

aeropers rundschau

10. Jahrgang

Nr. 101

März 1963

Liebe Mitglieder	2
Ein Beitrag vom System	10
Theorie und Praxis	11
Die Luftfahrt an der Landes- ausstellung 1964	12
Einsatzkommission	

Unfallbericht:

Kollision mit Starenschwarm während des Starts, Boston,
Eastern Airlines, Lockheed Electra, 4.10.1960

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 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,

ich teile Ihnen nochmals mit, dass die Abstimmungsfrist am 6. April 1963 beendet ist.

Beim Bereitstellen der Unterlagen ist irrtümlicherweise beim Seniority-Reglement für die letzte Seite eine alte Matrizze verwendet worden. Der letzte Satz dieses Reglementes muss so heissen, wie der letzte Satz des Disziplinar-Reglementes. Bei dem zu unterschreibenden Exemplar wird diese Aenderung korrigiert werden.

Am 1. April 1963 findet der letzte Orientierungsabend statt.

Vorträge von Aeropers-Mitgliedern

Im Rahmen der Swissair und der Aeropers stellen sich jeweils Mitglieder für Vorträge zur Verfügung. Die Aeropers führt ab 1.1.1963 eine Statistik über gehaltene Vorträge, und ich bitte Sie, dem Sekretariat jeweils mitzuteilen, wo, wann und vor welchem Auditorium Sie diese Vorträge gehalten haben. Für uns ist dieser Nachweis interessant. Ich danke Ihnen zum voraus für Ihre Mitteilungen.

Auslandsauslagen infolge Erkrankungen

Anlässlich der zwei ersten Orientierungsabende sind berechtigterweise Fragen hierüber gestellt worden. Der Grund war das Zirkular vom Februar 1963, welches an alle Besatzungsmitglieder verteilt wurde und das Meldewesen bei Unfall umschreibt.

Im Arbeitsvertrag, Art. 32, Abschnitt 2, ist die Kostenregelung umschrieben.

Das obiger Zirkular schreibt nun unter Punkt 2, Abschnitt d, vor, dass in der Regel die Auslandvertretung für die Bezahlung solcher Rechnungen nicht zugezogen werden soll und schlägt daher eine direkte Bezahlung vor.

Eine Absprache mit dem Personaldienst Dept. III hat ergeben, dass kleinere Rechnungen bezahlt werden sollten, wogegen grössere Auslagen direkt von der Auslandsvertretung übernommen werden. Ich appelliere hier an den gesunden Menschenverstand diese Angelegenheit so zu regeln, wie es Ihrer entsprechenden Lage bei einem solchen Vorfall am dienlichsten erscheint.

Passivmitgliedschaft

Dem Gesuch von Capt. K. Ernst per 1.1.1963 Passivmitglied zu sein, hat der Vorstand entsprochen.

Wir wünschen Herrn Ernst alles Gute in seiner zukünftigen Tätigkeit und wollen ihm hier für seine fliegerischen Leistungen als Pilot, welche er für die schweizerische Luftfahrt erbracht hat, unseren besten Dank aussprechen.

Austritte

Die folgenden ausländischen Piloten haben ihr Dienstverhältnis gekündigt:

Name: Jahrgang:	Eintritt:	Austritt:	Tätigkeit in SR:
Pelletier 1921	16. 2.57	31. 3.63	PIC CV-440 1. 5.57 PIC SE-210 11.8.60
Falkner 1923	1. 2.57	28. 2.63	PIC CV-440 2. 6.57 F/O DC-6 PIC SE-210 19.9.60
Muir 1923	22. 2.60	31. 5.63	F/O DC-6 PIC DC-3 15.2.61 F/O CV-990

Nachwuchs

Ich möchte Sie hier über folgendes orientieren:

- a) Mangels Bewerbern konnte das vorgesehene Semester der SLS nicht gestartet werden.
- b) Ein dipl. Bau Ing., Militärpilot, verlies auf eigenes Ersuchen im Laufe seiner Ausbildung die SLS.
- c) Ein ausgebildeter Pilot der SLS, dipl. Masch. Ing. und Militärpilot, Grad Oblt., welcher als " S " auf dem CV-440 eingesetzt war, musste aus Qualifikationsgründen entlassen werden.

Haben Sie schon abgestimmt?

Um sich ins Bild zu setzen, wie man sich auf den verschiedenen Flugplätzen in der Schweiz das Problem der Nachwuchsförderung vorstellt, hat die Kommission für Nachwuchsfragen, gemäss einem Fragebogen gewisse Erhebungen gemacht. Die Befragung ist noch nicht vollständig abgeschlossen. Ich veröffentliche Ihnen hier einige Antworten gemäss aufgestelltem Fragebogen.

Diese Veröffentlichung stellt das Resultat einer Umfrage dar, welche hier nicht den Zweck hat, das System der Swissair zu diskreditieren.

F R A G E S C H E M A

1. Was empfehlen Sie Jünglingen, welche sich für/den Verkehrs-pilotenberuf interessieren?
2. Was empfehlen Sie Flugschülern, welche sich für den Verkehrs-pilotenberuf interessieren?
3. Sind Sie der Ansicht, dass sich die heutigen Flugschüler und Jünglinge nichtmehr für den Beruf eines Verkehrspiloten interessieren?
4. Kennen Sie die Bedingungen, welche die Swissair von einem angehenden Verkehrspiloten verlangt?
5. Haben Sie schon Piloten veranlasst, sich bei der Swissair zu melden?
6. Welches sind Ihre Ansichten betr. Rekrutierung und Selektion von Swissair-Piloten?
7. Was sagen die Kandidaten, welche von der Swissair abgewiesen wurden?
8. Haben Sie sich bei Ablehnung eines Kandidaten durch die Swissair schon nach dem Grund erkundigt?
9. Was ist nach Ihrer Ansicht der Grund, oder die Hauptgründe, weshalb der Swissair-Pilotenbedarf nicht mit Schweizern gedeckt werden kann?
10. Was ist im allgemeinen die Meinung der flugbegeisterten Jugend über den Punkt 9?
11. Was für Nachteile hat Ihrer Meinung nach der Beruf des Verkehrs-piloten?
12. Sind Sie der Ansicht, dass das strikte Senioritäts-Prinzip mit ein Grund sein könnte, dass wir zu wenig Schweizer-Nachwuchs haben?
13. Sind Sie der Ansicht, dass die heutigen ausländischen Piloten der Swissair mit ein Grund sein könnten, dass wir zu wenig Schweizer-Nachwuchs haben?
14. Treiben die Swissair-Piloten nach Ihrer Ansicht positive oder negative Propaganda mit dem, was sie auf ihrem Flugplatz resp. in ihrer Gruppe punkto Swissair erzählen?
15. Kennen Sie Piloten, die sich nach Ihrer Ansicht für die Swissair eignen würden?
16. Was hat Sie selbst davon abgehalten, Swissair-Pilot zu werden?

Antworten gemäss Frageschema:FRAGE 3

- Ein Mot. Fluglehrer, Sektion Zürich - Der Wunsch, Swissairpilot zu werden, ist da. Durch die Swissair-Information und Propaganda, die den Piloten zum Uebermenschen stempeln, werden nur Bluffer angezogen, währenddem tüchtige, fähige, aber bescheidene Leute den Eindruck bekommen, den Anforderungen sowieso nicht zu genügen.
- Ein Mot. Fluglehrer, Sektion Biel - Von den jüngsten Schülern (vor dem VU-Alter) möchten 90% zur Swissair. In VU-Kursen liegt das Militärfliegen näher, ca. 50% wollen nur Militärpilot werden, der Rest Militär und Swissair.
- Ein Segelfluglehrer, Sektion Bern - Ja. Begeisterung ist nicht mehr so gross. Begründung: Materialismus spielt im Alter der ersten Flugausbildung (17-18 J.) immer eine grössere Rolle. Abwanderung in die Industrie. Gesetztes Ziel wird sicherer erreicht.
- Ein Mot. Flugexperte, Sekt. Bern - Ist der Ansicht, dass die Begeisterung in keiner Weise nachgelassen hat. Tendenz, dass Verkehrspilot als Uebermensch betrachtet wird, ist immer noch vorhanden.
- Ein Segelfluglehrer, Sektion Bern - Nein, es ist noch genügend Begeisterung vorhanden, die Jugend hat aber Hemmungen dies zu äussern.
- Ein Mot. Fluglehrer, Sektion Grenchen - Nein, höchstens weniger gewillt Schwierigkeiten in Kauf zu nehmen.
- Ein Vorstandsmitglied Segelfluggruppe ZH - Die Jugend interessiert sich nach wie vor, sie sehen jedoch das Ziel als praktisch unerreichbar.
- Zwei Fluglehrer des Ue-G - Sie interessieren sich, finden jedoch das Risiko abgewiesen zu werden zu gross.
- Ein Obmann Segelfluggruppe Lägern - Prinzipiell nein. Die Flugschüler haben jedoch allgemein den Eindruck, dass die gestellten Anforderungen nur Akademikern eine Chance geben.
- Ein Segelfluglehrer, Gruppe Lägern - Nachfrage schwächer als vor einigen Jahren bei den Flugschülern, da allgemein die Ansicht vorherrscht, ohne Mittelschule gehts nicht. Der Wunsch, Verkehrspilot zu werden, schlummert aber weiterhin bei den meisten.

- Ein Hauptfluglehrer, Gruppe Lägern - Interesse vorhanden, ca. 50% der Befragten in FVS-Kursen ausgebildeten Leute interessieren sich nur für den " zivilen " Weg, versuchen aber die militärische Laufbahn, da sie keinen direkten zivilen Weg sehen. Die Kursinspektoren vom Militär halten jeweils einen Propagandavortrag für die Militärpilotenlaufbahn, nicht so der SLS Inspektor.
- Ein Mot.Fluglehrer, Gruppe Grenchen - Nicht mehr wie früher, man hört zu viele negative Bemerkungen. In den VU-Kursen interessieren sie sich ausschliesslich für Militär. Ausserhalb der VU-Kurse keine Idealisten auf privater Basis.

- Ein Segelfluglehrer, Birrfeld - Ja, weil sie überhaupt nicht darüber aufgeklärt wurden.

FRAGE 6

- Ein Segelfluglehrer, Gruppe Biel - Prüfungssystem nicht ideal, Hauptvoraussetzung " feu sacre " nicht Matur. Der übersetzten Schwellenbedingungen wegen können viele wertvolle Anwärter nicht erfasst werden. Psychologische Prüfung momentan überwertet, sollte nur zur Abrundung des Gesamteindrucks verwendet werden.
- Ein Segelfluglehrer, Gruppe Bern - System wird als gut bezeichnet. Die Bedingungen punkto Schulbildung sollten nicht zu hoch gehalten werden.
- Ein Obmann Segelfluggruppe ZH - Rekrutierung: Viele Jünglinge würden sich eignen, wenn sie frühzeitig auf die Anforderungen aufmerksam gemacht würden. Selektion: Sehr streng; und in gewissen positiven und negativen Fällen sind die Entscheide für Aussenstehende fraglich.
- Zwei Fluglehrer des Ue-G - Rekrutierungsbasis zu schmal, Anforderungen zu hoch.
- Ein Segelfluglehrer, Gruppe Schaffhausen - Basis zu wenig breit, gute Berufsleute haben keinen Zutritt zu Studentenflugkursen, Charakter sollte vom Fluglehrer beurteilt werden.
- Ein Segelfluglehrer, Gruppe Lägern - Eine 2-tägige Selektion genügt nicht, Kandidaten sollten über eine längere Zeit, spez. im Flugbetrieb, beobachtet werden.
- Ein Mot.Fluglehrer, Sektion ZH - Im Bedarf für den Militärpiloten besteht eine Linie, für die zivilen Bewerber besteht kein Werdegang. Auslese zu stark auf psychologischer Basis ausgerichtet.

FRAGE 9

- Ein Mot.Flug-
lehrer, Sektion
ZH - Selektionsverfahren
- Ein Segelflug-
lehrer, Gruppe
Biel - Zu hohe Schwellenbedingungen: Techniker oder
C-Matur, ferner Selektionsverfahren.
- Ein Segelflug-
lehrer, Gruppe
Bern - Ist der Ansicht, dass alte erfahrene Piloten
(Ausländer) einer schlechten schweizerischen
Auswahl von der Swissair vorgezogen wird. Die
schlechte Auswahl begründet er durch ungenügen-
de Propaganda.
- Ein Segelflug-
lehrer, Gruppe
Bern - Glaubt, dass in der Schweiz das Reservoir gross
genug für genügend gute Piloten sei, dass aber
ungenügende Propaganda dieses Reservoir nicht
voll ausschöpft und sich die Swissair dadurch
gezwungen sieht, Ausländer anzustellen.
- Ein Motorflug-
Experte, Sektion
Bern - a) Konjunktur bedingt: Die Industrie bietet
jungen Leuten verlockende, gut bezahlte
Stellen an, die sie daran hindert, sich
für eine mit viel Risiken durchsetzte Lauf-
bahn eines Verkehrspiloten zu entscheiden.
b) Die ältere Jugend (18-20 J.) ist heute zum
Teil der Ansicht, dass durch die Automati-
sierung der Pilotenberuf schon viel Romantik
verloren habe und in dieser Richtung in Zu-
kunft noch mehr einbüßen werde.
- Ein Vorstands-
mitglied der
Segelfluggruppe
Zürich - Die Schweizer haben zu wenig Selbstvertrauen,
und sie gehen sich dadurch zu wenig Chancen.
- Zwei Fluglehrer
des Ue-G - Es werden die falschen Leute gesucht. Es
sollten mehr Idealisten gesucht werden.
- Ein Segelflug-
lehrer, Gruppe
Schaffhausen - Es sind sicher genügend Schweizer vorhanden,
das Problem liegt an der Auswahl der Richtigen.
- Ein Hauptflug-
lehrer, Segel-
fluggruppe
Lägern - Prüfung (FVS) erfolgt wenn Anwärter zu
jung sind. Keine Möglichkeit für Berufsleute
sich durch Weiterbildung speziell auf die An-
forderungen der SLS vorzubereiten.
- Ein Segelflug-
lehrer, Gruppe
Lägern - Zum vorneherein zu hohe Ansprüche bezüglich
ob Ausbildung erfolgreich abgeschlossen wird,
nur ein Arbeitgeber in der Schweiz mit heute
beschränkten Aufstiegsmöglichkeiten.
- Ein Mot.Flug-
lehrer, Sektion
Zürich - Es werden zu hohe Anforderungen gestellt. Zu
hoher Level, Beruf zu hoch gestellt. Die Jun-
gen finden den Anschluss nicht.

- Ein Mot.Flug-
lehrer, Sektion
Zürich - Falsche Auslese, eventuell anderer Bildungs-
gang als bisher. Leute jünger anstellen.
- Ein Flugschü-
ler, Birrfeld - Mangelnde Orientierung
Abschreckende Idee: Mangelnde finanzielle Mittel
um die Schulung zu bezahlen, nur reiche Leute
können sich diesen Beruf leisten. Sekundar-
schul-Berufsberatung sollte die Jungen über
diesen Beruf orientieren.
- Ein Instruk-
tions-Of. der
Fliegertruppe - Swissairpiloten machen im Militärdienst oft
negative Kritik, das Verhalten einiger Offiziere
ist oft gar nicht so, wie man es von Swissair-
Captains erwarten würde. Die Prüfungen bei der
Swissair werden allgemein als hart bezeichnet,
für's Ue-G braucht es keine.
- Ein Segelflug-
lehrer, Gruppe
Grenchen - Diese Frage existiere gar nicht, weil man dies
jederzeit könne, man wolle jedoch gar nicht.
- Ein Mot.Flug-
lehrer, Sektion
Grenchen - Diese Frage sei nicht existent, weil der Be-
darf mit Schweizern gedeckt werden könne.
- Ein Segelflug-
lehrer, Birrfeld - Zu komplizierte Auswahl, fähige Leute haben
gar kein Interesse. Die Jungen der akademi-
schen Fluggruppe haben höhere Ziele als Swiss-
airpilot.

FRAGE 14

1954 → 2014

- Ein Mot.Flug-
lehrer, Sektion
Zürich - Eher positiv (das Hören von internen " Ellen-
böglereien " wirkt aber nicht attraktiv).
- Ein Mot.Flug-
experte, Sektion
Bern - Nur positiv.
- Ein Segelflug-
lehrer, Gruppe
Biel - Eher positiv. Negativ wirken die Check- und
Fluglehrergeschichten, von denen Swissairpi-
loten (besonders im Militärdienst) in ziem-
lich gehässigem Ton zu berichten pflegen.
- Ein Segelflug-
lehrer, Gruppe
Bern - Swissair-Piloten machen wenig Propaganda. Äl-
tere Piloten wirken eher verschlossen.
- Ein Vorstands-
mitglied der
Segelfluggruppe
Zürich - Positive Propaganda ist schwach, keine Kennt-
nisse von negativer Propaganda.

HABEN SIE SCHON ABGESTIMMT?

- Zwei Fluglehrer
des Ue-G - Thor negativ
- Ein Segelflug-
lehrer, Gruppe
Schaffhausen - Positiv
- Ein Segelflug-
lehrer, Gruppe
Lägern - Positiv
- Ein Mot.Flug-
lehrer, Sektion
Zürich - Ja und nein
- Ein Flugschü-
ler, Birrfeld - Ich habe schon Positives und Negatives gehört.
- Ein Segelflug-
lehrer, Gruppe
Grenchen - Positiv
- Ein Segelflug-
lehrer, Birrfeld - Swissair-Piloten verbringen hier lediglich ihre Freizeit, ohne über ihrem eigenen Beruf und über Nachwuchsprobleme zu diskutieren.

Das waren einige Antworten. Ich hoffe, dass Sie sich beim Lesen Ihre eigenen Gedanken gemacht haben. Ich werde Sie zu gegebener Zeit über weitere Nachwuchsprobleme orientieren. Zu Ihrer Information möchte ich noch beifügen, dass ich das Problem ebenfalls der Eidg. Luftfahrtskommission unterbreiten werde .

Mit freundlichen Grüßen

A. Soeder, Präsident

Das Sekretariat teilt mit:

dass im Zusammenhang mit der Versendung des Abstimmungsmaterials festgestellt werden musste, dass sehr viele der Aeropers-Mitglieder ihren Wohnsitzwechsel **n i c h t** bekannt gaben. Das Stimmaterial kam daher verspätet oder gar nicht in ihren Besitz. Um in der Zukunft derartige Verzögerungen auszuschliessen, bitten wir alle Aeropers-Mitglieder, Adressänderungen dem Sekretariat stets mitzuteilen.

Das bereits in Aussicht gestellte Mitgliederverzeichnis konnte aus diesen Gründen bisher noch nicht verschickt werden; die Verteilung erfolgt nach endgültiger Bereinigung der Liste.

EIN BEITRAG VOM SYSTEM

In der Januar-Rundschau hat Ihr Sekretär auf eine Aussprache Aeropers-Vorstand-System hingewiesen.

In Anbetracht der Bedeutung, die wir dem Problem des gegenseitigen Vertrauens zwischen Aeropers und Flight OPS beimessen, möchte ich noch einige Bemerkungen beifügen.

Es liegt uns Funktionären ausserordentlich viel an einer objektiven Information der Aeropers-Mitglieder. Wir konnten uns in letzter Zeit des Eindrucks nicht erwehren, es gehe in diversen Rundschauartikeln nicht so sehr um die Sache selbst als vielmehr um eine " politisch-bedingte " Stimmungsmache.

Selbstverständlich anerkennen wir das Recht der Aeropers, ihr Vereinsblatt nach eigenem Gutdünken zu gestalten, andererseits ist es dem Arbeitsklima nicht immer zuträglich, wenn die positiven Seiten des Vertragspartners grundsätzlich keine Erwähnung finden.

Wir möchten recht verstanden sein, es geht uns nicht um den Beifall für unsere Tätigkeit, sondern alleine um die Vermeidung der gelegentlich deutlich feststellbaren Misstimmung auf Seite unserer Piloten.

So würden wir es beispielsweise begrüssen, wenn in der Rundschau zur Abwechslung einmal zu lesen wäre, dass

- eine Neuregelung der Deplacementansätze hie und da nicht den Interventionen der Aeropers zu verdanken ist, sondern Funktionäre der Flight OPS ganz selbständig die Notwendigkeit einer " grossen Tat " erkannt haben. (So etwas gibt es tatsächlich!)
- die eine oder andere Auslegung von Karriere-Abmachungen mit Aeropers und FPAS von uns aus zugunsten der Schweizer-Piloten erfolgte.
- usw.

In Hinblick auf klare, objektive Berichterstattung, zu der ein Verband auf der geistigen und materiellen Stufe der Piloten nach meiner Ansicht weitgehend verpflichtet ist, möchte ich auch den anfangs zitierten Absatz in der Januar-Rundschau präzisieren.

Die Zusammenarbeit bei Qualifikationsmassnahmen beschränkt sich nach unserer Auffassung auf die Information der Aeropers. Das erwähnte Wort " besprechen " ist also in diesem Sinne zu verstehen.

Jeder klar Denkende muss einsehen, dass Qualifikationsentscheide selbstständig von denjenigen Stellen zu erlassen sind, die für die Operation auch die entsprechende Verantwortung tragen.

Andererseits sind wir bereit, alle Vorkehren für einwandfreie, unvoreingenommene Beurteilung solcher Fälle zu treffen. Der Aeropers-Vorstand weiss das, wir geben ihm zudem die Möglichkeit, sich von der korrekten Abwicklung jederzeit zu überzeugen.

Gegenseitiges Verständnis und ganz allgemein mehr Vertrauen in Anordnungen und Massnahmen der Flight OPS ist eines unserer wichtigsten Ziele. Wir selbst sind bereit, unseren Anteil beizutragen. Dürfen wir Gleiches von Ihnen erwarten?

Ein sachlicher Grundton in den Artikeln der Rundschau - die sich auch so mit Vergnügen lesen liesse - wäre ein geschätzter Beitrag Ihrerseits.

sig. W. Stierli

THEORIE UND PRAXIS.....

Aus " Big Eight ", a Biography of an Airplane, by R.G. Kubler

One airline buyer of DC-8's, Swissair, was worried about the time needed to service the Eight on the ground. It made a nine-man, three-month study of the problem. It was fined down to a necessary thirty minutes. " Unless we eliminate every wasted minute, " the economical Swiss declared, " our planes will be expensive whales out of water. "

Four fundamental rules were proposed: rigid passenger check-in times; mail and cargo ready to load; all personnel and equipment pre-positioned before arrival; strict discipline and co-ordination. A sample run-through was like this. Two minutes before plane arrival, thirteen items of equipment were manned and stationed. The necessary employees, including hostesses, were in readiness. In 2 minutes after the engines were shut down, the passenger stairs, electrical and pneumatic ground power, and fuel truck were in position. A minute later the passengers began to unload. In 5 minutes the first baggage cart darted out from under the plane. At 10 minutes passengers were clear; the cabin was cleaned in five more minutes. Refueling ended at 24 minutes. The water and toilet service was completed as the passengers loaded. At 25 minutes all the necessary food was aboard; at 28, the stairs were removed and the pilot started his engines. At 30 minutes the DC-8 moved down the runway, and those on the ground sighed in relief.

DIE LUFTFAHRT AN DER LANDESAUSSTELLUNG 1964

Das von der Leitung der Landesausstellung für die Abteilung Luftfahrt gestellte Thema lautet:

" Die Luftfahrt bringt die Welt in die Schweiz und die Schweiz in die Welt ".

Das Ziel der Abteilung Luftfahrt besteht darin, in eindrücklicher Weise

- die Weltverbundenheit der Schweiz durch die Luftfahrt zu zeigen,
- die Bedeutung der Luftfahrt für das wirtschaftliche und kulturelle Leben unserer Nation darzustellen,
- die technischen Leistungen und Erfordernisse beim heutigen Luftverkehr anschaulich aufzuzeigen und
- bei allen Kreisen der Oeffentlichkeit, insbesondere bei der Jugend, das Verständnis für die Belange der Luftfahrt zu fördern.

I. Ausstellungsprogramm:

Die Ausstellung in der rund 1200 m² (48 X 24 m) Fläche aufweisenden Halle gliedert sich in zwei Teile, von denen die " Partie animation " ca. 3/5 und die " Partie figurative " 2/5 beansprucht.

Der Zugang zur Ausstellung Luftfahrt erfolgt vom allgemeinen Teil des Sektors " Verkehr " aus über eine Rolltreppe direkt auf die Galerie, wo die Demonstrationen der " Partie animation " stattfinden. Ueber zwei Rampen gelangt der Besucher in die "Partie figurative ", die er, um den wiederum im allgemeinen Teil des Sektors gelegenen Ausgang zu erreichen, durchqueren muss.

1. Partie animation

Sie soll als Attraktion die Besucher zu einer Besichtigung der Abteilung Luftfahrt anziehen und ihn mit dem Flugwesen vertraut machen. Als ersten Eindruck erhält er in einem halbverdunkelten Raum die unendliche Weite des nächtlichen Himmels. Der Raum enthält im wesentlichen die Piste eines Flughafens sowie eine grosse, zentrale und zwei kleinere, seitliche Projektionswände.

Neuartig bei dieser Lösung zur Darstellung der Piste, des Flugzeuges usw. ist der bühnengerechte Einsatz von Lichteffekten, ergänzt durch akustische Effekte, wie Motorengeräusche, Erklärungen, usw.

Diese Darstellung bezweckt, den Besuchern in eindrücklicher Weise den Start und die Landung eines Flugzeuges zu zeigen; dazu werden gleichzeitig auf den seitlichen Projektionsschirmen bestimmte technische Vorgänge und Handlungen, wie z.B. Gespräche Kontrollturm - Cockpit usw. demonstriert. Die grosse Leinwand dagegen dient ausschliesslich der Wiedergabe eines Filmes über die verschiedenen Anwendungsgebiete der Luftfahrt und eines Fluges, wie ihn der Passagier erlebt; er zeigt u.a. welche Vorkehrungen auf dem Boden und in der Luft für ein ruhiges und sicheres Fliegen getroffen werden müssen, wie die Luftfahrt die Welt kleiner werden lässt und wie unser Land an das (Luft-) Meer angeschlossen wird.

S z e n a r i o :

Der zeitliche Ablauf einer Vorführung in der "Partie animation" ist wie folgt vorgesehen:

1. Szene: Film auf der zentralen Leinwand Dauer: 2'30"

Thema: Was bedeutet die Luftfahrt für Dich?

Die Luftfahrt als Helfer
 Die Luftfahrt als Sport
 Die Luftfahrt als individuelles Transportmittel
 Die Luftfahrt als kollektives Transportmittel
 Der Luftverkehr
 Die Militäraviatik

2. Szene: Demonstration Dauer: 1'20"

Thema: Starten 1954 → 2014

Die zentrale Leinwand wird eingezogen, die Pistenlichter leuchten auf, das Flugzeug, dargestellt durch seine Positionslichter und die Schattenumrisse, rollt vom Flughafen zum Pistenanfang, es folgen Gespräche Kontrollturm-Cockpit, ergänzt durch Filme oder Dias auf den seitlichen Projektionsschirmen; Start.

3. Szene: Film auf der zentralen Leinwand Dauer: 4'30"

Thema: Was bedeutet die Luftfahrt für Dich

Die Geräusche des sich entfernenden Flugzeuges werden vom Film übernommen.
 Der Film zeigt die Rolle der Luftfahrt als Bindeglied der Schweiz mit der Welt sowie die volkswirtschaftliche Bedeutung des heutigen Luftverkehrs, Ausschnitte aus dem Flugbetrieb, usw.
 Der Film endet mit dem Anflug des Flugzeuges auf einem Flughafen.

4. Szene: Demonstration

Dauer: 1'11"

Thema: Landen

Auf der Piste wird dann, gleichsam als Fortsetzung des Filmes, die Landung demonstriert, ähnlich wie der Start in der 2. Szene.

Die Dauer der Vorführung für die vier Szenen wird ca. 10 Minuten betragen. In der Stunde werden vier Vorführungen gegeben, sodass eine nahezu permanente Demonstration vorliegt. Es können, da die Galerie ca. 370 Personen aufnimmt, stündlich bis zu 1500 Besucher erfasst werden.

2. Partie figurative

Hier wird eine gegenständliche Ausstellung vorgesehen, damit der Besucher in unmittelbaren Kontakt mit der Luftfahrt kommt. Aufgabe dieses Ausstellungsteils ist es, in leichtfasslicher und anschaulicher Weise vor allem die Bedeutung der Luftfahrt für das wirtschaftliche und kulturelle Leben unseres Landes zum Ausdruck zu bringen. Ausserdem werden Darstellungen über die Eroberung des Luftraumes, das Luftfahrzeug als Helfer, den Flugsport und die Luftfahrtindustrie gezeigt und Demonstrationsobjekte, wie z.B. Düsenmotor, Cockpit, Radargerät im Betrieb, Meteorolog an der Ausarbeitung einer Wetterkarte, Flugzeugmodelle usw. gezeigt.

Die Darstellungen gliedern sich in drei Themen, die, um die Aufmerksamkeit der Besucher zu erhöhen und um ihn direkt anzusprechen, in Fragen gekleidet sind und zur Hauptsache umfassen:

a) Entwicklung (wie kam es so weit?)

Entwicklung der Luftfahrt im allgemeinen und in der Schweiz
Gründung der Fluggesellschaften
Entwicklung der Flugzeugtypen
Leistungsvergleiche, usw.

b) Bedeutung (was bedeutet die Luftfahrt für Dich ?)

Die Welt ist kleiner geworden
Die Schweiz ist kein Binnenland mehr
Die Swissair - eine Stütze unserer Volkswirtschaft
Die Berufe bei der Luftfahrt

c) Erfordernisse(was braucht es dazu?)

Höchstmass an Technik
Schulung
Flugsicherung
Auskunftsstand für 1000 Fragen und Antworten

Sind Sie dem Verein "Verkehrshaus der Schweiz" schon beigetreten? Beitrittskarten sind im Sekretariat erhältlich.

15

EINSATZKOMMISSION

Kommentar 1962 und Sommerflugplan 1963

Kurz möchte ich noch auf das Jahr 1962 zurückblenden.

Allgemein waren sehr strenge Einsätze zu fliegen, wobei vor allem der Europasektor deutlich hervorstach. Dies zeigte sich auch schon daraus, dass etliche Piloten ihre liebe Not hatten mit dem "Ferienmachen". Zum Teil konnten diese gar nicht bezogen werden, denn unter Ferien stelle ich mir mindestens drei aufeinanderfolgende Wochen vor.

Den Kommentar über die roten Zettel kann ich mir ersparen und sagen "siehe Kommentar 1962". Diese unangenehme Angelegenheit hat sich seit 1961 überhaupt nicht geändert, was ausserordentlich bedauerlich und für die jeweils Betroffenen mühsam und unerfreulich war und bleiben wird.

Ich glaube, dass man auf die Dauer nicht nur immer die IBM als "Sündenbock" bezeichnen darf.

Es hat sich auch gezeigt, dass nach einer 5-tägigen Rotation zwei Freitage kein Luxus sind, vor allem da ein für alle Mal die Auffassung von der strengen "Sommersaison" und der geruhsamen "Wintersaison" begraben werden muss.

Nun noch einige Bemerkungen zu den Sommerrotationen 1963.

Im NA, SA, FA und ME sind keine wesentlichen Änderungen zu verzeichnen. Für den Europa-Sektor (SE-210 und CV-440) wird es infolge des Besatzungsstandes wiederum einen strengen Einsatzturnus geben. Die Rotationen sind im Rahmen der FDR, und es wurde speziell auf die Einhaltung der meal time geachtet. Dass nach einer 5-tägigen Rotation zwei Freitage folgen, ist nicht nach FDR (1 Tag), aber im Hinblick auf die aussergewöhnliche Beanspruchung der Besatzungsmitglieder bestimmt vertretbar. Ebenfalls auch die Fassung der neuen FDR mit dem Wortlaut:

"Where meal time or meal aboard very exceptionally cannot be arranged, the max. flight duty time is reduced to 9 hours."

Wobei unter flight duty time die Zeit von Beginn pre-flight duty bis Ende post flight duty zu verstehen ist. Einsätze, welche die maximalen Limiten überschreiten, können, sofern ein unbedingtes Erfordernis vorliegt und für beide Teile als zweckmässiger erscheinen, aufgrund des Art. 21 des Arbeitsvertrages auch durch die Aeropers im gegenseitigen Einvernehmen bewilligt werden. Sollten Sie nach gemachten Erfahrungen Vorschläge haben, so wäre ich Ihnen dankbar, wenn Sie dieselben schriftlich zuhanden der Einsatzkommission dem Sekretariat der Aeropers abgeben würden.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich allen Mitgliedern, welche die Bemühungen der Einsatzkommission auch mit freiwilliger Mithilfe unterstützt haben, danken.

Für die Einsatzkommission:

sig. K. Strickler

Oct. 4 1960	Kollision mit Starenschwarm während des Starts, Boston	Eastern Airlines	Lockhead Electra N 5533
----------------	---	---------------------	----------------------------

Aus dem Untersuchungsbericht des CAB

Hergang:

Um 1740 EDT (Eastern Daylight Time) stürzte Eastern Air Lines Electra N 5533 unmittelbar nach dem Start von Piste 09 von Boston-Logan International Airport in die Winthrop Bay. Zehn der 72 Personen an Bord überlebten den Unfall das Flugzeug wurde total zerstört.

Einige Sekunden nach dem Abheben stiess das Flugzeug mit einem Schwarm Stare zusammen. Eine Anzahl Vögel drang in die Triebwerke 1, 2 und 4 ein. Triebwerk No. 1 wurde abgestellt und sein Propeller gesegelt; No. 2 und 4 erlitten einen erheblichen momentanen Leistungsverlust. Als Folge des plötzlichen Leistungsabfalles schob das Flugzeug nach links und verlangsamte bis zur Abreissgeschwindigkeit. Da die Geschwindigkeit während der schiebenden und schiefernden Kurve weiter zusammenfiel, senkte sich der linke Flügel, die Nase hob sich, und das Flugzeug rollte in eine Linksvrille und fiel fast senkrecht ins Wasser. Die Höhe von weniger als 150 ft schloss ein Retablieren eindeutig aus.

Untersuchung:

Der CAB kam zum Schluss, dass die wahrscheinliche Ursache dieses Unfalls der äusserst kritische Leistungsverlust (wenn auch z.Z. nur für relativ kurze Zeit) als Folge der Kollision mit dem Vogelschwarm war, resultierend in Geschwindigkeits- und Steuerverlust während des Starts.

Mit etwas weniger als 98'000 lb wurde weit unter dem maximal erlaubten Gewicht gestartet. Die Ladeverteilung war in Ordnung.

Das Wetter hatte keinen Einfluss auf den Unfall.

Aufgrund der Lage von 75-100 Vogelkadavern relativ zum Abhebepunkt des Flugzeuges konnte ermittelt werden, dass die Kollision mit dem Vogelschwarm ungefähr 6 Sek. nach dem Abheben geschah. Die Totalzeit vom Start bis zum Absturz betrug 47.5 Sek.; 20 Sekunden wurden bis zum Abheben benötigt, sodass sich das Flugzeug ca. 27 Sek. in der Luft befand.

Das Flugzeug konnte aus dem Wasser gehoben und untersucht werden. Strukturell und mechanisch lieferten die Trümmer keine Hinweise, die neben den Triebwerken als zusätzliche Ursache für den Unfall hätten gedeutet werden können.

Da die äusseren Windschutzscheiben und die Pitot-Drüsen nicht mehr aufgefunden werden konnten, war man nicht in der Lage, abzuklären, ob Vögel auch auf die Windschutzscheiben aufgeschlagen hatten und dadurch die Sicht für die Piloten beeinträchtigen konnten und ob möglicherweise eine oder beide Pitot-Drüsen durch Vögel verstopft worden waren.

Triebwerke: (Allison model 501-D13)

Es wurde festgestellt, dass Triebwerk No. 2 im Fluge kurzzeitig ausgelöscht hatte. Dies bewirkte zusammen mit dem stillgelegten Triebwerk 1 für eine gewisse Zeit kompletten Leistungsverlust auf der linken Seite, was das Schiebemoment nach links erklärt.

Mit Ausnahme von Triebwerk 3 wiesen alle Triebwerke Reste und Spuren von Vögeln auf.

In Zusammenarbeit mit FAA und Lockheed wurden Windkanal-Tests über das Eindringen von Vögeln in die Triebwerke durchgeführt. Diese Versuche zeigten folgende Ergebnisse:

Ein Star verursachte bei Reise- und Startleistung unbedeutenden Leistungsunterbruch. Das Triebwerk lieferte, nachdem es " den Vogel verdaut hatte ", ungefähr 90% seiner Ausgangsleistung. Nach (" der Verdauung " von) zwei Staren verlor das Triebwerk bei Reiseleistung ca. 15%, bei Startleistung ca. 10% seiner ursprünglichen Leistung. In beiden Fällen lieferte es immer wenigstens 50% seiner Soll-Leistung.

Nach 4 Staren betrug der Leistungsabfall bei Startleistung ca. 15%. Während 1-3 Sekunden fiel die Leistung unter 50%. In einem von drei Tests wurde ein Autofeathering-Signal ausgelöst.

Nach 6 Staren betrug der Leistungsabfall bei Startleistung ca. 23%. In einem Fall erholte sich das Triebwerk nicht mehr. Bei einem weiteren Test blieb die Leistung für 4 Sek. unter 50%. Beim letzten Versuch löschte das Triebwerk aus, zündete dann wieder und gab nach 7 Sek. 50% oder mehr Leistung ab.

8 Stare produzierten bei Startleistung ein Autofeathering-Signal bei allen drei Versuchen. Das Triebwerk erholte sich in zwei Fällen nicht mehr. Beim dritten Fall löschte es aus; zündete wieder und erholte sich teilweise, begann jedoch zu " pumpen " und wurde zu heiss, sodass es abgestellt werden musste.

Zweimal 4 Stare nacheinander wirkten sich noch ungünstiger aus.

Passagiersitze und Sitzgurte:

Mit Ausnahme von Zwei Kabinensitzen und den Lounge-Sitzen wurden sämtliche Sitze beim Aufprall aufs Wasser losgerissen und nach vorn geschleudert. - 14 von 33 Sitzgurten wurden von ihrer Befestigung komplett, 7 teilweise losgerissen.

(Gekürzt aus Aviation Week, Sept. 24, 1962)

* * * * *