

aeropers rundschau

10. Jahrgang

Nr. 109

November 1963

Liebe Mitglieder	2
Was uns beschäftigt ...	8
Wir stellen zur Diskussion	11
Tired Jet Pilots	13
Cockpit	15
IFALPA SST Symposium 1954 → 201	16

Unfallbericht:

Teilweise unverriegelte Türe hat explosive Dekompression zur Folge, Allegheny Airlines, CV-340/440, 19.Okt. 1962

Redaktion:

HH: E. Hohl
H. Kaufmann
K. Strickler
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

Die Herren

Otto H a a b, Pilot
und
Werner P e t e r, Pilot

wurden neu in die Aeropers aufgenommen; wir heissen sie in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

Neuer Sekretär

Es haben sich total 12 Bewerber für diese Stelle interessiert. Der Vorstand zieht 6 Bewerber in die engere Wahl und wird nun mit diesen entsprechende Orientierungen und Besprechungen haben, um den für uns geeigneten Bewerber zu bestimmen.

Orientierungs- und Ausspracheabende betr. Ausländeranstellungen

Die von uns verlangten Aussprache- und Orientierungsabende, (siehe Rundschau Nr. 108) wurden am 19. und 22. November durchgeführt. Es hat sich gezeigt, dass solche Orientierungen doch nützlich sind, um sich gegenseitig besser verstehen zu können. Es war für alle Anwesenden sicher von Nutzen, einmal aus berufenem Munde zu hören, dass sich unsere Vorgesetzten und Verhandlungspartner oft mit Schwierigkeiten verschiedener Art zu befassen haben. Anlässlich dieser Orientierungsabende wurden von Herrn Staubli die nachfolgenden Fragen beantwortet:

- 1.) Welche Planungsänderung bewirkte den Entschluss, 10 PIC bis Ende 1964 anzustellen?
- 2.) Warum wurde der im Bulletin Nr. 98 auf Februar 1964 vorgesehene Captains-Kurs auf September 1964 verschoben, wo doch eindeutig für den Sommer 1964 zu wenig Captains zur Verfügung stehen (Beweis: 10 ausl. PIC bis Ende 1964) und wo weiterhin im Winter sicherlich eher Flugzeuge für Schulungszwecke zur Verfügung stehen?
- 3.) Welches sind die von der Firma vorgesehenen Massnahmen, um diese ausländischen PIC definitiv per Ende 1964 durch Schweizer zu ersetzen?
- 4.) Aus Klassen XIX und XX sind verschiedene Leute für Refresher CV-440 mit anschliessendem Captains-Kurs und Up-Grading im September 1964 vorgesehen. Eine Betrachtung der Einsatzliste November 1963 hat ergeben, dass die Caravelle-Piloten, die einen vollen Monatseinsatz fliegen (also ohne Leute mit Militärdienst oder Ferien) im Mittel auf 40 1/2 Stunden kommen, die Coronado-Copiloten auf 45 Stunden. Somit besteht, ohne dass man bei einigen Abgängen an die maximal zulässige Stundenzahl gehen müsste, auf diesen beiden Flugzeugtypen eindeutig ein Ueberbestand an Copiloten. Warum werden nun nicht die oben erwähnten, für Up-Grading vorgesehenen Leute sofort rückgeschult und über den Winter zu Captains ausgebildet?
- 5.) Es gibt Caravelle-Copiloten, die vom Januar bis Ende Oktober 1963 ein Monatsmittel von knapp über 50 Stunden geflogen haben, während CV-440 PIC's fast auf die doppelten Stundenleistungen kamen. Hier besteht doch eindeutig ein Missverhältnis. Warum werden deshalb nicht die älteren Caravelle-Copiloten, die seniority-mässig an der Reihe wären, abgezogen und als CV-440 PIC eingesetzt, was ca. 6 Monate beanspruchen würde?
- 6.) Besteht eine Planung, dass das CV-440 Programm im Jahre 1965 definitiv und merklich reduziert wird? Wenn nicht, was berechtigt die Firma, anzunehmen, dass im Jahre 1964 keine Abgänge und Ausfälle erfolgen werden? Mit anderen Worten: Warum werden nicht mehr Schweizer für CV-440 Up-Gradings geplant?
- 7.) Die letzten, neu eingetretenen KLM PIC benötigten vom Eintritt bis zum selbständigen Einsatz auf CV-440 mehr als 9 Wochen. Die letzten, zum Captain avancierten Schweizer benötigten für Refresher, Copilotenzeit, Captains-Kurs und Up-Grading ca. 21 Wochen. Hievon erbrachten sie jedoch während derjenigen Zeit, da sie als Copiloten flogen, eine Leistung für die Firma, sodass die rein unproduktive Zeit (Refresher, Captains-Kurs, Up-Grading) auf ca. 17 Wochen zusammenschrumpft; also nicht einmal doppelt soviel Zeit, obwohl jene bereits als ausgebildete PIC zur Swissair kamen. Sind Sie nicht auch der Ansicht, dass die Kosten für die unproduktive Zeit eines Schweizers, der noch jahrelang für die Swissair arbeiten wird, besser angelegt sind, als die für einen Ausländer, der uns nach kurzer Zeit wieder verlässt?

- 8.) Zur Zeit haben wir auf SE-210 total 2 Copiloten mehr als Captains; dies, obwohl unter den Copiloten praktisch sich keine Funktionäre, welche eine reduzierte Leistung erbringen, befinden, und obwohl die Copiloten im Gesamten weniger Militärdienst leisten und überdies erst noch weniger Ferien haben. Was ist der Grund für diese Disproportion?
- 9.) Ist sich die Swissair bewusst, dass sie in dem Augenblick einen Vertragsbruch begeht, in welchem der erste der neu eingestellten ausländischen PIC ohne das ausdrückliche Einverständnis der Aeropers eine Produktion erbringt? Ist sich die Swissair auch bewusst, dass ein solcher Vertragsbruch äusserst schwerwiegende Konsequenzen haben kann?
- 10.) Glauben Sie, Herr Staubli, dass die heutige Planung Ende 1964 immer noch gültig sein wird, und dass uns die vorübergehend eingestellten ausländischen PIC, sofern die Aeropers deren Anstellung noch bewilligt, auf 31. Dezember 1964 tatsächlich wieder verlassen werden?
- 11.) Ganz allgemein ist die verständliche Tendenz ersichtlich, an Umschulungskosten zu sparen. Wie reimt sich dazu die Tatsache, dass einer der mit der ersten Gruppe von KLM-Leuten zu uns gestossenen Holländer zuerst zum Swissair-PIC geschult wurde, dann ca. 2 Monate Produktion erbrachte und im Anschluss daran bereits in den DC-8 Umschulungskurs aufgeboden wurde?
- 12.) Der Chefpilot Sektor Europa, Herr Capt. Ott, versandte vor nicht allzu langer Zeit an alle Staffelkommandanten der Flugwaffe ein Werbeschreiben, worin die Karriere eines Schweizer Verkehrspiloten bei der Swissair wie folgt geschildert wurde:
- Nach 2 Jahren bereits Caravelle Copilot
 - Nach 4 Jahren Copilot auf 4-mot. Langstrecken Jet
 - Nach 6 Jahren könne man auf ein Up-Grading auf CV-440 rechnen.

Sind Sie nicht auch der Ansicht, dass die Wirklichkeit zum Teil erheblich abweicht?

Ferner hatten die Anwesenden die Gelegenheit, sich nach jeder beantworteten Frage noch zum Worte zu melden, was zum Teil rege benützt wurde. Ich möchte hier Herrn Staubli für sein " Rede-und Antwort-Stehen " nochmals bestens danken.

Es würde zu weit führen, wenn man auf alle Details der erteilten Antworten und der geführten Diskussionen eingehen würde, doch sei das Wichtigste hier erwähnt:

1. Eine Stelle der Swissair hat uns nicht um die Bewilligung zur Beschäftigung von 10 PIC's CV-440 bis Ende 1964 angefragt, wie es z.B. für die Beschäftigung der ersten 6 PIC's CV-440 bis April 1964 geschehen ist. Die Leitung des Dept. III hat sich für dieses Departements-interne Missgeschick offiziell entschuldigt.
2. Es hat sich herausgestellt, dass aus dem Sektor der SE-210 Copiloten sofort 4 Piloten für die Laufbahn eines CV-440 Captains vorgesehen werden können.

Der Vorstand wird nun über eine allfällige Bewilligung für die vorübergehende Anstellung von ausländischen PIC CV-440 bis Ende 1964 im Zusammenhang mit einer Neuregelung des Quotensystems befinden.

Aenderung des Quotensystems

Wir haben mit der FPAS Besprechungen aufgenommen, um eine gemeinsame Lösung zur Aenderung des Quotensystems zu finden. Die Anstellungen von ca. 40 weiteren ausländischen Piloten seit dem 1.1.1963 erfordert eine Aenderung. Mit der Swissair haben wir ebenfalls Verhandlungen aufgenommen, denn wir sind der festen Ansicht, dass bis Ende 1963 eine Neuregelung gefunden werden muss.

Verschmelzung der Senioritäts-Gruppen XX und XXI

Wie Sie aus der Rundschau Nr. 108 ersehen konnten, war diese Angelegenheit immer noch offen. Am 21. November fand nun eine Besprechung mit den beiden Gruppen und der Swissair statt, bei welcher ein für beide Klassen annehmbarer Kompromiss gefunden werden konnte.

Die beiden Klassen werden zusammengelegt, wobei die 5 Herren der Klasse XX am Anfang der neuen Klasse XX aufgeführt sind. Ein entsprechender Vermerk wird in der Senioritäts-Liste angebracht. Für die Reihenfolge der Weiterausbildung hält sich die Swissair an das Reglement, gemäss dem nach Möglichkeit die Senioritäts-Reihenfolge einzuhalten ist.

Ich möchte hier den beiden Klassen für das gezeigte Verständnis danken.

Teuerung

Alle diejenigen, welche mit immer wieder Zeitungsausschnitte über den Lebenskostenindex oder über ausgerichtete Teuerungszulagen anderer Arbeitgeber zukommen lassen, seien dahin orientiert, dass die Aeropers aufgrund der Bestimmung des Zusatzprotokolls zu Art. 25 mit einem entsprechenden Begehren an die Swissair gelangt ist, da der Landesindex nun mehr als 6 Punkte gestiegen ist.

Wiedereintritt von Herrn Pierre Oberson

Der Vorstand hat beschlossen, Herrn Oberson nach seinem Wiedereintritt in die Swissair am Ende der Seniority-Gruppe XXV einzureihen.

Beginn erstes Dienstjahr (Blindflugprüfung)	1. 8. 53
Austritt	31. 3. 57

= Swissairdienstjahre: 3 Jahre, 8 Monate

Wiedereintritt	15.12. 63
----------------	-----------

Es ist nicht anders als recht, Herrn Oberson seine damaligen Swissairdienstjahre voll anzurechnen. Die Dienstjahre in der BALAIR und GLOBAIR werden nicht berücksichtigt. Bezüglich arabischer Nummer wird die Swissair-Zeit hälftig zur Anrechnung gebracht.

Rundschau

Diejenigen Aktiv- oder Passivmitglieder, welche die Rundschau zum " Chäsblättli - " Standard erheben, möchten doch bitte dem Sekretariat mitteilen, dass sie den " Chäs " nicht mehr zu erhalten wünschen.

Der Dienstweg

Ich habe hier die Pflicht, Sie darauf aufmerksam zu machen, dass Meldungen auf offiziellen Formularen nur auf dem Dienstweg weiterzuleiten sind. Der swissairblaue Dienstweg ist nämlich vom feldgrauen in einer Nuance verschieden.

Mir-passierte nun das Missgeschick, dass ich eine Kopie eines PVR's direkt an den Chef des Dept. III, Herrn Fretz, weiterleitete, wobei aber das Original mit der entsprechenden Bemerkung auf dem Dienstweg seinen normalen Weg antrat. Damit habe ich einen Fehler begangen, wofür mir eine schriftliche Belehrung zuteil wurde.

Tröstlich ist, dass keiner je ausgelernt hat, solange wir uns auf dieser Erde herumbewegen. Untröstlich ist, dass dem bekannten, sich selbst schubladisierenden, nicht verantwortungsbewussten und nicht aufklärenden Dienstweg der Vorzug gegeben werden muss.

Zu Ihrer Orientierung veröffentliche ich Ihnen hier einfach das erhaltene Schreiben und jeder von Ihnen kann das angefangene Bild selber zu Ende malen.

" Sehr geehrter Herr Sooder,

Sie haben von Ihrem PVR vom 30.10. 63 eine Kopie direkt an den Chef Dept. III gesandt. Dazu möchte ich folgendes bemerken:

1. Das Problem, welches Sie in Ihren Rapport anschneiden, ist uns bestens bekannt. Wir gehen auch mit Ihren Ueberlegungen völlig einig. Die Schwierigkeiten liegen, wie auch Sie sicher wissen, darin, dass die zahlende Ladung relativ spät bekannt wird. Die Einflüsse sind hier mannigfaltiger Art und es bedarf noch fortgesetzter Anstrengungen, um ein besseres Resultat zu erreichen. Da vor einiger Zeit eine alarmierende Zunahme der Verspätungen auf dem Nordatlantik statistisch festgestellt worden war, wurde von der Geschäftsleitung gewünscht, dass sofort alle Massnahmen ergriffen werden, um zumindest unsere Direktflüge pünktlich starten zu lassen. Für den Eingeweihten ist es somit kein Wunder, wenn in der Praxis dann gelegentlich ein Fall wie der Ihrige vom 30. Oktober eintritt. Damit können wir uns selbstverständlich nicht zufrieden geben und, wie schon bemerkt, wird an der Verbesserung fortlaufend gearbeitet. Soviel zu Ihren Ausführungen.
2. Ihr Interesse am Ablauf unserer Operation wird gebührend geschätzt. Dies darf jedoch nicht dazu führen, dass Sie sich über die bestehende Organisation hinwegsetzen. Wenn Sie als Pilot einer unserer Kurse fliegen, betrachten wir Sie nicht als Aeropers Präsident, dem es frei steht, sich direkt an die Direktion zu wenden, sondern als dem Chef-pilot Nordatlantik unterstellt. Ein Swissair-internes Dokument, wie der PVR, wäre daher auf dem Dienstwege an Herrn Fretz zu leiten gewesen.

Ich wäre Ihnen dankbar, wenn uns Ihr Beispiel in Zukunft helfen würde, dass der Dienstweg von den Piloten richtig eingehalten wird. Selbstverständlich steht es Ihnen frei als Aeropers Präsident direkt an Herrn Fretz zu gelangen. Sie sollten sich dann aber nicht eines Swissair-internen Dokumentes bedienen.

Gerne nehme ich an, dass Sie mir diese kleine Belehrung nicht übel nehmen und verbleibe

mit freundlichen Grüßen

sig. A. von Tschärner "

Angelegenheit Steiner

Anlässlich der letzten Vergleichs-Verhandlung mit dem Schiedsgericht haben wir einem vom Schiedsgericht ausgearbeiteten Vergleich mit wenigen Änderungen zugestimmt, und die Swissair hat nun ebenfalls Abänderungen des Vergleichstextes vorgeschlagen. Es liegt jetzt ein neuer Vergleichsvorschlag vor, welchen wir unsererseits wieder prüfen müssen.

Erfahrungen in Sachen Schiedsgericht haben wir bald zur Genüge, und ich fragemich, ob in Zukunft nicht mit einer offenen Situation, in der man an keinen Vertrag gebunden ist, mehr erreicht würde.

SE-210

Der Vorstand hat die Flugsicherungskommission beauftragt, verschiedene Untersuchungen durchzuführen. Diverse Vorkommnisse zwingen uns, uns selbst ins Bild zu setzen und entsprechende Erkundigungen einzuholen. Einige Zeitungsmeldungen bestärken uns in unserer Ansicht, und sobald wir genügend Unterlagen beisammen haben, werden wir die Direktion und - wenn nötig - die Flugunfallkommission sowie das Luftamt orientieren müssen.

Nationalrat

Ich kann Ihnen mitteilen, dass Herr Advokat Yves Maitre in Genf in den Nationalrat gewählt wurde. Wir gratulieren ihm zu dieser Wahl und begrüssen es, dass ein Fachmann unseres Standes in den Räten vertreten ist.

Mit freundlichen Grüßen

A. Soeder

WAS UNS BESCHÄFTIGT.....

Neue Sector Regulations Süd Atlantik

Mit der Swissair wurden wegen der Uebernahme von Flügen der Ghana-Airways neue Sector Regulations SA vereinbart.

Neue Sector Regulations Nord Atlantik

Hier sind die Verhandlungen mit Ausnahme eines noch offenen Punktes ebenfalls beendet. Es zeichnet sich jedoch auch beim letzten noch strittigen Punkt eine Einigung ab und es ist zu erwarten, dass ebenfalls die neuen Sector Regulations NA im Verlaufe des Monats Dezember im FOM aufgenommen werden können.

Rotationen Winter 1963/64

Ich habe Ihnen das letztmal berichtet, dass den Rotationen im Sektor NA und FA zugestimmt werden konnte.

Es ist hier noch nachzutragen, dass ebenfalls auf den Sektoren ME und EU zwischen der Einsatzkommission und dem Vorstand einerseits und der Swissair andererseits fristgerecht eine Absprache erfolgte.

Sitzungsgelder

Ich bitte sämtliche Vorsitzenden von Kommissionen, mir bis zum 15. Dezember 1963 mitzuteilen, wieviele Kommissionssitzungen im Verlaufe des Jahres 1963 stattgefunden haben, wer daran teilnahm und wie lange sie gedauert haben.

Aufgrund dieser Mitteilungen werde ich dann dem Kassier eine entsprechende Abrechnung zustellen, was diesem ermöglichen wird, Ihnen die gemäss Statuten fälligen Sitzungsgelder anzuweisen.

IFALPA-Study-Group Meeting in London

Am 4. Dezember 1963 findet in London ein eintägiges IFALPA-Meeting statt. Da an diesem Treffen u.a. die uns sehr interessierende Frage des All Weather Landing (Reduktion des Minimum auf 100 ft) behandelt wird, bestimmte der Vorstand Herrn Strickler als Aeropers-Delegierten zu diesem Treffen.

Aenderung der Krankenversicherung

Herr Sooder und der Schreibende hatten kürzlich Gelegenheit, mit der Helvetia Krankenkasse eine eingehende Besprechung über einen allfälligen Kollektivvertrag zu führen.

Obwohl ich Ihnen noch keine konkreten Resultate bekanntgeben kann, zeichnet sich doch heute schon ab, dass für die gleichen Prämien, wie wir sie zur Zeit bei der Helvetia Unfall bezahlen müssen, grössere Leistungen erreicht werden können.

Wir werden nun die ganze Angelegenheit mit unserm jetzigen Vertragspartner, der Helvetia Unfall, in nächster Zeit aufnehmen und Ihnen dann von Resultat wieder berichten.

Neudruck Statuten

Ich habe Ihnen das letztmal in Aussicht gestellt, dass Ihnen ein Neudruck unserer Aeropers-Statuten im Verlaufe des Monats November zugehen werde.

Leider konnten wir Ihnen diesen Neudruck noch nicht zustellen - obwohl die Matrizen seit bereits 1 1/2 Monaten geschrieben sind - da es aus Zeitmangel bis jetzt einfach nicht möglich war, die Statuten zu drucken und zusammenzustellen.

Wir werden Ihnen aber die neuen Statuten raschmöglichst zukommenlassen.

Checkliste für Todesfälle

Mein Artikel in der letzten Rundschau, der die Ueberschrift trug " Wer ist wohl der Nächste ? " wurde von den Mitgliedern mit sehr gemischten Gefühlen aufgenommen. Die einen gratulierten mir dafür, dass ich dieses heisse Eisen einmal angepackt hätte, und die andern fanden, dieser Artikel sei zu mindest makaber, wenn nicht sogar unverschämt.

Trotz dieser negativen Kritiken erlaube ich mir nach Rücksprache mit dem Vorstand, dieser Rundschau noch eine sogenannte " Checkliste für Todesfälle " beizufügen. Sie soll denjenigen, welche mit mir der Auffassung sind, dass vorbeugen besser als heilen ist, als Richtlinie für das zu Lebzeiten Vorzukehrende dienen.

Umfrage betreffend Todesfall-Versicherung

Mit Stand 27.11.1963 sind total 99 Antworten eingegangen.

An einer Versicherung interessiert sind 73 Mitglieder, nicht interessiert sind 26.

Eine obligatorische Versicherung mit monatlichen Lohnabzügen sehen von den 73 total 42.

Zugunsten einer Invaliditätszusatzversicherung haben sich 49 Mitglieder ausgesprochen. 25 Mitglieder sind an einer Versicherungssumme von Fr. 50'000.-; 39 an einer solchen von Fr. 100'000.- und einer an solchen von Fr. 200'000.- interessiert.

Ich werde nun mit verschiedenen Versicherungen Verhandlungen aufnehmen und Ihnen gelegentlich konkrete Vorschläge unterbreiten.

Hotelunterkunft in London

Da das altbekannte Hotel Montana zu klein ist, werden die Besatzungen, welche für die Ghana-Airways fliegen, während ihres Aufenthaltes in London im Richmond Hill Hotel untergebracht. Die Besatzungen im Europa-Sektor verbleiben weiterhin im Hotel Montana.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. P. Hunziker

WIR STELLEN ZUR DISKUSSION:

Konsultativversammlungen der Aeropers

Nachdem die Frage der zweckmässigen und insbesondere rechtzeitigen Orientierung der Mitglieder einerseits und der Erforschung des " Volkswillens " durch den Vorstand andererseits bis heute noch nicht befriedigend gelöst ist und immer wieder zu Diskussionen Anlass gibt, möchte ich nach Rücksprache mit Herrn Sooder folgende Lösung vorschlagen:

- 1.) Jede Seniority-Gruppe (eventuell 2 kleine Gruppen zusammen) wie auch die Navigatoren bestimmen einen Obmann und melden diesen dem Sekretariat.
- 2.) Dieser Obmann ist der Verbindungsmann zur Aeropers (Sekretariat), ihm werden sämtliche Unterlagen (Einladungen, Orientierungen etc.) vom Sekretariat zugesandt.
- 3.) Um - insbesondere für dringende Fragen - die Verbindung zwischen der Aeropers und den einzelnen Gruppen nie abreißen zu lassen, ist der Obmann verpflichtet, bei Abwesenheiten von mehr als einer Woche dem Sekretariat einen erreichbaren Ersatzmann zu melden.
- 4.) Abgesehen von der unter Ziff. 3 genannten Pflicht zur Meldung eines Ersatzmannes obliegen dem Obmann zwei Aufgaben:
 - a: Er hat Meetings der betreffenden Gruppen zu organisieren. Dort soll einerseits zu spezifischen Fragen Stellung genommen werden und andererseits über stattgefundene Konsultativversammlungen gemäss Ziff. 5 orientiert werden.
 - b: Er hat dafür besorgt zu sein, dass aufgrund von ihm allein zugesandten Einladungen irgendein Vertreter der betreffenden Gruppe an der angesagten Konsultativversammlung teilnimmt (Jemand, der zu diesem Zeitpunkt einsatzmässig verfügbar ist). Dabei muss dieser Vertreter die Meinung seiner Gruppen-Kameraden zu einer spezifischen Frage kennen, was allenfalls ein Gruppenmeeting vor der Konsultativversammlung bedingt.
- 5.) Der Vorstand beruft bei Bedarf Konsultativversammlungen ein, einerseits zum Zwecke der Orientierung über heikle, komplexe oder komplizierte Fragen und andererseits, um bei spezifischen Problemen ein abgerundetes Bild über die Einstellung der Mehrheit der Aktivmitglieder zu erhalten.

Ich möchte betonen, dass es weder darum geht, die Vereinsversammlung abzuwerten noch die Rechte und Pflichten des Vorstandes irgendwie zu beschneiden oder zu verwässern, es geht, wie eingangs aufgeführt, lediglich um Orientierung und Meinungsforschung.

Selbstverständlich kann die vorgeschlagene Institution bei Bewährung allenfalls später zu einer Gewichtsverlagerung (Statutenänderung) führen, doch müssen derartige weittragende Änderungen meines Erachtens stets aus bestehenden Institutionen, d.h. aus der Praxis herauswachsen, und nicht auf dem Papier " geboren " werden.

Die Struktur der Aeropers sähe also etwa folgendermassen aus:

Vereinsversammlung:

(wie bisher)

Oberstes Organ für alle
Geschäfte zuständig.
Primär: Legislatives
(Gesetzgebendes)
Organ.

Vorstand:

(wie bisher)

Exekutives (Ausführendes)
Organ mit bestimmten legis-
lativen Kompetenzen im Rah-
men der Statuten.

Konsultativversammlung:

(neu)

Weder legislative noch exekuti-
ve Kompetenzen. Nur Orientierung
und Meinungsforschung. Allfälli-
ge Beschlüsse sind für den Vor-
stand nicht zwingend, jedoch
wegleitend.

Ich schlage nun vor, dass sich die einzelnen Gruppen irgend-
wann mal treffen und diesen Vorschlag prüfen. Diejenigen
Gruppen, welche ihn als positiv bewerten, sind gebeten, mir
ihren Obmann direkt bekanntzugeben.

Das Resultat werde ich dann einerseits dem Vorstand zur Be-
schlussfassung unterbreiten und andererseits Ihnen in der Rund-
schau bekanntmachen.

Ich hoffe, dass das Resultat positiv ist, denn die Erfahrung
hat mich gelehrt, dass gemeinhin ein Bedürfnis nach einer
derartigen Organisation besteht. Ich bin überzeugt, dass die
die Aeropers schlagkräftiger machen würde, denn bei heiklen
und komplexen Ermessensfragen, wüsste der Vorstand dann die
Mehrheit der Mitglieder hinter sich. Doch würde nicht nur die
Schlagkraft, also das kämpferische Element, gefördert, son-
dern es könnten auf der andern Seite gewiss auch viele " bad
feelings " der Mitglieder gegenüber der Swissair vermieden
werden, da so eine fristgerechte Orientierung wie auch gege-
benenfalls eine beiderseitige Motivierung bestimmter Ent-
schlüsse erfolgen könnte.

Dr. P. Hunziker

TIRED JET PILOTS

(übersetzt von E. Hohl)

Vorwort

Der nachfolgende Artikel stammt aus " The Airline Pilot " und ist weder von einem Laien noch einem Psychiater geschrieben worden. Als Verfasser zeichnen ein aktiver Pilot, nämlich Capt. Lodeesen der PAA und Dr. J. E. Crane, FAA Medical Examiner.

Der Artikel ist heute aktueller denn je, und meiner Erachtens hat er auch bis auf wenige Punkte Gültigkeit für die Piloten der "Props", obschon man sich eigentlich erst im sogenannten Jet-Age intensiver mit der Problematik der Crew-Fatigue befasst hat.

Wie auch am Schluss des Artikels erwähnt wird, ist der " Faktor Mensch " hinter der vorwärtsstürmenden Technik weit zurückgeblieben. Dass jedoch in dieser Hinsicht bereits Schritte zur Verbesserung unternommen wurden, zeigt unsere Pilotenselektion. Ist doch ihre geringe Ausbeute der beste Beweis dafür, dass bei uns schon heute der optimale Supersonic-Pilot gesucht wird.

K. Strickler

" Es ist oft vorgekommen, dass Verkehrspiloten, welche ich regelmässig untersuchte oder die ich in meiner Privatpraxis behandelte, Zeichen nervöser Spannung oder akuter Uebermüdung zeigten. Die meisten von ihnen verlangten von mir Schlaf-tabletten oder doch Medikamente mit beruhigender Wirkung. Sie beklagen sich, dass sie normalerweise so müde aufstehen wie sie zu Bett gingen, und viele von ihnen können sich oft nur mit Mühe darauf besinnen, in welchem Land sie gerade die Augen aufschlagen. "

Soweit Dr. Crane, ein Veteran der Fliegermedizin, welcher sich bereits im Zweiten Weltkrieg um das Wohl der Jagdpiloten im Südpazifik kümmerte. Er stellt sich auf den Standpunkt, dass bei der Behandlung des menschlichen Körpers vorbeugen besser ist als heilen, insbesondere wenn es sich um die Bekämpfung der chronischen Flight-Fatigue handelt. Ihre Symptome sind mannigfaltig: Herzschmerzen, Atembeschwerden, Kopfwch und Mangel an Konzentrationsfähigkeit. Dr. Crane ist überzeugt, dass heute mehr Piloten unter dieser Müdigkeit leiden, als wir selber wahr haben wollen, denn mannigfaltig sind auch ihre Ursachen. Bedenken wir, dass ein modernes Düsenflugzeug heute doppelt so schnell fliegt wie sein Vorgänger mit Kolbenmotoren, unsere Luftverkehrskontrollen jedoch den erhöhten Geschwindigkeiten bisher nur in wenigen Fällen Rechnung zu tragen vermögen.

Der Luftverkehr ist gegenwärtig derart überorganisiert, dass die Besatzungen in ständiger Angst leben, Vorschriften oder Gesetze zu übertreten. Die Piloten sind im wahrsten Sinne des Worts nicht nur in ihrem Cockpit angeschnallt, sondern sie stecken dazu auch noch in einer legalen Zwangsjacke.

Um den Umfang der chronischen Uebermüdung der Düsenpiloten zu ermitteln, richtete Dr. Crane einen Fragebogen an deren Ehefrauen. Auf diesem Weg umging er die männliche Eitelkeit und erhielt ein praktisch unverfälschtes Bild. Hier das Ergebnis, welches anschliessend veröffentlicht wurde:

Von den 100 befragten Ehefrauen stellten nur 16% keine oder geringfügige Veränderungen seit dem Einsatz ihrer Männer auf Düsenflugzeugen fest, während 84% der Befragten bedeutende Unterschiede in Gesundheit und Wohlbefinden meldeten. Dazu kommt, dass 67% ihre Schlafgewohnheiten änderten, und 75% beklagten sich laufend über grössere Müdigkeit. Eine gewisse Minderheit trinkt und raucht bedeutend mehr, während bei 32% eine gewisse Veränderung auf sexuellem Gebiet eintrat. (Anmerkung des Uebersetzers: Leider sagt der Rapport nicht aus, in welcher Richtung hier eine Verlagerung festgestellt wurde.)

Im weiteren änderten 50% ihre Essgewohnheiten, 39% verloren ihre Zärtlichkeit gegenüber den Kindern, und 27% schliesslich büssteten ihre menschliche Belastbarkeit ein.

Die gleiche Umfrage, jedoch an 100 Ehefrauen von Kolbenpiloten gerichtet, ergab folgendes Resultat:

Die meisten Frauen stellten keine Veränderungen bei ihren Männern fest, und wo solche trotzdem auftraten, waren sie lediglich von geringfügiger Bedeutung.

Nachfolgend Dr. Cranes Checkliste gegen die Flight-Fatigue:

Allgemein:

1. Reduzieren Sie eventuelles Uebergewicht auf den für Ihre Grösse festgelegten Standardwert.
2. Treiben Sie täglich etwas Sport oder marschieren Sie zumindest vier Kilometer.
3. Reduzieren Sie Ihren täglichen Tabakkonsum auf 10 Cigaretten. Wenn Sie das nicht fertigbringen, rauchen Sie Pfeife.
4. Vor und während der Flüge essen Sie oft, aber wenig.
5. Bevorzugen Sie vitaminreiche Nahrung.

Vor dem Flug:

1. Setzen Sie sich auf keinen Fall längerer Sonnenbestrahlung aus.
2. Legen Sie sich vor Dienstantritt nieder und entspannen Sie sich.
3. Treiben Sie keinen Leistungssport vor dem Flug.

Im Flug:

1. Trinken Sie zumindest jede Stunde ein Glas Flüssigkeit.
2. Strecken Sie so oft als möglich Ihre Beine.

Nach dem Flug:

1. Nehmen Sie ein heisses Bad. Legen Sie sich auch nieder, wenn Sie nicht schlafen können.
2. Wenn Sie glauben, nicht ohne Schlaftabletten auszukommen, brauchen Sie mindestens zehn Stunden, um ihre toxischen Nebenwirkungen wieder loszuwerden.
3. Vermeiden Sie schwere und reichhaltige Mahlzeiten.
4. Nehmen Sie zwei Aspirin gegen Kopfwegh und andere Schmerzen.
5. Lassen Sie sich massieren. Mit der Massage beauftragen Sie am besten den Steward (1).
6. Wenn Sie geschwitzt haben oder an Durchfall leiden, nehmen Sie als Kompensation zusätzlich Salz zu sich.

Düsenflugzeuge haben den Luftverkehr revolutioniert. Der Mensch hat mit dem raschen Fortschritt der Technik nicht Schritt gehalten und ist zurückgeblieben. Eine solche Entwicklung können wir uns nicht leisten, denn die Gesundheit der Besatzungen ist nicht nur unsere Angelegenheit, sondern sie ist auch die Angelegenheit all jener, die uns ihr Vertrauen schenken!

COCKPIT

Zur von mir angeregten Reklameaktion des Verlages H.R.Sauerländer & Co., Aarau, für die Luftfahrtzeitschrift COCKPIT, möchte ich noch folgendes hinzufügen:

1. Der COCKPIT bildet keine Konkurrenz zur Aero-Revue, Flugwehr und Technik, etc., sondern viel eher eine Vorstufe. Er ist auch nicht ausschliesslich für zukünftige Piloten geschrieben, sondern ganz allgemein für die an der Fliegerei interessierte Jugend. Der COCKPIT ist m.E. heute die beste Zeitschrift dieser Art und für die allgemeine fliegerische Nachwuchsförderung bestimmt wertvoll.
2. Es gibt bei der Swissair und anderswo viele Leute, die auf die Redaktion des COCKPIT offenbar mit Recht sehr böse sind.

Seitdem der Sauerländer Verlag die Zeitschrift übernommen hat, ist der " Stein des Anstosses " jedoch aus der Redaktion entfernt worden. Die Redaktion liegt ausschliesslich in den bewährten Händen von Frau Dr. T. Weder-Greiner. Der Cockpit-Club bildet eine harmlose Nebenerscheinung, in dessen Rahmen vor allem Flugplatzbesichtigungen und Rundflüge organisiert werden. Dieser Club wird immer noch - und soweit ich es beurteilen kann recht erfolgreich - von demjenigen Herrn betreut, der es anscheinend verstanden hat, sich als Herausgeber und Redaktor so unbeliebt zu machen. Trotz diesem " Dolggen im Reinheft " : Die Zeitschrift selbst ist gut und ein Abonnement als Weihnachtsgeschenk für Buben sicher sehr zu empfehlen.

A. Muser

IFALPA SST SYMPOSIUM

London, 12. - 14. November 1963

Wie bereits in unserer August Rundschau erwähnt wurde, beschloss die IFALPA auf den Herbst 1963 ein ausgedehntes Meeting zu organisieren mit Zweck, die vielseitigen Probleme zu erfassen (und diskutieren), welche die Ueberschall-Verkehrsfliederei den Piloten stellen wird. Speziell die amerikanischen, englischen und französischen Piloten-Vereinigungen förderten diese Idee, da in diesen Ländern das eine oder andere Projekt bereits zum Kauf angeboten wird.

Das ganze Symposium wurde in 5 Haupt-Gruppen (Panels) aufgeteilt, nämlich

- 1.) General Design
- 2.) Flying Characteristics and Controls
- 3.) Operational Problems
- 4.) Flight Planning and General Operations
- 4.) Environmental Problems,

wobei jeder Haupt-Gruppe ein erfahrener Captain vorstand. Als Sprecher für die einzelnen Themen innerhalb eines Panels konnten verschiedene prominente Testpiloten, Konstrukteure, Wissenschaftler und Leute aus der Industrie oder Behörden gewonnen werden. Momentan dürfte es recht schwer sein, die verschiedenen Ansichten auf einen gleichen Nenner zu bringen, umsomehr bei gewissen Referenten der Wunsch der Vater des Gedankens war.

Der Gesamtbericht wird uns in den nächsten Monaten durch das IFALPA-Sekretariat zugestellt. Zu diesem Zeitpunkt werden wir Sie dann in Form von Fortsetzungen innerhalb der Rundschau über den Verlauf des Symposiums orientieren.

A. Hool
H.P. Nafzger

1962 Teilweise unverriegelte Türe Allegheny CV 340/440
Okt. 19 hat explosive Dekompression zur Airlines
Folge

Aus dem Untersuchungsbericht des CAB (USA)

Hergang:

Flug 928 von Allegheny Airlines war im Sinkflug mit der Absicht, in Bradley Field, Conn. zu landen, als sich eine explosive Dekompression ereignete, weil die hintere Kabinentüre (Service Door) aus ihrer untern Verriegelung gesprungen war. Durch die plötzliche Dekompression wurde eine Hostess durch die entstandene Oeffnung hinausgeschleudert.

Nach dem Start in Philadelphia war ein starkes Pfeiffgeräusch zu hören. Die Besatzung stellte als Ursache fest, dass bei der untern hinteren Ecke der Service-Türe Luft entwich. Indem man mit Kissen dieses Leck zu stopfen versuchte, konnte der Lärm vermindert werden. Sonst wurde nichts dagegen unternommen bis die Türe im Sinkflug auf 4000 ft aufgerissen wurde.

Untersuchung:

Nachdem in Philadelphia das rechte Triebwerk gestartet war, bemerkte die Besatzung vor dem Laufenlassen des linken Motors, dass beide Türwarnlichter noch brannten. Durch Handzeichen gab der Captain dem Abfertigungsbeamten zu verstehen, dass die hintere Türe nicht verriegelt sei. Dieser kletterte hierauf auf ein unter die Türe geschobenes Aussenbordaggregat und verschloss die Türe. Zur gleichen Zeit informierte die zweite Hostess den Captain, dass sie mit dem Schliessen der Passagiertüre Schwierigkeiten habe, worauf der Copilot das Cockpit verliess, um dabei behilflich zu sein.

Der Captain sagte aus, dass nach der Rückkehr des Copiloten alle Warnlichter ausgelöscht waren. Der Abfertigungsbeamte konnte dies bestätigen, da er, nachdem er wieder an seinen normalen Standort zurückgekehrt war, durch die Cockpitfenster selbst sehen konnte, dass an der obern Copi-Konsole kein Warnlicht mehr brannte. (Im Gegensatz zu den SR-CV-440 befinden sich die Warnlichter an der obern Konsole.)

Ungefähr 5 Minuten nach dem Start, während des Steigflugs und während des automatischen Druckaufbaues in der Kabine, erstattete die erste Hostess Meldung über das abnormale Geräusch bei der hintern Türe. Die Warnlichter zeigten nichts Ungewöhnliches. Der Copilot begleitete die Hostess nach hinten und kontrollierte sofort den Verriegelungshebel. Dieser stand auf Stellung " locked ". Hierauf überprüfte er die obere Verriegelung und fand diese in Ordnung. Da die unteren Verriegelungen nicht sichtbar waren, versuchte er mit der Hand, diese abzutasten. Auch das gab ihm den Eindruck, dass alles in Ordnung sei.

Umsonst suchte er nach einem Leck und meldete daher dem Captain, dass er nichts Abnormales an dieser Türe feststellen könne, dass aber das Pfeifgeräusch von der Türdichtung herkomme. Nach der Anweisung des Captains, zu versuchen, den Lärm zu unterdrücken, gelang dies dem Copiloten auch, indem er Kissenanzüge zwischen die Türabdichtung stopfte.

Im Sinkflug, beim Passieren von 4000 ft, ereignete sich die explosive Dekompression. Gleichzeitig leuchtete das Warnlicht für die Service-Türe auf und die Kabinen-Cockpittüre wurde aus den Angeln gerissen und ca. 2,5 m nach hinten in die Kabine geblasen. Die zweite Hostess befand sich in der Toilette und wurde zu Boden geworfen, da auch die Toiletten-türe nicht standhielt und aus den Angeln sprang. Die erste Hostess stand im Buffet und wurde aus dem Flugzeug geschleudert.

Der Unfall wurde sofort an Bradley Tower gemeldet. Sechs Minuten nach der Dekompression landete die Maschine.

Rekonstruktion des Türdefekts:

Bei der Ermittlung der Ursache stellte man bei mehreren Versuchen fest, dass die Türe, wenn sie brüsk zugeschlagen und geschlossen wurde, nicht sauber verriegelte, d.h. die zwei oberen und der vordere untere Haken verriegelten korrekt, hinten unten jedoch klinkte der Verriegelungshaken nicht ganz ein. Da das Warnlicht nur an den beiden vorderen Verriegelungspunkten angeschlossen war, wurde dieser Zustand nicht angezeigt.

Mit dieser nicht ganz verriegelten Türe setzte man die Kabine unter Druck (durch Laufenlassen des rechten Triebwerks und das bordeigene Drucksystem). Bei 2.1 psi Differenzdruck, was einer Höhe von 4'200 ft entsprach, bewegte sich der Verriegelungshebel selbsttätig langsam gegen " open " und konnte manuell nicht mehr gegen " locked " betätigt werden. Hierauf wurde der Kabinendruck normal verringert. Während dieses Druckabbaues bewegte sich der Verriegelungshebel weiter gegen " open ". Bei 0.5 psi Differenzdruck sprang die Türe aus ihrer untern Verriegelung. Sie hing nur noch an den oberen Verriegelungshaken, die eingeklinkt geblieben waren.

Wahrscheinliche Ursache:

Unvollständige Verriegelung der Service-Türe blieb unbemerkt und führte zu einer explosiven Dekompression während des Fluges. Dabei wurde eine Hostess aus dem Flugzeug geschleudert.

Beitragende Faktoren waren Allegheny Airlines' ungenügende Instruktion für derartige Fälle und die Fortsetzung des Fluges mit normaler Druckkabinen-Operation nach der Entdeckung des Lecks.

Auf Empfehlung des CAB gab das FAA am 18. Dezember 1962 folgende Direktiven an die Halter von CV-340/440:

- 1.) Aufnahme in das AFM, dass vor jedem Start die Verriegelung dieser Türe inspiziert werden soll.
- 2.) Der Kabinen-Differenzdruck soll neutralisiert werden, wenn Anzeichen einer unvollständigen Türverriegelung oder eines Lecks im Gebiet einer Türe bestehen.
- 3.) Es sollen Inspektionslöcher und Lichter für die Kontrolle der untern Verriegelung angebracht werden.
- 4.) Anschluss aller Verriegelungspunkte an die elektrische Türwarnung.

(Aus Aviation Week, August 12, 1963)

Situation bei den SR-CV-440:

Entspricht allen obigen Punkten !



CHECKLISTE FÜR TODESFÄLLE

=====

1. Testament

Aufbewahrungsort, eventuell Orientierung über Inhalt

2. Zusammenstellung aller Versicherungen

- Welche Gesellschaften
- Was ist alles versichert (Leben, Auto, Haftpflicht, Unfall etc.)
- Bei Todesfallversicherungen: Wer ist begünstigt?
Wem muss der Tod wie (Formular)
gemeldet werden?
- Prämienhöhe, Verfalltag
- Welche Versicherungen sind im Todesfall aufzulösen, bzw. beizubehalten (früheste Kündigungstermine, Frist zur Kündigung).

3. Zusammenstellung der Wertschriften (vergl. auch Punkt 7)

- Sparhefte, Depositenhefte, Kontokorrent, Aktien, Obligationen, Postcheckkonto etc.
Bei Aktien, Obligationen etc.: Wann ist Couponverfall,
wo sind Coupons einzulösen,
wohin mit dem Geld?

NB: Wie funktioniert der Postcheck- und Bankverkehr (was ist ein Check, ein Giro etc.)

NB: Wieviel ist eingebrachtes Gut des Ehemannes, der Ehefrau?

4. Zusammenstellung der Bestungen (vergl. auch Punkt 7)

Hypotheken, Schulden, Bürgschaften etc.
Zinstermine, Höhe der Zinsen;
Amortisationstermine, Höhe der Amortisationen
Wichtig: Noch offene Bauabrechnungen, Rückbehalte!

5. Steuern

Wie wurden die Steuererklärungen der letzten Jahre ausgefüllt?

6. Quittungen

Wo und nach welchem System sind Quittungen aufbewahrt?

7. Aktionen nach dem Tode

7.1. Budget

Provisorisches Budget aufgrund der VE- und AHV-Renten sowie des Vermögenszinses (Vermögen gemäss 7.2.) aufstellen.

7.2. Vermögen

Wie ist das Vermögen anzulegen, d.h.

- wie sind Versicherungsleistungen anzulegen
- welche Kapitalien (Aktien, Landstücke etc.) sind zu veräussern
- welche Kapitalien sollen behalten werden.