbericht:

Ueberrollen der Piste (" Aquaplaning "), Zürich-Kloten,
South African Airways, 31.1.1960

Redaktion:

Capt. H. Kaufmann
Capt. R. Schilliger
Capt. K. Strickler
Dr. P. Hunziker

Druck und Versand:

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

A N T O I N E C R I V E L L I

décédé le 5. octobre 1962



Le destin frappe trop durement et d'une façon incompréhensible parfois!

Antoine Henry Crivelli nous a quitté, alors qu'il était en pleine activité, victime ainsi que sa femme, d'un accident de la circulation.

C'est le 17 juillet 1924 que le jeune Antoine Crivelli vit le jour à Neuchâtel, ville où il accomplit toutes ses écoles et sa formation professionnelle.

Devenu recrue en 1944, il continue l'ascension ininterrompue qui le voit aboutir comme lieutenant pilote à la Cp. Av.5, le 20 octobre 1945. Il avait atteint la première partie de son rêve de toujours, rêve partagé par beaucoup, mais que lui avait su réaliser.

Entre 1945 et 1949, il exerce une activité d'instructeur de vol chez Transair SA. et à l'Aéro-Club de Lugano.

C'est alors que l'appel des grands espaces et la volonté de se surpasser se font sentir. Antoine Crivelli émigre aux Etats-Unis où il volera chez " Mohawk Valley Aviation " durant trois ans.

De 1953 à 1954, ce sont les cieux du Honduras britannique qui le verront évoluer dans les avions de la " British Colonial Airline ". Les années 1955 et 1956 le voient revenir chez " Mohawk Aviation ".

Le 25 juin 1956, Antoine Crivelli, Tony pour ses nombreux amis, entre chez Swissair. Il est très vite apprécié pour ses qualités professionnelles et surtout pour son dynamisme et sa bonne humeur proverbiale. Nommé " second Officer " en mars 1957, l'Office Fédéral de l' Air lui délivre sa licence de pilote de ligne le 17 mars 1958.

Il participe, en août 1960, à l'opération Congo où ses qualités de sang-froid et son esprit coopératif sans limites en font un collaborateur indispensable. Il voit enfin la réalisation de son rêve, lorsque le 5 décembre 1960, il est nommé " Capt. " sur CV-440.

Décrire nos sentiments est impossible. L'impression d'une flagrante injustice nous laisse atterrés.

Notre sympathie émue va naturellement vers sa Maman à Auvernier en premier lieu et tout particulièrement à son frère Bernhard, steward, que nous connaissons bien.

C'est un souvenir lumineux que nous garderons de Tony et c'est la raison pour laquelle nous lui en sommes reconnaissants.

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,

Vertragsverhandlungen

Seit dem 8. August fand keine Verhandlung mehr statt. Ich habe Sie bisher über den Verlauf der Verhandlungen so gut als möglich orientiert (siehe Protokoll der Generalversammlung, Rundschau Nr. 93 und 94). Zu Ihrer Orientierung gebe ich Ihnen nachfolgend die wichtigsten Punkte, welche noch offen stehen, bekannt.

1. ARBEITSVERTRAG

- Artikel 18: Die Swissair soll vorbehältlich Besatzungsreduktionen Kündigungen nur nach durchgeführten Disziplinar-, bzw. Qualifikationsverfahren aussprechen können.
- Artikel 20: Bezüglich Qualifikationen soll die Swissair im Einvernehmen mit der Aeropers ein Reglement über das anzuwendende Verfahren erlassen.
- Artikel 24: Die Genehmigung der Swissair der besprochenen Neuformulierung steht noch aus (es handelt sich hierbei um die Frage zu welchem Zeitpunkt ein Second Officer zum First Officer befördert wird.)
- Artikel 25: Frage der Erwähnung des Fluggeldes (Steuerpauschalierung).
- Artikel 29: Frage des Einvernehmens bei Displacement- und insbesondere bei Unterkunftsfragen.
- Artikel 36: Definitives Festlegen einer Neuformulierung, welche als Wichtigstes vorsieht, dass ein Besatzungsmitglied für Flugbetriebsschäden, die es im dienstlichen Einsatz verursacht, der Swissair nur bei grobem Verschulden haftet.

Artikel 37: Treffen einer genauen Regelung wann und unter welchen Voraussetzungen ein Besatzungsmitglied vorübergehend im Flugdienst eingestellt werden kann. Dabei stellt sich die Aeropers auf den Standpunkt, dass während einer solchen Zeit kein Salärabzug vorgenommen werden dürfe, da eine allfällige Schuld eines Betroffenen noch keineswegs feststeht.

Artikel 38
bis 40 : Frage des Klagerechtes der Aeropers vor Schiedsgericht, insbesondere bei Qualifikations- und Disziplinentscheidungen, welche nur einen Einzelnen betreffen.

Artikel 41: Zeitpunkt des Inkrafttretens des Vertrages sowie der erstmaligen Kündbarkeit.

2. REGLEMENTE

Versicherungseinrichtung:

Dauer der Zahlung der VE-Prämien durch die Swissair (bis zum 55. Altersjahr des Betroffenen bzw. bis zur tatsächlichen Beendigung des Dienstverhältnisses).

Seniorität:

Behandlung des Gegenvorschlages der Aeropers, der als wichtigster Punkt weiterhin die Sperrfrist enthält.

Verfahren bei Flugbetriebschäden:

Behandlung des von der Aeropers eingereichten Reglementes, welches insbesondere das Verfahren inbezug auf zivilrechtliche Verantwortlichkeit eines Besatzungsmitgliedes regelt.

Qualifikationen und Einschränkungen:

Diskussion des zweiten Reglementsentwurfes der Aeropers.

Disziplinarwesen:

Diskussion des Gegenvorschlages der Aeropers.

Dienstortwechsel:

Unterschreiben des bereinigten Verhandlungsproduktes durch die Swissair.

Warum und wieso man mit diesen Verhandlungen nicht vorwärts macht, ist mir nicht klar. Eines jedoch ist mir klar, dass dieses Verhalten weder ökonomisch noch fortschrittlich ist.

Verhandlungen betreffend Salär

Die von uns bestimmte Kommission hat ihre Arbeit beendet und die entsprechenden Salär- und Aufwandkurven grafisch dargestellt. Wir sind von dem anerkannten Grundsatz ausgegangen, dass wir mit unseren Salären (Totalaufwand) in der mittleren Höhe der europäischen Gesellschaften sein sollten. Damit auch Sie sich mit diesen Tabellen befreunden können, beabsichtige ich, 3 Orientierungsabende durchzuführen.

Der Vorstand wird Salärverhandlungen im November bei unserm Partner anmelden.

Statutenänderung

Verschiedene Bemerkungen aus Mitgliederkreisen haben mich veranlasst, 2 Orientierungsabende durchzuführen. Der Kommentar zur Abstimmung konnte nach meiner Ansicht nicht ausführlicher gehalten sein, und mit Beispielen kann man nicht operieren. Viele suchten zwischen den Zeilen einen Haken, den sie aber nur mit ihrer eigenen Fantasie fanden. Aus dem Kommentar geht klar hervor, wann Sanktionen ergriffen werden können, (nur nach schriftlichen Weisungen).

Das Resultat der Abstimmung wird nun zeigen, wie stark die Aeropers sein kann und will, wenn es notwendig sein sollte.

Alle diejenigen, welche noch nicht gestimmt haben, bitte ich, dies im Interesse der Aeropers noch nachzuholen. (Termin bis 5.11.1962).

Mit freundlichen Grüßen

1954 2014
sig. A. Sooder

WAS UNS BESCHÄFTIGT....

1. Einsatzfragen

NY-Rotationen

Herr Sooder schrieb in der letzten Rundschau nachfolgenden Satz:
" Der Rückflug eines Einnächters erfolgt nicht direkt ZH, sondern über LI-GF-ZH. Diese Rotation darf pro 2 Monate nur einmal geplant werden."

Auf Wunsch des Sektor Chefpiloten Nord Atlantik, Capt. Siegfried, dem dieser Satz zu wenig klar erscheint, möchte ich nochmals betonen, dass diese Bestimmung lediglich die Planung betrifft. Es ist also ohne weiteres möglich, dass Ihnen aufgrund einer kurzfristigen Einsatzänderung der betreffende Flug öfters zugeteilt wird. Eine solche Zuteilung wird jedoch vom crew assignment ins Kontrollbuch eingetragen.

Winterrotationen

Die zuständigen Herren der Einsatzkommission haben praktisch sämtliche neuen Rotationen mit den entsprechenden Chefpiloten besprochen. Es sind verschieden kleine Ausnahmen zu den geltenden Einsatzrichtlinien bewilligt worden, insbesondere um unserm Grundsatz der concentrated duty nachleben zu können.

Einsatz von Aeropers-Mitgliedern bei Streiks der Besatzungen ausländischer Gesellschaften

Ein Mitglied hat mich angefragt, wie es sich mit unserer Einsatzpflicht verhalte, auf Sonderflügen etc., welche anlässlich eines Pilotenstreiks von der Swissair durchgeführt würden.

Aufgrund von Artikel 3, Abs. 2 unseres Arbeitsvertrages sowie des Zusatzprotokolls ist die Swissair berechtigt, beliebig zu verdichten oder grössere Flugzeuge einzusetzen, sofern und solange auf eigene Rechnung transportiert wird. In der Praxis wird es also nie vorkommen, dass ein Besatzungsmitglied wegen eines Streiks bei einer anderen Gesellschaft seine Einsatzpflicht ablehnen kann. Es steht der Aeropers nur das Recht zu, gegebenenfalls von der Geschäftsleitung über bestimmte Flüge Auskunft zu verlangen.

Es muss an dieser Stelle immerhin gesagt werden, dass die Swissair meines Wissens diese Abmachungen stets äusserst korrekt eingehalten hat.

Crewzusammensetzung bei enlarged crew

Unsere geltenden Einsatzrichtlinien wie auch die zukünftigen sehen vor, dass eine enlarged crew aus 3 Piloten bestehe. Unsere Zustimmung zu diesem Passus wurde unter der Voraussetzung gegeben, dass bei einer Crewzusammensetzung von einem Captain und 2 Co-Piloten während der cruise auch der Captain sich ausruhen könne. Wie Sie der neuen Bestimmung von FOM 2.4.2., Ziff. 243 vom 23.10.1962 entnehmen können, hat die Swissair unsere Forderung nun erfüllt.

2. Flugsicherheitsfragen

The last hundred feet

Kürzlich fand in Amsterdam ein meeting der IFALPA statt, das die Frage des all weather landing behandelte. Leider konnte die Aeropers wegen der Kaisermanöver keinen Delegierten entsenden. Immerhin war die Swissair durch die Herren von Tschärner und R. Staubli vertreten.

Schriftgrösse NOTAM

Wie ich Ihnen das letztmal mitgeteilt habe, sind wir bei der Swissair wegen der zu kleinen Schrift des NOTAM vorstellig geworden. Die Swissair hat uns nun mitgeteilt, dass die gerügte Schrift (Verkleinerung 1:1,5) lediglich einmal eine Woche lang benützt wurde und jetzt wieder ein anderer Masstab, nämlich ein solcher von 1:1,35 angewendet wird.

3. Displacementfragen

Ueber die zwei von uns eingereichten Aenderungsvorschläge auf dem Displacementsektor (Zeitverschiebung für die Berechtigung des Nachtessens in Europa sowie in New York) konnte eine grundsätzliche Einigung erzielt werden.

Die genauen Details werden zur Zeit noch ausgearbeitet. Die neue Regelung, über welche Sie separat von der Swissair orientiert werden, soll wenn immer möglich per 1. November 1962 in Kraft treten.

4. Seniorityliste

Bekanntlich ist etwa 1 1/2 Jahren keine neue Senioritätsliste mehr erschienen. Ich habe die Herausgabe einer neuen Liste wegen der laufenden Vertragsverhandlungen stets herausgeschoben, doch hat der Präsident nun den Neudruck einer Liste per 1.1.1963 verfügt. Der Vorstand wird sich in seiner nächsten Sitzung eingehend mit der Frage allfälliger Gruppenseniortätswechsel, insbesondere im Hinblick auf die öfters verschobenen Jet-Kurse, befassen.

5. Neudruck der Flugkarte der Schweiz

Vielleicht dürfte es Sie interessieren, dass der Aero-Club einen Neudruck der Flugkarte der Schweiz, Masstab 1:300 000, welche bis zum 1. August 1962 nachgeführt ist, herausgegeben hat. Diese Karte ist jetzt auf Syntosil erhältlich. Ladenpreis Fr. 14.80.

Mit freundlichen Grüßen

sig. Dr. P. Hunziker

1954 - 2014

VERGESSEN SIE DIE ABSTIMMUNG
NICHT!

27 MONATE DAUERNDER PILOTENSTREIK BEENDET

Zwischen der Southern Airways und den streikenden Piloten wurde am 21. September 1962 in New York ein Arbeitsvertrag unterzeichnet, der einem Streik, der 27 Monate lang gedauert hatte, ein Ende setzte.

Dieser Arbeitsvertrag, welcher den Streik, der im Juni 1960 begann ein Ende setzte, wurde nach einer eine ganze Nacht lang dauernden Sitzung abgeschlossen.

Die getroffene Vereinbarung sieht vor, dass sämtliche der 139 streikenden Piloten wieder eingestellt werden. Sie erhalten ihren ehemaligen Platz auf der Seniority-Liste, und diejenigen Piloten, welche die Gesellschaft seit Streikbeginn angestellt hatte, werden an den Schluss der Seniority-Liste verwiesen. (UPI-Meldung)

ERKLÄRUNG

(aus Leben und Glauben Nr. 41 vom 13.10.1962)

In der Nr. 22 vom 2. Juni 1962 veröffentlichten wir eine kurze Geschichte " Der Pilot ", signiert E.W.

Sowohl die Geschäftsleitung der Swissair als auch die " AEROPERS " (Vereinigung des fliegenden Personals der Swissair) wiesen darauf hin, dass die Erzählung geeignet sei, das Ansehen des Boden- und Flugpersonals und damit auch den guten Ruf der Swissair in Mitleidenschaft zu ziehen.

Der Verfasser erklärt hiermit, dass ihm jede Absicht der Verunglimpfung der Swissair, ihrer Piloten und ihres Bodenpersonals ferne lag. Die Redaktion und der Verfasser bedauern, dass dieses Feuilleton, das ohne jeden konkreten Anlass, und ohne einem tatsächlichen Geschehen zu entsprechen, geschrieben worden ist, bei Lesern den Eindruck erwecken konnte, es mangle dem Boden- und Flugpersonal der Swissair an moralischem Takt und Anstand.

Der Verfasser des Artikels " Der Pilot ",
E.W.

Die Redaktion.

ES WAR EINMAL.....

Otto Walter schrieb 1938: 1954 → 2014

" Flugkapitän Nyffenegger steigt als letzter in das von 16 Fluggästen besetzte Kursflugzeug der Swissair, das mit leise rauschenden Motoren auf der Startbahn des Dübendorfer Verkehrsflughafens steht. Trotz seiner Grösse schreitet der hühnenhafte Mann fast aufrecht durch die Kabine der Douglas D 2-Maschine, die jeden Morgen um 9.10 Uhr in Dübendorf startet und punkt 1.05 Uhr in Berlin landet.

Dann schlägt er die Türe zu seiner Führerkabine zu, wo der Bordfunker, das Hörrohr überm Kopf, bereits Platz genommen hat.

Nach einigen Sekunden schon beginnen die Motoren zu dröhnen, das Flugzeug setzt sich langsam in Bewegung, holpert über den Rasen und setzt sich der Windrichtung gegenüber in Stellung. Und wiederum einige Sekunden - die kleine Fahne des Starters drüben auf dem Platz fliegt hoch - die Motoren mit ihren 1800 PS heulen auf - die Maschine fegt wie ein Rennpferd über die Erde - 200 Stundenkilometer hat sie jetzt schon im Leib - weich und elegant, wie ein abfliegender Vogel löst sie sich nun vom Boden und steil aufwärts rauscht sie majestätisch und ruhig in die Luft.

Mit entzückter Seele und frohen Augen geniessen die Fluggäste den Abflug!

Sanft auf seinen linken Flügel gestellt, dreht das Flugzeug eine wiegende Kurve --- und schon brausen wir hoch über die Dächer der breit und modern angelegten Hallen des Verkehrsflughafens Dübendorf hinweg unseren Flugziele zu. "

(Aus " Bider der Flieger ")

WHY IS IT ???

Pilot Talk, by Capt. Brian Power-Waters

- That the weather sequence for your next landing is always garbled or missing?
- That when it rains your aircraft is always parked at the furthest gate?
- That ground control reads all the trips that depart the gate after you, but never yours?
- That after copying a complicated clearance, departure control invariably changes your routing?
- That the Center never calls you until you change the company for a moment? When you change back to ATC, they say they've been trying to contact you for five minutes?
- That until you put the mike to your lips to transmit, the radio is quiet. But as soon as you start to talk, so does everyone else?
- That when you change from departure control to Center and you're waiting for your clearance to a higher altitude, they never call until you set cruise power?
- That the day you report for a turn around with enough clean clothes for a trip, you wind up with a mechanical, or weather and are out for days?
- That the controllers wait until you are almost at your destination before they tell you what kind of approaches are being made?
- That a thousand feet more would get you on top, but that altitude is always taken?
- That the hostess visit the cockpit when you are at your busiest, working approach controls, and asks: " Will you ask on Mr. Jones connections on flight 969 to Paris? "
- That the tower waits until you're almost by the middle marker before they clear a flight right in front of you for immediate take-off?
- That as soon as you turn the seatbelt sign off, the air immediately gets turbulent?
- That you can make beautiful landings for days, with no comment from stewardesses. But bounce once and you will hear " Who made that landing "?
- That when approach radar says " Take over and complete your ILS, " the needle promptly bangs to one side of the case?
- That at Aeropers meetings, the people with the most to say before and after, say the least during the meeting?
- That when walking through the terminal in uniform, passengers think you should be as well versed on flights as the Official Airline Guide?
- That the passengers next to you at the snack bar just had the roughest flight ever?
- That the airline counters with scores of passengers buying tickets, and hundreds of Dollars changing hands, they never have change of a 20 Dollar bill?

- That tipsy passengers are always well behaved until the wheels have left the ground?
- That irate passengers have always gone to school with the airlines president, and they are going to call him as soon as they land?
- That controllers always read off clearances five times faster than you can write?
- That the one time in the year you don't have your uniform shirt on, the chief pilot decides to ride jump seat?
- That on a six-month oral, you are always asked questions on the only section of the manual you didn't study?
- That ATC seems to sense when your pressurisation is inoperable; that's the time they send you to the stratosphere?
- That radar doesn't say a word about the jet that flashed across your path. But get fifty feet to the right of the airway and you're in trouble?
- That weather broadcasts give all the sequences for all the stations but the one you need?
- That when a flight is cancelled, it's always the one with the most night time?
- That a passenger with three hours solo in a Cub knows more about flying than you do?

* * * *

Corrigenda:

In der letzten Ausgabe hat sich auf Seite 10 ein sinnstörender Fehler eingeschlichen. Der erste Satz des zweiten Absatzes muss folgendermassen lauten:

" Now, British European Airways have let it be known that on their Vanguard aircraft they are to experiment with the idea of a commander who does not sit at the controls of the aircraft in which he is flying. "

H A B E N S I E S C H O N

G E S T I M M T ?

DAS BETRIEBSKLIMA IST WICHTIGER ALS DIE LÖHNE

(Aus T.A.Z., vom 2. Januar 1962)

Beim heutigen Hochdruck der sich überbietenden Stellenangebote scheint diese Behauptung zumindest fraglich. In einem Vortrag vor der Studiengemeinschaft für Personalfragen, Zürich, zeigte indes H.C. Bechtler, Verwaltungsratspräsident der LUWA, Zürich, wie sehr dieser Satz seine Richtigkeit hat. Bemerkenswert an der gegenwärtigen Einstellung der Unternehmungen zur Personalknappheit ist die Tatsache, dass diese Aufgabe heute endlich dort behandelt wird, wo es immer schon hätte getan werden müssen: auf der Ebene der Geschäftsleitung.

Freie Marktwirtschaft auch für Arbeitskräfte

Das Ringen um die erforderlichen Mitarbeiter ist heute zu einem Kennzeichen der freien Wirtschaft geworden. Entgegen manchen Bestrebungen aus Arbeitgeberkreisen darf es als durchaus gesund angesehen werden, sich auch auf diesem Gebiete der Arbeitskräfte zur freien Marktwirtschaft zu bekennen; das nicht etwa im Sinne des Faustrechts, sondern nach den Gesetzen des Rechtsstaats, der auf Treu und Glauben beruht. Damit bleibt die Wirtschaft gesund. Die Grenzen liegen dort, wo die Methoden sittenwidrig werden. Auch die Gefahr der Lohntreiberei und damit der Inflation ist darum nicht allzu gross, weil die Wirtschaftlichkeit dem Unternehmer auch hier wieder Halt gebietet.

Partnerschaft durch gleiche Rechte des Arbeitnehmers

Was dem Arbeitgeber recht ist, ist dem Arbeitnehmer billig: er verkauft seine Arbeitskraft jetzt so teuer als möglich. Heute trägt indes auch der freie Arbeitsmarkt sehr soziale Züge. Zum Unterschied von der Krisenzeit der dreissiger Jahre, als die Arbeitnehmer einer gelenkten Staatswirtschaft zuneigten, bekennen sich heute beide Teile zu den gleichen Grundsätzen der Wirtschaftsfreiheit. Daraus ist eine echte Partnerschaft entstanden. Sie trägt ihre guten Früchte, wie es das Beispiel der Vertragspartnerschaft in der Maschinenindustrie zeigt. Die Personalpolitik soll sich somit vor allem durch marktwissenschaftliches Denken tragen lassen.

Das neue Betriebsklima:

Verantwortlichkeit und Ausführungsfreiheit

In der Schweiz zeichnet sich unser herkömmliches Klima im Betrieb durch feste Ordnung und Disziplin aus: bis in den höchsten Posten hinauf beginnt jeder pünktlich seine Arbeit. Die ganze Verantwortlichkeit liegt beim Chef. Die " Untergebenen " haben klare Befehle exakt auszuführen. In der Firma des Sprechenden wurde versucht, das Klima etwas anders aufzubauen. Man ging davon aus, dass die Leistung viel stärker von der Freude an der Arbeit als von der Pünktlichkeit abhängt. Freude aber entspringt aus viel Verantwortung und einem Höchstmass an Freiheit bei der Ausführung. Das führt zu einem starken, inneren Arbeitsimpuls. Die junge Generation ist innerlich bereit dazu. Wir müssen ihr das bieten.

Es war oft ein Wagnis, den Jungen viel Verantwortlichkeit zu übertragen. Eine solche Politik erfordert viel Vertrauen und grösstmögliche Offenheit. Sie wird durch eingehende allgemeine und persönliche Aussprachen gepflegt. Damit entsteht ein enger Familiensinn im Betrieb.

Sicherheit und Entwicklungsmöglichkeit

Der Arbeitnehmer soll das Gefühl haben, dass sein Arbeitsplatz sicher ist. Der Mitarbeiter muss heute davon überzeugt sein, dass seine Unternehmung eine Zukunft hat, auch wenn einmal andere Zeiten kommen. Daher ist die Geschäftsführung auf ein gesundes Wachstum und auf die berufliche Fortbildung ihrer Mitarbeiter auszurichten. Die Bereitschaft zu Versetzungen und zur Förderung (etwa von der Werkbank ins Büro, vom Innen- zum Aussendienst) wird zu einem wichtigen Zug der Personalpolitik.

Entlohnung ist wichtig, doch nicht ausschlaggebend

Bei allzu hoher Bezahlung kommt nämlich die Arbeit zu kurz: sie verliert an Bedeutung. Das ist gar nicht gesund. Auf Mitarbeiter, die sich durch übergebührlige hohe Angebote Weglocken lassen, darf man gut verzichten. Oft sind Lohnforderungen der Ausdruck für ein vernachlässigtes Betriebsklima. Dennoch ist die gute Bezahlung wichtig, wenn damit die Leistung anerkannt ist. Ueberdurchschnittliche Löhne und Gratifikationen sind daher am Platz. Wichtig ist es, Aufbesserungen spontan und rasch zu bieten.

Die Firma des Referenten darf heute die Früchte dieser Personalpolitik ernten. Aus den geschilderten Massnahmen ist eine innere Verbundenheit entstanden, aus der heraus die Mitarbeiter selbst verlockenden Angeboten von aussen widerstehen. Ein gutes Viertel der Neueintretenden wurde durch die Betriebsangehörigen zugeführt, ein weiteres Viertel ersucht aus eigenem Antrieb um Aufnahme, und erst die kleinere Hälfte kam auf Inserate.

Heute steht die menschliche Frage mehr als je im Mittelpunkt der Personalpolitik. Dabei handelt es sich weniger um eine eigentliche Neuorientierung als um die Beherzigung uralter Wahrheiten.

Gemäss " Aviation Week " betragen die totalen Operationskosten (in Dollars per total hour) der wichtigsten amerikanischen Fluggesellschaften im ersten Halbjahr 1962 im Durchschnitt:

B-707	:	956.98	bei total	155'000	Stunden
DC-8	:	947.72	" "	151'000	"
CV-990	:	1040.12	" "	3'600	"
CV-880	:	883.42	" "	54'000	"

Die Kosten für den CV-990 sind zwar relativ hoch, doch kommt dieser Zahl keine absolute Bedeutung zu, da diese Angabe sich nur auf die " American " bei lediglich 3'600 Stunden bezieht. Dies zeigt auch der Vergleich mit dem CV-880.

WOLKEN UND MACH 3

A N.A.S.A.-U.S.A.F. study using an F-106 fighter developed some interesting information concerning penetrating thunderstorms and clouds containing precipitation at supersonic speeds. These factors will be of concern to the SST flight crew during periods of acceleration and deceleration. The study demonstrated that serious damage will result to aircraft structures from encountering liquid water and ice crystals at high speed. During the eighteen thunderstorms penetrations at speeds of Mach 1.6 incremental g forces were experienced which varied from + 2.4 to - 2.2 g.

An extract from the report reads:

A valuable by-product of this test programme was the experience gained through operation of the aircraft in various types of precipitation at high speeds. The possibility of hail encounters was foreseen and resulted in replacement of the standard radome with a metal nose cone. What was not foreseen was the extent of damage incurred when the aircraft encountered rain and ice crystals at high speed. Since rain of various intensities can be encountered during all phases of any flight profile, and not just during a thunderstorm traverse, the extent and type of damage sustained by the F-106 is of some importance in considering supersonic transport and bomber design. On one of the flights at 40'000 ft and penetration speed of 1.63 Mach, it was noted that damage directly attributable to rain and possibly ice crystals included curling of rivet heads along the leading edges of the wings; some of them were broken off as well. In the vicinity of the wing leading edges, and even as far back as the half-chord point on the underside of the wing, the paint over rivet heads was almost uniformly stripped away.... and along the fuselage as far back as the cockpit. Most probably this happened because of structural flexing with resultant loosening of paint over the rivet heads. Then precipitation took off the paint.

Large pieces were missing from the forward end of the metal nose cone. These pieces were exactly opposite each other in the horizontal plane. The absence of hail dents in the vicinity of the curled rivets and missing pieces in the nose cone led to the conclusion that the damage was caused when rain and ice crystals were forced under some projection. A sample calculation shows that a drop of water encountered at 935 knots true air-speed exerts a pressure of 18'000 lb/in² (neglecting deformation of the droplet). The leading edges of the metal nose cone were sealed but were not absolutely flush. Rivets appeared to be flush, but obviously some projection existed.

(Aus einem Vortrag von Major W.L. Polhemus USAF)

SENIORITY, PROSAISCH-SATYRISCH

" Goldstock hell " heisst der Slogan
einer neuen Gondelbahn
Dank Masten, Kabeln, Rollen, Weichen
lässt sich ein Höhepunkt bequem erreichen.

- Mit Umsteigen -

Wer Goldstock vor dem Fremdenrummel kannte,
ihne gerne einen strengen Hoyer nannte.
Der Fortschritt hat oben sein Plateau erweitert,
die Wirtschaft den Service der Gäste erleichtert.

- Halbautomatisch -

Der einzige Nachteil: Zwischenhalt machen,
deswegen passieren da immer so Sachen.
Touristen z.B. können hier Billette kaufen
Umsteiger warten - oder zu Fuss weiter laufen.

- Knurrend und murrend -

Die Verkehrskontrolle wird dadurch erschwert,
noch kein System hat sich so richtig bewährt.
Wie im Stossbetrieb die Ordnung so sei?
Frag' nicht, die nächste Gondel ist frei!

- Ellbogen raus -

Der Rummel der Saison ist wieder vorbei-
es hatte heuer viel Neureiche dabei.
Der Anteil der Fremden war wie gewöhnlich,
die Stimmung beim Umsteiger wenig versöhnlich.

- Bilanz der Bahn aber gut -

Inversionen bilden Nebelschichten
um hauptsächlich nach unten zu dichten,
was wiederum das Fussvolk lockt
beneidend den, der oben hockt.

- Oben, links -

Gondelbahnen sind so populär
wie rascher Anstieg im fixen Salär.
Und da erklärt sich Goldstock " besetzt ",
die Herren vom Fussvolk sind tief verletzt.

- Hauen ab, statt zu warten -

Oben auf dem Berg ein leichtes Gewühle,
stiller Kampf um zu wenig Liegestühle.
Auf Gäste solle man Rücksicht nehmen
sich selbst mit einem Stehplatz bequemem.

- Sonne hat es für alle -

Vielfalt an Sprachen und Tönen
trotz Mehrheit an Tellensöhnen.
Grosse Unterschiede gibt es da nicht,
alle wollen ein braunes Gesicht.

- Manche auch eine Zunge -

Es bläst leichter Föhn
Das Wetter bleibt schön
Der Parkplatz ist voll
Goldstück macht Uebersoll.

- Stockungen unvermeidlich -

Q.

Aircraft: " Jetflight 100 here in stack - my fuel state
is marginal - when can I land? "

Tower: " Jetflight 100 your approach time is 35 minutes
past the hour ".

Aircraft: " Roger - but not one minute later or you'll be
talking to a glider pilot ".

Tower: " Calling Jetflight 100 - what is your alternate? "

Aircraft: " What is the runway in use ? "

Tower: " Runway 28 left ".

Aircraft: " My alternate is runway 28 right ".

* * * * *

Testinonial

A South African Airways Viscount was having a stormy passage from Johannesburg to Cape Town. The window-seat passenger, after an intent study of the scene outside, sank back in his seat with a thoughtful look on his face. " What's it like outside ? " the man beside him asked. " Oh, pretty grim... I think there's an engine on fire. "

" What! Let me have a look. " The fellow passenger leaned across for a careful inspection outside. Then he laughed. " That's no fire, It's the anticollision lights flashing on and off. You can stop worrying. " " Oh, I wasn't worrying. Every time the engine flamed up I saw the name " Rolls-Royce " and I felt reassured. "

1961 31.1.	Ueberrollen der Piste (" Aquaplaning ") Zürich-Kloten	South African Airways	B-707 ZS-CKC
---------------	--	--------------------------	-----------------

Aus dem Untersuchungsbericht der eidg. Flugunfall-Untersuchungskommission

Hergang:

Das Flugzeug (Boeing 707) flog die Linie Johannesburg-London und führte nach routinemässig verlaufenem Flug gegen 0700 GMT den ILS-Anflug auf Piste 16 des Flughafens Zürich aus.

Von der gesamten Pistenlänge von 3700m standen wegen Bauarbeiten nur 2600 m zur Verfügung; die ersten 1100 m waren nicht benützbar; in der weichen Grünfläche am andern Ende waren ebenfalls Bauarbeiten im Gang. Die Verhältnisse waren dem Kommandanten von früheren Landungen her bekannt.

Die Piste war nass, da in den vorangegangenen Stunden etwa 3.5 mm Regen gefallen war. Entsprechend dem berechneten Gewicht von 191.000 lbs setzte der Kommandant die Landegeschwindigkeit auf 136 kts an. (tatsächlich betrug das Gewicht 187.500 lbs, und die entsprechende Geschwindigkeit hätte 132 kts betragen).

Die Pistenschwelle wurde in vorgeschriebener Höhe von 50 ft, aber mit etwa 10 kts Uebergeschwindigkeit (145 kts) überflogen. Um 0704 setzte das Flugzeug mit dem Hauptfahrwerk auf, 650 m nach der versetzten Pistenschwelle (etwa 300 m später als empfohlen), bei 950 m setzte auch das Bugfahrwerk auf, bei 1050 m wurde die Radbremsung und unmittelbar darauf die Schubumkehr eingeleitet; diese wurde bei 1400 m wirksam; nach Verminderung der Geschwindigkeit auf 80 kts bzw. 60 kts wurden die inneren und dann - bei 1750 m - die äusseren Triebwerkeinheiten auf Leerlauf zurückgenommen. Da die Radbremsen fast nicht zu wirken schienen und die Gleitschutzvorrichtung (Maxaret) in rascher Folge ansprach, entschloss sich der Kommandant bei 2100 m, die Schubumkehr erneut mit voller Leistung zu benützen; die Bremsung setzte bei etwa 2200 m ein, wirkte nun aber bei der verminderten Geschwindigkeit auch nicht mehr so stark, dass das Flugzeug vor dem Pistenende angehalten oder gefahrlos auf den hier rechtwinklig abbiegenden Rollweg umgelenkt werden konnte. So rollte das Flugzeug mit geringer Restgeschwindigkeit über die Piste hinaus und geriet unmittelbar anschliessend mit dem Bugfahrwerk in eine Baugrube. Das Bugfahrwerk wurde abgeknickt, und indem der Rumpf gegen den Boden gedrückt wurde, kam das Flugzeug zum Stehen.

Die Insassen blieben unverletzt.

Nach dem Betriebshandbuch war für eine sichere Landung unter den gegebenen Umständen eine Pistenlänge von etwas über 1800 m (6500 ft) notwendig. Andere Flugzeuge, die in der kritischen Zeit landeten, hatten keine Bremsschwierigkeiten.

Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte für mechanische Defekte.

Wetter:

1/8 Wolken auf 1200 ft, 8/8 auf 5000 ft
Sicht 12 km
Wind 220°/15 kts, Böenspitzen bis 19 kts
Mässiger Regen

Ursache:

Ueberrollen der Piste, zurückzuführen auf Beeinträchtigung der Rad-
bremsung auf regennasser Piste nach etwas lang geratener Landung
und leichte Verspätung in der Notbremsung durch Schubumkehr.

Der Schreiberling macht sich noch folgende Rechnung:

Minimum landing runway length:	1800 m
31 kts Uebergeschwindigkeit:	+ ca. 400 m
Aufsetzpunkt	+ ca. 300 m
Effekt des " Aquaplaning "	+ ???

.... und erinnert sich an die Information von OPS Engineering, Okto-
ber 31, 1960, wonach schon eine relativ dünne Wasserschicht (ca. 2
mm) einen max. Reibungskoeffizienten ergibt, der weinger als die
Hälfte des normalen Wertes für trockene Pisten beträgt!

Messungen der Wassertiefe bei mässigem Regen ergaben folgende Werte:
90% der Pistenoberfläche wies eine Wassertiefe von über 1 mm auf.
Stellenweise wurden Wassertiefen bis zu 8 mm über grössere Gebiete
gemessen! Bei 2.5 mm Wassertiefe kann bei einer Rollgeschwindigkeit
von über 100 kts überhaupt kein Bremseffekt erzielt werden!

* * * * *

Ergänzung zum Unfallbericht der August-Rundschau

Im Rahmen der Auswertung des Untersuchungsberichtes über den Zusammenstoß der United DC-8 mit der TWA Constellation über New York am 16. Dezember 1960 werden vom FAA folgende Probleme behandelt:

Es wird geplant, für ankommende IFR-Flugzeuge nicht mehr wie bisher die "inbound clearance" zu unterteilen in eine erste Phase bis zu einem "approach/feeder fix" und eine zweite Phase bis zur Landung, sondern durch eine einzige Bewilligung die Flugzeuge unter Radarkontrolle (radar handoff service) direkt auf die Anflugschneise zu führen und anfliegen zu lassen ohne vorhergehende Warteschlangen.

Ferner besteht der Plan, die ca. 800 U.S. VOR-Stationen so abzuändern, dass Störungen einer Station oder der Empfangsanlage nicht nur durch den bekannten kleinen "warning flag" am Instrument, sondern auch auf akustische Art dem Piloten angezeigt werden.

(Aus Aviation Week)

