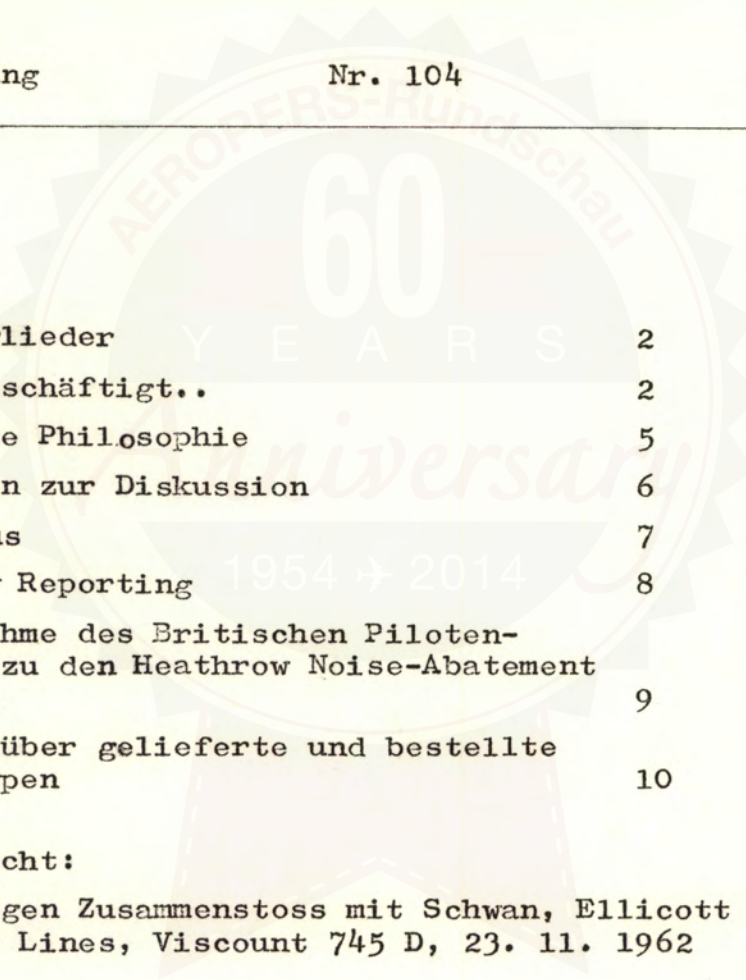


aeropers rundschau

10. Jahrgang

Nr. 104

Juni 1963



Liebe Mitglieder	2
Was uns beschäftigt..	2
Es lebe die Philosophie	5
Wir stellen zur Diskussion	6
Biorhythmus	7
Deficiency Reporting	8
Stellungnahme des Britischen Piloten- verbandes zu den Heathrow Noise-Abatement Procedures	9
Statistik über gelieferte und bestellte Flugzeugtypen	10

Unfallbericht:

Absturz wegen Zusammenstoss mit Schwan, Ellicott City, Md.,
United Air Lines, Viscount 745 D, 23. 11. 1962

Redaktion:

Capt. H. Kaufmann
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,

Neuaufnahmen

Herr Jürg Meier, Pilot, wurde neu in die Aeropers aufgenommen. Wir heissen ihn in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

Aktuelle Probleme

Da ich an der Generalversammlung ebenfalls eingehend auf die aktuellen Probleme eingegangen bin, werden Sie durch das entsprechende Protokoll orientiert.

Mit freundlichen Grüßen

A. Sooder

WAS UNS BESCHÄFTIGT.....

zur Hauptsache.....

beschäftigte uns die Vorbereitung der ordentlichen Generalversammlung und jetzt beschäftigt uns die Erstellung des Protokolls. Das Protokoll wird Ihnen statutengemäss innerhalb der nächsten 4 Wochen zugehen.

Neue Streifenregelung

Die Swissair hat uns einen Neuvorschlag für eine Streifenregelung, welche eine Koordination der einzelnen Besatzungskategorien bringen soll, unterbreitet.

Der Vorstand hat in seiner letzten Sitzung diesen Vorschlag geprüft und wird seine Meinung darüber der Swissair in nächster Zeit bekanntgeben. Ich möchte in diesem Zusammenhang nicht unerwähnt lassen, dass es sehr erfreulich ist, dass die Swissair die Aeropers in dieser Angelegenheit begrüsst hat, da gemäss Artikel 8 unseres Arbeitsvertrages bekanntlich ja die Ordnung der Abzeichen allein die Sache der Swissair ist.

CV-990 Einsatz SR 110/103/102/101

Zwischen der Aeropers und der Swissair wurde nachfolgende Abmachung getroffen:

Die Aeropers akzeptiert die obgenannte Rotation, obwohl damit die max. duty time gemäss FOM 2.1.3. § 201, Note 1 um 40 Minuten (12:45 bis 22:25) überschritten wird unter folgenden Bedingungen:

- a) Die Regelung gilt vorläufig nur für den Sommerflugplan 1963
- b) Die Besatzung muss den ATC-Flight Plan in Genf (through-flight plan für SR 102/101) nicht failen (wird durch Dispatch LSZZ besorgt).

Diese Regelung sollte es ermöglichen, dass in Genf trotz der kurzen Groundtime genügend Zeit verbleibt, um eine kleine Mahlzeit zu sich zu nehmen.

Artikel 20, Arbeitsvertrag (Qualifikationswesen)

Abs. 2 des obgenannten Artikels lautet:

" Die Swissair bestimmt das Qualifikationsverfahren. Qualifikationen werden mündlich eröffnet, unterdurchschnittliche Qualifikationen dem Betroffenen überdies schriftlich bestätigt. "

Um nun den Papierkrieg nicht noch mehr anschwellen zu lassen, wurde zwischen der Aeropers und der Swissair folgendes vereinbart:

Unterdurchschnittliche Jahresqualifikationen werden dem Betroffenen im Original zwecks Einsichtnahme und Unterzeichnung vorgelegt. Eine Kopie dieser Qualifikation wird nur auf besonderen Wunsch des Betroffenen hergestellt.

Qualifikationen von Route-Checks und Home-Base-Checks erfolgen auf vorgedruckten Formularen bzw. Checkbüchlein und werden vom Piloten unterschrieben. Eine Reproduktion derselben ist nicht vorgesehen, da das Original jederzeit eingesehen werden kann.

Qualifikationen von Umschulungskursen oder besonderen Ereignissen werden den Piloten stets schriftlich bekanntgegeben.

Deplacement- und Unterkunftsfragen

In Bangkok und in Algier wurde das Deplacement neu festgelegt. Die Swissair teilte uns mit, dass sie beabsichtige, in Chicago das Edge Water Beach Hotel als neues Crew-Hotel zu bestimmen.

IFALPA-Supersonic Symposium

Vom 12. bis 14. November 1963 wird in London das obgenannte Treffen stattfinden, an dem ebenfalls Vertreter der Industrie und der Regierungen teilnehmen werden.

Wir haben die IFALPA ersucht, auch Vertreter des schweizerischen Luftamtes einzuladen.

Ueber eine allfällige Teilnahme der Aeropers wird der Vorstand entscheiden, sobald die definitive Traktandenliste bekannt ist.

Fest steht auf jeden Fall, dass diesem Problem grösste Beachtung geschenkt werden muss, hat doch die PAA bereits - allerdings mit gewissen Klauseln und Verbehalten - 6 Concorde bestellt.

Vergünstigungen bei auf dem Flughafen ansässigen Firmen

Folgende Firmen gewähren Vergünstigungen:

Blumengeschäft F. Fontolliet	10%
Grieder Airshop	10%
Schweizer Heimatwerk	10%
Coiffeur Lieb	5%
Türler Uhren	5%
Hertz AG, Autovermietung	10%
Garage Riesbach AG, Autovermietung	10%
Welti-Furrer, Autovermietung	10%
Taxi-Unternehmungen	10%

Andere Vereinigungen

Der neue Vorstand der FEV setzt sich wie folgt zusammen:

Präsident:	H. Sachs
Vize-Präsident:	U. Schnurrenberger
Aktuar:	E. Mehri
Kassier:	E. Schlotterbeck
Besitzer:	E. Vollenweider
	W. Roduner
	E. Vollmar

Der Einsatzkommission steht E. Vollenweider vor.

Mit freundlichen Grüssen
Dr. P. Hunziker

ES LEBE DIE PHILCSOPHIE!

Diogenes, ein Schüler des grossen Sokrates, dürfte dem Leser wegen seiner Bedürfnislosigkeit und namentlich durch seine legendäre Begegnung mit Alexander dem Grossen hinlänglich bekannt sein. Die Schule dieses lebenswürdigen Denkers scheint auf der Balkanhalbinsel weiterzuleben, und erst kürzlich hatte ich das seltene Vergnügen, einem dieser selbstlosen, die Materie verachtenden Anhänger zu begegnen.

Er sass vorne rechts, links der Herr Kommandant und ich mit dem Attribut " Ferner liefen " im Hintergrund des Caravelle-Cockpits. Sind Sie im Bild, lieber Leser, oder muss ich noch den roten Stern über den goldenen Schwingen des Pilotenabzeichens erwähnen? Nein, ich glaube es genügt, und die Anekdote kann beginnen.

Im Anflug auf Frankfurt - der arische Controlleur überbietet sich mit blumigen Ausdrücken wie " Penetrationturn ", " High Noon " usw. und vor allem in der Rasanz seines brillanten Redeflusses - es prasselt Frequenzen - Fragen stürmen ein - man kann zusammenfassend sagen: Für Klein-Diogenes überstürzen sich die flugtechnischen Ereignisse. Und mitten in diesen Jubel-Trubel-Heiterkeit platzt wie eine Bombe die Frage des Kommandanten an seinen fliegenden Philosophen: " Where do you have your charts and your Route Manual ? ". Glauben Sie, der Mann sei pflichtschuldig in sich zusammengesunken? Keineswegs! Sein Meister Diogenes hätte kaum besser als dies zurückschlagen können: " Oh, I am sorry, it's too big for me! ".

Schon Ikarus soll sich die Anflugfrequenzen auf der Rückseite einer Cigarettschachtel gemerkt haben.

N.G.

AROUND AND ABOUT

A very senior captain was asked how he still kept his licence: " Experience, my boy, " he replied.

The chap said: " What about eyesight - can you still see the ground when you're landing? "

The v.s.c. said: " Good heavens, I don't even look out - I keep an eye on the second Dicky and when he stiffens, I pull back the stick! ".

LIEBE KAMERADEN!

Die Bestrebungen um ein erspriessliches Arbeitsklima beschäftigen uns alle noch und noch. Vor Kurzen hat einer von uns in seiner Eigenschaft als Chefpilot Stellvertreter in die Rundschau geschrieben und ist für ein positives Einvernehmen eingestanden. Dies habe ich als Lichtblick aufgenommen. Gerne will ich die dargereichte Hand annehmen. Dabei ist mir aber bewusst, dass es vielfach schwierig ist, nur in schönem, kameradschaftlichem Verstehen zu arbeiten, wo unser Idealistenberuf so straff unter Kontrolle und Kritik steht. Die Grenze zwischen notwendiger Strenge zwecks Flugsicherheit und Respekt vor jeder einzelnen Person - die ihren Charakter nicht lebenslänglich zu Markte getragen sehen möchte - ist sicher schwierig zu finden und verlangt ein gegenseitiges Entgegenkommen.

Gerade die neue Aeropers-Umfrage über Eignung von Vorgesetzten und die bisher gehörten Kommentaren zeigen, dass eben gar niemand will, dass seiner Person allzu nahe getreten wird. Dass diese Umfrage überhaupt zustande kam, deutet immerhin auf einen Krankheitszustand hin, der dringend zu heilen ist. Darf ich Euch einen Gedanken vorbringen, der als " Friedensangebot " gleich gemeint ist wie der eingangs erwähnte Rundschau-Artikel unseres Chefpiloten-Stellvertreters?

Wir möchten nur gute Vorgesetzte und Lehrer sehen und auch die Firma hat sicher dasselbe Ziel. Die technische Ausbildung zu diesen Chargen ist bestimmt erstklassig. Ueber pädagogische Ausbildung und Eignungsprüfung habe ich bisher nicht viel gehört, sodass die Vermutung besteht, in dieser Sparte sei es jedem Einzelnen überlassen, wie weit er sich im Selbststudium zu einem guten Pädagogen ausbilden wolle. Wäre dieses System aber genügend? Wenn ich im Irrtum bin, lasse ich mich gerne eines Besseren belehren.

Ferner: Jede Gemeinde hat eine Schulbehörde. Deren Mitglieder besuchen regelmässig die Unterrichtsstunden und sehen das Verhältnis Lehrer-Schüler im Alltag. Könnten wir aus unserem Pilotenkorps nicht Kameraden wählen, die das Recht hätten, als " Schulräte " Theorie und Flugunterricht mitanzuhören? Die Kandidaten könnten eventuell gemeinsam von Swissair und Aeropers aufgestellt werden und dann allen Kameraden zur Wahl vorgeschlagen werden.

Da wir auch eine Art Gemeinde sind, aus der man nicht einfach austreten kann, wenn es einem darin nicht mehr passt, betrachte ich eine weitere Demokratisierung als eindeutiges Positivum. Was sagt Ihr dazu?

Euer Schneebutz

BIORHYTHMUS

Die Biorhythmenlehre wird Industrien, Verwaltungen, Verkehrsbetrieben und Fluggesellschaften immer wieder angepriesen, wobei die Verküfer mit sensationellen Ergebnissen ihrer Verfahren argumentieren. Es war deshalb vom verkehrspsychologischen Institut Wien sehr verdienstvoll, die praktischen Auswirkungen der Biorhythmenlehre an den Verkehrsunfällen in neutraler und wissenschaftlich exakter Weise zu überprüfen.

Die österreichische Gesellschaft für Biorhythmik lieferte die Angaben von 99 Personen, die Verkehrsunfälle gehabt hatten. Danach waren zu erwarten

1666 günstige Tage
4565 "neutrale" Tage
3768 ungünstige (unfalldisponierte) Tage.

Nach der reinen Zufälligkeit hätten sich die geprüften Unfälle auf diese drei Gruppen wie folgt verteilen müssen:

16,5 der Unfälle auf günstige Tage
42,2 der Unfälle auf neutrale Tage
37,3 der Unfälle auf ungünstige Tage

In Wirklichkeit verteilten sich die Unfälle wie folgt:

11 auf günstige Tage
48 auf neutrale Tage
40 auf ungünstige Tage

Die statische Analyse der Differenzen zwischen der wirklichen und der rein zufällig zu erwartenden Verteilung ergab (mit dem Chi^2 -Test), dass die gefundene Abweichung mit einer Wahrscheinlichkeit von 40 Prozent rein zufällig war.

Die Untersuchungen beweisen, dass die Biorhythmik für die Unfallverhütung wertlos ist und dass die Biorhythmenlehre in das Gebiet einer phantasievollen Scharlatanerie gehört.

(NZZ - 28. 11. 1962)

DEFICIENCY REPORTING

by Captain A. Spooner, Secretary of IFALPA

If you fly along routes with satisfactory navigational aids and trouble-free communications and if you land at airfields which are equipped with ICAO standard landing aids, approach and taxiway lighting, and ICAO standard fire-fighting equipment and if you find ATC and Met services all you could wish for, then read no further.

But, if not, ask yourself this question, " What am I doing about it? ".

The present situation is that so many of us have simply given up in disgust and now soldier on without realising that the situation is one where we can do something about it.

We can fill in the IFALPA Deficiency Report Form.

This form was revised at the Salisbury Conference in March 1963 and a specimen is being sent to all Member Associations.

I wonder how many pilots even saw the old IFALPA Deficiency Report form? Or knew of its existence?

Why should you bother to complete yet another form?

Because the authorities in some of the most poorly equipped areas blandly assume that all is well and can support this assumption by the statement, " We have received no official complaints from the pilots. "

ICAO makes excellent plans; the States agree them; Regional ICAO meetings stress the need to implement them; IATA shows some interest and IFALPA backs these plans to the hilt, but you , and only you, can tell accurately where and how failure to install aids (and trained personnel) hurts most.

What happens to your Deficiency Report?

If you have done the job correctly, it gets posted to your own pilot Association which will then send the form, or a copy, to the IFALPA Regional Vice-President in whose region the deficiency has been noted. This RVP reports to IFALPA. Your pilot Association may also decide to make an approach to the Pilots' Association appropriate to the deficiency.

Your pilot Association should then acknowledge receipt of your completed Deficiency Report and send you another, or even two others.

Ultimately, your report will become part of a documented case which will be used, at ICAO and elsewhere, as ammunition in the fight to get you what you need, what ICAO thinks you ought to have and what you (if you have read this far) have not got.

What kind of deficiency is of most interest to IFALPA?

Near misses; inadequate approach lights; inadequate navigational facilities; static affected aids; inadequate communications; inefficient ATC; unnecessary delays; misuse of emergency frequencies; point-to-point RT over air-ground circuits - in fact all the usual things which make you mutter darkly, " It's about time someone did something about this. "

Who better than you?

STELLUNGNAHME DES BRITISCHEN PILOTENVERBANDES ZU DEN
HEATHROW NOISE-ABATEMENT PROCEDURES

Die britischen Piloten erhoben scharfe Einwände gegen die Lärmbekämpfungsvorschriften von London-Heathrow Airport. Sie vertreten die Ansicht, dass die Piloten durch diese Vorschriften gezwungen werden, zu nahe an den Sicherheitsgrenzen zu fliegen.

Zwei Startunfälle - derjenige eines BEA Comet in Ankara im Dezember 1961 mit 27 Toten, und derjenige eines American Airlines Boeing 707 in Idlewild im letzten März mit 97 Toten - werden zitiert, um die Zweifel über die Klugheit der Lärmbekämpfungsvorschriften zu unterstreichen.

Als Schlussfolgerungen der Untersuchung des Flugsicherheitsausschusses des britischen Pilotenverbandes führt der Rapport folgende Vorschläge an:

Die Steiglage des Flugzeuges sollte nicht steiler sein als diejenige, die nötig ist, um bei einem Triebwerkausfall die minimale Steiggeschwindigkeit einhalten zu können.

Die Triebwerkleistung sollte nicht unter normale Steigleistung reduziert werden bis genügend Sicherheitshöhe erreicht ist.
Keine Kurven unter 1000 ft/g.

(Aus Aviation Week, Sept. 3. 1962)

STATISTIK ÜBER GELIEFERTE UND BESTELLTE FLUGZEUGTYPEN

STAND APRIL 1963

Flugzeug- typ	Anzahl abge- lieferter Flz.	Anzahl Flug- gesellschaften	Anzahl bestellte od. nachbestellte Flz.	Anzahl nicht verkaufter Flz.
Boeing 707/720	333	27	31	
Boeing 727		7	131	
Bristol Britannia	82			
BAC-111		6	43	
Canadair CL-44	33	4		6
Convair 880	62	9		3
Convair 990	30	3		4
Douglas DC-8/DC-8F	181	22	21	
Fairchild F-27	95	12	12	
Fokker F-27	113	30	27	
Lockhead Electra	170	17		
Caravelle	136	18	29	
Vickers Viscount	432		6	
Comet 4, 4B, 4C	72	11		
Vickers VC-10		4	58	

Nov. 23 1962	Absturz wegen Zusammenstoss mit Schwan Ellicott City, Md.	United Air Lines Viscount 745 D
-----------------	--	------------------------------------

Aus dem Untersuchungsbericht des CAB

Hergang:

Flug 297 war unterwegs von Newark, New Jersey nach Washington, D.C. Um 1214 E.S.T. (Eastern Standard Time) erteilte Washington Center die Bewilligung zum Sinkflug von 10'000 auf 6000 ft. Um 1219 wurde an United 297 folgende Warnung übermittelt: " Be advised there's been numerous reports of considerable amount of ducks and geese around this area". Diese Meldung wurde bestätigt. Hierauf übernahm Washington Approach Radar das Flugzeug. Die zweite Radar-Vector-Anweisung (um 1223) wurde nicht bestätigt, und der Radar-Kontakt mit dem Flugzeug ging verloren.

Das Flugzeug war auf 6000 ft in einen Schwanenschwarm (Whistling Swans) geflogen und kollidierte mit mindestens zwei dieser Vögel. Durch einen Schwan wurde die rechte Hälfte des Höhenstabils beschädigt. Der andere Schwan durchbrach die linke Stabilo-Eintrittskante, bohrte sich durch die Stabilostruktur und zerbeulte bei seinem Austritt das Höhenruder. Die geschwächte Struktur brach an der beschädigten Stelle, wodurch das Flugzeug unkontrollierbar wurde.

Der Absturz erfolgte um 1224 in eine bewaldete Gegend 6 Meilen WSW von Ellicott City, Md. und kostete allen Insassen (13 Passagiere, 4 Besatzungen) das Leben.

Wetter:

1 bis 4/8 5000 ft, 20 Meilen Sicht.
Das Radar-Log des Wetterbüros von Washington National Airport registrierte " Birds "- oder " Angels " *)- Echos während der Zeit von 0815-1705.

Ursache:

CAB kam zum Schluss, dass die wahrscheinliche Ursache dieses Unfalls der Verlust der Steuerbarkeit als Folge von Bruch des linken Höhenstabils war, verursacht durch die Kollision mit einem Schwan.

*) Unbekannte Echos, vermutlich Vögel oder Insekten.

Das Problem der Kollision mit Vögeln:

Die Kollisionen mit Vögeln sind selbstverständlich seit vielen Jahren ein Problem. Seine Ernsthaftigkeit ging jedoch vor dem Jet-Age nicht über den Charakter eines Aergernisses hinaus. Die Geschwindigkeit der älteren Flugzeuge war so, dass in der Regel nur kleinere Beschädigungen entstanden. So lange die Geschwindigkeit relativ klein war, war dies auch die Annäherungsgeschwindigkeit und eventuelle Ausweichmanöver lagen auch im Rahmen der Möglichkeit. Trotzdem stellte man nach gründlichen Studien und Versuchen die Bedingung auf, dass die Windschutzscheiben eine minimale Stärke aufzuweisen haben, da sie offensichtlich die verwundbarste Stelle darstellten.

Eine der bemerkenswertesten Studien wurde durch CAA zwischen 1942 und 1946 unternommen, während welcher Zeit Daten über Vogelkollisionen gesammelt, analysiert und ausgewertet wurden. Der daraus resultierende Rapport zeigte, dass von allen Vogelkollisionen bei 28% die Windschutzscheiben getroffen wurden und dass von allen Kollisionen, die unter " schwere Beschädigungen " klassiert wurden, 37 % der Fälle die Windschutzscheiben betrafen. Der Rapport enthält ferner einige zusätzliche Zahlen, die zeigten, dass Beschädigungen an andern Flugzeugteilen keine ernsthafte Gefahr darstellten:

<u>Kollisionen mit:</u>	<u>% aller Kollisionen:</u>
Rumpf	31
Triebwerke	9
Flügel	23
andere (Antennen, Fahrwerk,Leitwerk *)	4

*) Nur 1 von 473 Fällen verursachte ernsthaften Schaden am Höhenleitwerk.

Aufgrund dieser Analyse kam man zum Schluss, dass weitere " Bird-proofing-requirements " nicht nötig seien. Diese Ansicht wurde durch die Tatsache erhärtet, dass keine Fluggesellschaft in USA einen Unfall wegen einer Kollision mit Vögeln zu registrieren hatte.

Durch den Electra-Unfall in Boston am 4. Okt. 1960 (siehe Unfallbericht, Rundschau März 63) wurde die Gültigkeit dieser Ansicht beendet. Dieser Unfall demonstrierte klar, dass sogar kleine Vögel, wenn in genügender Zahl, eine Kette von Folgen auslösen können, die ein modernes Flugzeug unkontrollierbar machen können. Eine Anzahl Tests und Studien nach dem Unfall Boston führten zu einem aufschlussreichen Rapport des Departements des Innern der United States *).

*) Aldrich, et al., Bird Hazard to Aircraft, Wildlife Leaflet 429, U.S. Dept. of Interior, Fish and Wildlife Service, Washington 25, D.C., January 1961.

Der Viscount-Unfall vom 23. November letzten Jahres machte das Problem komplexer. Wenn beim Electra-Unfall in Boston die Ursache im Leistungsverlust durch das Eindringen der Vögel in die Triebwerke lag, so stehen wir nun vor der Tatsache, dass ein einzelner Vogel das Leitwerk eines Flugzeuges derart beschädigen kann, dass daraus ein struktureller Bruch resultieren kann.

In der Analyse dieses Unfall kommt CAB zu folgenden Feststellungen:

- a) Die im CAA TDC Report 62, 1949, erwähnte Seltenheit von Leitwerkbeschädigungen durch Vögel trifft nicht mehr zu, weil die Leitwerke der modernen Flugzeuge verwundbarer sind. Früher war das Leitwerk durch Propeller und Flügel relativ gut gegen Kollisionsschäden geschützt. Die Entwicklung Richtung T-Leitwerke und Enten-Ueberschallform gibt zu bedenken, dass die Stabilisierungsflächen weder durch Rumpf, noch Flügel, noch Triebwerke geschützt sind.
- b) Die grössere Steig- und Sinkfluggeschwindigkeit kann zu einem grösseren Prozentsatz schwerwiegender Beschädigungen durch Vogelkollisionen führen.
- c) Nicht nur das Leitwerk, sondern auch andere lebenswichtige Teile moderner Flugzeuge wie Störklappen, Landeklappen, Verwindungsklappen usw. sind einer ernsthaften Beschädigung vermehrt ausgesetzt.
Aus diesen Gründen liegt die Notwendigkeit entsprechender Vorschriften für zweckmässige Schutzmassnahmen gegen katastrophale Beschädigungen durch Vogelkollisionen auf der Hand.

Mit einem umfangreichen neuen Test- und Studien-Programm, das inzwischen aufgestellt wurde, arbeitet man in dieser Richtung.

(Aus Aviation Week, April 8, 1963)

* * * *