

# aeropers rundschau

10. Jahrgang

Nr. 105

Juli 1963

|                       |    |
|-----------------------|----|
| Liebe Mitglieder      | 2  |
| 18. IFALPA-Konferenz  | 7  |
| Copilot's Association | 13 |

## Unfallbericht:

Seitensteuerdefekt verursacht Absturz, New York, International Airport, American Airlines, Boeing 707, 1. März 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

Der Vorstand hat die Herren Piloten

Bernhard Bühler  
und

Jean A. Dufour

einstimmig in die Aeropers aufgenommen. Wir heissen diese beiden Herren in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

Anstellung von ausländischen Piloten

Wie Sie aus dem Chefpiloten-Bulletin Nr. 98 ersehen, ist die Swissair gezwungen, weitere ausländische Piloten anzustellen. Die Gründe hierfür sind die folgenden:

Sektor CV-440, PIC

Auf diesem Sektor haben wir früherer Ausfälle wegen die folgenden Unterbestände:

August 2½ Piloten  
ab September 6 Piloten.

Bis wir diese Unterbestände aus den jetzigen Piloten in der Swissair ausgeglichen haben und unsere geplanten Umschulungskurse beendet haben, entschloss sich die Swissair von der KLM 6 PIC auszuleihen, welche die Aufstiegsmöglichkeiten unserer Piloten in keiner Weise beeinträchtigen. Diese 6 PIC werden wie folgt verwendet:

2 Piloten fliegen bis November den CV-440 als PIC und werden nachher als F/O auf DC-8 eingesetzt.

4 Piloten fliegen bis April 1964 als PIC und verlassen nachher die Swissair wieder.

Solange diese 6 Piloten auf CV-440 eingesetzt sind, haben sie keinen Einfluss auf die Umschulungsquote gemäss Seniority-Anhang.

Diese vorübergehende Anstellung von CV-440 PIC war dringend nötig, um die jetzigen PIC's zu entlasten, welche gemäss Reklamationen zu stark beansprucht sind. Diese Massnahme ermöglicht es, die Ferien zuzuteilen, normale Einsatzbedingungen zu schaffen und die gewünschten Rotationen sowie Freitage zu gewähren. Es ist jedoch zu bemerken, dass die Flugleistungen dieser ausgeliehenen Piloten nicht ausreichen, um generelle Einsatzerleichterungen, wie sie gewünscht werden, zu schaffen.

#### Sektor CV-440-Co-Piloten

Da dieses Jahr aus der SLS nur eine kleine Anzahl Piloten ausgestossen wird, müssen ebenfalls Co-Piloten eingestellt werden. Zu diesem Zwecke werden ca. 8 Piloten für 3 Jahre fest als Co-Piloten angestellt, welche in dieser Zeit kein Up-Grading machen können. Ob diese Piloten dann nach dieser Frist wieder zur KLM zurückgehen, wird die Situation der KLM nach diesen 3 Jahren entscheiden.

#### Sektor DC-8 Co-Piloten

Durch den Zuwachs von einem weiteren DC-8 fehlen hier aus dem gleichen Grunde Co-Piloten, wie auf dem Sektor CV-440. Durch den Pilotenabbau bei der KLM können also ausgebildete Co-Piloten auf DC-8 angestellt werden, welche der Swissair eine Umschulung ersparen. Hier werden ca. 10 Co-Piloten benötigt und ebenfalls für 3 Jahre fest als DC-8 Co-Piloten angestellt. Ebenfalls diese Piloten können während dieser Zeit bei uns kein Up-Grading machen. Die Rückkehr zur KLM wird sich ebenfalls nach diesen 3 Jahren entscheiden.

Der Vorstand hat dieser Massnahme zugestimmt und zusammenfassend in einem Brief wie folgt präzisiert:

##### 1. PIC CV-440

Um die bekannten Schwierigkeiten auf diesem Sektor überbrücken zu können, wird die vorübergehende Anstellung von 6 CV-440 PIC's bis zum 30. April 1964 gutgeheissen. Dass man aber 2 von diesen Piloten nach einem Einsatz von 1½ Monaten schon auf den DC-8 als F/O umschult, erscheint uns in Anbetracht des dafür nötigen Aufwandes nicht gerade glücklich. Solange diese Piloten als PIC eingesetzt werden, zählen sie für die Quote gemäss Anhang des Seniority-Reglementes nicht.

##### 2. Co-Piloten

Für die Anstellung von ausländischen Co-Piloten sind Sie gemäss Anhang des Seniority-Reglementes berechtigt. Um aber die schon oft besprochene Atmosphäre nicht in negativem Sinne zu fördern, würden wir es begrüessen, wenn

- a) auf dem DC-8 nur umgeschulte Co-Piloten angestellt würden und der restliche Bedarf aus unseren Reihen gedeckt wird;
- b) Co-Piloten vorwiegend für den CV-440 angestellt würden;
- c) die mit einem dreijährigen Vertrag angestellten Co-Piloten, welche von der KLM noch nicht entlassen sind, während ihrer Anstellung nicht zu einem PIC umgeschult werden. Es wäre allzu kurzfristig, hier Geld investieren zu wollen.

Entgegen unseres Schreibens vom 8. Juli können wir Ihnen heute beipflichten, dass diese Co-Piloten für die Bestimmung der Quote einbezogen werden.

Wie Sie aus dem Bulletin ersehen, sind die folgenden Umschulungen zum PIC geplant, welche auf der jetzigen Quote 1:4 basieren:

|        |   |           |   |           |  |
|--------|---|-----------|---|-----------|--|
| DC-8   | 5 | Schweizer |   |           |  |
| CV-990 | 1 | "         | 1 | Ausländer |  |
| SE-210 | 8 | "         | 2 | "         | ( Die HH. Stierli und N. Wiedmer fliegen keine Produktion )            |
| CV-440 | 7 | "         | 2 | "         | ( Herr Mooy steht unter dem AP-Vertrag und läuft mit seiner Gruppe ) . |

Zusammenfassend möchte ich nochmals bemerken, dass wir alles daran setzen müssen, um uns schweizerischen Nachwuchs zu schaffen. Die folgende Aufstellung zeigt uns den geplanten Bedarf bis 1968.

| Jahr | Bedarf | ungef. Bestand | Manko | Bemerkungen   |
|------|--------|----------------|-------|---------------|
| 1964 | 331    | 311            | 20    |               |
| 1965 | 336    | 316            | 20    |               |
| 1966 | 364    | 324            | 38    | 2 CV-990 mehr |
| 1967 | 365    | 333            | 32    |               |
| 1968 | 379    | 337            | 42    | 1 DC-8 mehr   |

Der ungefähre Bestand errechnet sich aus einem Zuwachs von 10 Piloten aus der SLS, Abgängen und Pensionierungen.

Bevor sich jemand bezüglich der Swissair-Planung oder seines gehemmten Fortkommens bei der Aeropers beklagt, bitte ich diejenigen, sich zuerst von Herrn Staubli oder Herrn Stierli ins Bild setzen zu lassen, wie es eigentlich für sie aussieht, denn allzu oft macht man sich falsche Vorstellungen, wie es in der Praxis aussieht. Diese Herren sind bestrebt, Sie gut zu orientieren und Ihren Wünschen so weit als möglich Rechnung zu tragen.

Durch die vorübergehende Anstellung von ausgebildeten DC-8 Co-Piloten können im heutigen Zeitpunkt teure Umschulungen gespart werden. Verschiedene Aeusserungen von Aeropers-Piloten, welche praktisch alle 2 Jahre eine Umschulung machten, lassen darauf schliessen, dass dieser stetige Wechsel nicht das Beste ist. Es wäre wünschenswert, dass man sich auf einem Flugzeugtyp etwas länger konsolidieren könnte.

Wenn der schweizerische Nachwuchs vorhanden ist, werden die Co-Piloten auf dem CV-440 ganz automatisch nicht zu lange auf diesem Typ verbleiben müssen, denn es muss Platz für den Nachwuchs geschaffen werden. Da der heutige Nachwuchs aber sehr klein ist, verbleiben heute die Co-Piloten etwas länger auf diesem Flugzeugtyp. Ich glaube nicht, dass man diese Gelegenheit von ausgebildeten DC-8 Co-Piloten, wie sie sich heute bietet, dazu benützt, um unsere Co-Piloten absichtlich länger auf dem CV-440 festzuhalten. Auf der finanziellen Seite sind mit dem neuen Vertrag keine Benachteiligungen mehr möglich.

#### Zusammenlegung der Seniority-Gruppen XX und XXI

Ich muss Ihnen mitteilen, dass sich die Gruppe XX mit dem Beschluss der Generalversammlung nicht abfindet und an die Swissair gelangt ist. Sie ist der Ansicht, dass die Generalversammlung für diese Entscheidung nicht zuständig ist und behält sich eine richterliche Klage vor. Die Angelegenheit wird nun mit der Swissair weiter behandelt, wobei wieder einmal die juristischen Fakultäten zu Rate gezogen werden müssen.

#### Reklame

Eine kürzlich erschienene Reklame in einer Zeitschrift veranlasst mich, Sie wieder einmal auf dieses Problem aufmerksam zu machen.

Die Aeropers hat mit der Propaganda-Abteilung der Swissair vereinbart, dass ohne Bewilligung der Aeropers keine Reklame erscheinen darf, bei der Piloten oder deren Uniformen zu Reklamezwecken verwendet werden. Diese Vereinbarung spielt ganz gut, obwohl die Propaganda-Abteilung mit entsprechenden Anträgen immer wieder angefragt wird.

Trotzdem erschien nun eine Reklame, und das Zustandekommen ist für uns ganz interessant, es wickelte sich folgendermassen ab:

An einem Samstag telephonierte ein eifriger Reklamefotograf einem Herrn X, welcher in der Swissair angestellt ist und orientierte sich, wo er eine Pilotenuniform erhalten könne. Da Herr X wusste, dass das Büro für Uniformierung am Samstag geschlossen war, gab er dem Fotografen die Adresse zweier Piloten im Dorfe Y an.

Der bewusste Herr machte sich auf den Weg und hatte Glück. Bei der Adresse von Pilot Z war nur die Frau zu Hause, welche ihm die Uniform herausgab, da er - wie er ihr mitteilte - im Auftrag der Swissair eine Fotoreklame machen müsse.

Auf diese Weise erschien dann eine Reklame in einer Zeitschrift mit einem Nichtpiloten in der gehaltenen Uniform und es hiess folgendermassen:

" Unsere Swissair-Piloten sind stramme  
Mannen. Einige von ihnen tragen mit  
Ueberzeugung ..... = Hemden. etc. "

Dieses Beispiel zeigt uns, mit was für Methoden vorgegangen wird, und eines Tages könnten wir in einem Reklametext erwähnt werden, welcher uns vielleicht keine grosse Ehre erweisen würde.

Mit freundlichen Grüssen

A. Sooder

---

#### ALITALIA

has ordered automatic landing systems for its fleet of 16 Caravelles, the first airline in the world to accept the new equipment. The system was developed jointly by Sud Aviation and Lear Siegler of California, and production began last January, after development research sponsored by FAA and the French Government. Sud Aviation has announced it will incorporate the automatic landing equipment on all future Caravelles. French civil aviation authorities have started certification proceedings for Caravelles with the equipment to land at a ceiling of 100 feet and visibility of a quarter of a mile. Current landing minimum in Europe is generally 200 feet and one half mile for all types of transports. In the U.S. it is 200 feet and a half mile for pistons and as a rule 300 feet and three quarters of a mile for big jets, although some airlines are authorized to lower jet minima at several large airports.

( Aus " ESSO " Aviation News Digest, Juni 18, 1963 )

## 18. IFALPA-KONFERENZ

Salisbury, S. Rhodesia

19. - 26. März 1963

---

Delegation aus der Schweiz:

AEROPERS: F. Stadelmann

FPAS: T. S. Patch

Letztes Jahr wurde nach vielem " wenn und aber " die gemeinsame Einladung der Pilot's Association of Central Africa und der South African Pilot's Association angenommen, weshalb die diesjährige in Salisbury ( South Rhodesia ) zur Durchführung gelangte.

Ausschlaggebend war, dass die Pilotenvereinigungen im aufgewühlten Afrika Auftrieb und Sträkung dringend benötigten. Es war sehr beeindruckend, was für Anstrengungen und finanzielle Opfer die beiden einladenden Vereinigungen auf sich nahmen, um der Konferenz grösstmöglichen Erfolg zu sichern und sie auch einflussreichen Kreisen bekannt zu machen.

So hat z.B. der durch die gegenwärtige politische Lage weit bekannte General Prime-Ministre, Sir Roy Valansky, die Konferenz eröffnet.

Die Abgelegenheit des Konferenzortes brachte, wie vorausgesehen, verschiedentlich Transportschwierigkeiten, was die Beteiligung beeinträchtigte und zu vielen Stimmvertretungen führte.

Die IFALPA umfasst gegenwärtig 46 Piloten-Vereinigungen, total 26'000 Mitglieder. An der Konferenz erschienen sind 27 Delegationen, total 67 Mann. Als Beobachter von Organisationen und Industriezweigen, welche an der Fliegerei interessiert sind, waren weitere 12 Mann anwesend.

Obschon die Swissair uns in verdankenswerter Weise wiederum zu Transportermässigungen verhalf, musste sich der Vorstand aus Sparsamkeitsgründen doch dazu entschliessen, diesmal nur eine Ein-Mann-Delegation zu senden. Eine mehrköpfige Delegation wäre allerdings sehr wünschenswert, da sie bedeutend mehr auszurichten vermag. Warum, sei nachstehend kurz erläutert:

Es würde nirgends hinführen, wollte man ständig in Vollsitzungen alle vorliegenden Probleme behandeln. Deshalb erfolgt eine Aufteilung in 6 Sachgebiete, bearbeitet durch 6 Sub-Committees. Diese können sich viel eingehender mit den zu bearbeitenden Vorschlägen, Empfehlungen und Resolutionen befassen. Also hier, bei deren Geburt muss man mitwirken können. Später, in der Vollversammlung wo über all die "fertigen Kinder" abgestimmt wird, lässt sich nicht mehr allzuviel erreichen.

Meist entfallen die uns ( AP ) speziell interessierenden Probleme auf 2 - 3 Sub-Committees, somit wäre es sehr wünschenswert, wenn unsere Delegation 2 - 3 köpfig wäre. Dies erklärt, warum aus kleineren Organisationen, die der IFALPA-Sache mehr Wichtigkeit beimessen als wir, trotz der Auslagen mit Dreier-Delegationen erscheinen. Bei grösseren Organisationen ist dies meist das Minimum.

Damit Finanz- und Transportschwierigkeiten sich nicht je länger je mehr nachteilig auf die Beteiligung, speziell seitens schwächerer Organisationen auswirken, sind Bestrebungen im Gange, die Konferenzen zukünftig, wenn immer möglich, in London durchzuführen. ( Nächstes Jahr noch in Manila ).

Die Traktandenliste enthielt diesmal keine eigentlichen Hauptprobleme, wie zum Beispiel umfassende Vertrags- und Salärvergleiche oder Flight und Duty Time Limitations. Letztere werden nächstes Jahr erneut aufgeholt werden, denn man möchte eine klarere Trennung zwischen Gesundheits- und Sozialaspekten.

Nachfolgend ein Auszug der wichtigen Probleme und Resolutionen:

## I. UNFÄLLE

Anhand ausführlicher Unfallberichte wurden verschiedene, schwerere Flugunfälle diskutiert, wobei es um die Frage ging, was für Vorkehrungen könnten deren Anzahl verringern. Dazu äusserte sich ein Experte:

" Vielen Ereignissen stehen wir machtlos gegenüber. Bei annähernd ebenso vielen aber müssen wir sagen, wir wissen nicht, wann, aber wo sie zu erwarten sind, nämlich dort, wo die Bodeneinrichtungen unzulänglich sind. "

### 1. Deficiency Reporting

Eine gefasste Resclution fordert alle dringendst auf, nicht nachzulassen und immer und immer wieder safety-beeinträchtigende Unzulänglichkeiten schriftlich zu rapportieren. Dies wird Ihnen durch das neue Deficiency Report Form, welches demnächst zur Verteilung gelangt, erleichtert werden.

Ich verweise auf Aeropers-Rundschau Nr. 104, Seite 8, " Deficiency Reporting ".

### 2. Destructive Objects ( bomb scare )

Dieses Traktandum wurde von den Amerikanern aufgebracht. Ihre Beunruhigung ist begreiflich, sind sie doch auch auf diesem Gebiete " most experienced ".

Der Goldtausch hat in den USA zu vier, in Kanada zu einem Bombenattentat geführt. Es ist so einfach, man versichert schnell eine existierende oder auch nur eine " papierene " Person riesenhoch für einen Flug ( Slot Maschinen, auch hohlköpfige hinter einem Desk, stehen bereitwilligst dem grössten Gaunergesicht zu Diensten, sofern er sie mit dem nötigen Kleingeld behandelt ) und lässt das Flugzeug dann explodieren.



Die Amerikaner zeigten anhand von weiteren Beispielen, dass die unkontrollierbare, kurzfristige Versicherungsmöglichkeit auf den Flugplätzen weitgehend dafür verantwortlich gemacht werden muss und so kam es zu folgender RESOLUTION:

" Therefore, be it resolved that IFALPA Member Associations oppose the sale of passenger flight insurances on any airport property. "

Verschiedentlich gab es Schwierigkeiten, wenn Verdachtsmomente die Durchsuchung von Pax-Gepäck nötig erscheinen liessen. Führte der Flug nicht über die Grenze, war die Rechtslage meist umstritten.

RESOLUTION:

" Therefore, be it resolved that IFALPA Member Associations strongly urge for a provision in " the Conditions of Carriage " in the appropriate regulations which would permit the examination of the contents of all passenger luggage or hand baggage transported on passenger aircraft. "

3. Dinghies ( life rafts )

Untersuchungsberichten ist zu entnehmen, dass noch heute Flugzeuge verkehren, die für Unfälle, sei zu Land oder zu Wasser, geradezu unverantwortlich ausgerüstet sind. Ditchings werfen immer wieder die Frage auf, Dinghies and/ or live vests ? Bitter gemachte Erfahrungen zeigen, dass die " 90-Minutes-cff-shore rule " von der ICAO sehr diskutabel ist. Zwei Tatsachen müssen sehr zu denken geben:

Liegt ein Mensch 6 Stunden in zwölfgrädigem Wasser, so tritt der Tod ein.

Von 98 Ditchings waren 19 während Starts und Landungen.

Hierüber besteht eine sehr umfassende Studie von B.W. Townsend, " Safety in Over-Water-Flights, a study of ten years losses of aircraft over water ".

RESOLUTION:

" Therefore be it resolved, that, IFALPA Member Associations should press for the carriage of dinghies through goverment regulations, on all flights where an aircraft is exposed to the risk of alighing on water during any stage of flight, including departure and arrival. The dinghies should be of such a number as to provide all occupants, including infants with suitable space for survival and the care of any injured ".

Die erwähnte Studie ist sehr interessant, nicht für die Öffentlichkeit bestimmt, jedoch Aeropers-Mitgliedern via Sekretariat zugänglich.

#### 4. Pilot and Controller

Die Unfälle von Bangkok und Bombay haben erneut gezeigt, dass ein Controller eine descent Clearance geben kann, welche die entsprechende MTA nicht, resp. zu wenig berücksichtigt, und dies im besten Einvernehmen mit den einschlägigen ICAO-Dokumenten.

#### RESOLUTION:

" Be it resolved that:  
ICAO be invited to amend the appropriate documents, including Annex 11 to include prevention of collision with terrain as one of the objectives of ATC. "

## II. VERSCHIEDENES

### 1. All weather landing

Auf diesem Gebiete sind die KLM Piloten äusserst aktiv. Es fand denn auch vom 16. - 17. Oktober 1962 in Amsterdam ein Meeting statt, worüber ein sehr umfangreicher Bericht besteht:

Report of Meeting  
on  
Allweather Landing.  
The last 100 ft.

Daran interessierte Mitglieder können sich diesen Rapport vom Aeropers-Sekretariat ausleihen.

Man ist der Ansicht, das Herabsetzen von Minima werde teilweise forciert und dabei " Hazardous Training Practices " angewendet. Der Stand von Approach-Equipment and Aids hinkt wieder einmal hinterher.

Es erscheint sehr fraglich, ob unterhalb 200 ft vom automatic control oder auch vom trainierenden Piloten gemachte Fehler vom überwachenden Piloten noch mit Erfolg korrigiert werden können.

It is our opinion that the aircraft instrumentation, airport lighting and navigational facilities, and the flight characteristics of the present jet aircraft preclude their operation in " under the hood " training to an altitude of 100 ft.

Eine entsprechende Resolution wurde von den KLM Piloten nicht ratifiziert ( nicht wegen des Sinnes, hier ist man sich einig, sondern wegen des Wortlautes ).

Voraussichtlich wird die Resolution nächstes Jahr in neuen Kleid ratifiziert werden.

Ratifiziert hingegen wurde folgende

RESOLUTION:

" If a pilot is required to carry out a landing with the aircraft under automatic control below the altitude down to which it is proper to operate under manual control, then the pilot should not be held legally responsible for any accident or incident occurring in the landing phase. "

2. Noise Abatement

Die, die hören und die, die pilotieren, haben das Heu nicht auf der gleichen Bühne. Unter Letzteren finden sich viele, die der Ansicht sind, von ihnen und ihren Maschinen würden manchmal zu grosse Kunststücke verlangt, die mehr mit Schaufliegen als mit nötigen Margen zu tun hätten. ( Siehe AP-Rundschau 104, Seite 9. )

RESOLUTION:

- " Therefore be it resolved that
- IFALPA Member Associations refuse to endorse or accept noise abatement procedures which require:
1. Clearances or communications designed to change headings below 600 feet;
  2. Turns below 600 feet for noise abatement purposes.
  3. Reduction of power earlier or to a greater extent than good operation practices would dictate.
  4. Climbs at airspeeds less than manoeuvring speeds for the existing flap configuration;
  5. Procedures when weather is below 1000 feet and three nautical miles;
  6. Utilization of preferential runways for noise abatement purposes when -
    - (a) runways are other than clean and dry;
    - (b) there exists a wind speed greater than 10 kts;
    - (c) the wind angle exceeds 80° from the runway heading;
    - (d) there exists a tailwind greater than 5 kts for take-off or landing.
  7. That approaches be conducted above glide slope for noise abatement purposes;
  8. Communication other than those required for standard traffic separation during take-off and approach.
  9. Displacement of runway threshold. "

3. Budget

Wir überall steigen die Kosten auch innerhalb der IFALPA. Der neue Mitgliederbeitrag soll die Auslagen für die nächsten 3 - 4 Jahre decken können.

Die Erhöhung beträgt pro Jahr pro Kopf 6 Shilling, ist jetzt somit 25 Shilling. Der IFALPA Sekretär ist kein Jurist.

#### 4. Pensionierung

Die vertraglichen Regelungen bezüglich Rücktrittsalter sind sich weitgehendst ähnlich. Mit der Rente selbst können wir hingegen nicht " Staat machen ". Systeme mit prozentualer Stufung sind führend. Der Aeropers bleibt hier noch viel zu tun.

#### 5. Supersonic

Ein Problem, dem grösste Bedeutung geschenkt wird. Es würde hingegen zu weit führen, wollte ich auf all die geleistete und ins Auge gefasste Arbeit eingehen, sie ist enorm. IFALPA hat die Comet-Tragödie noch nicht vergessen, im Gegensatz zu, wie es scheint, anderen mit " I " beginnenden Organisationen.

---

Ich habe versucht, Ihnen einen Abriss über die Sie meines Erachtens meist interessierenden Probleme zu geben. Falls Sie sich eingehender informieren wollen, steht der vollständige Rapport der Salisbury-Conference im Sekretariat der Aeropers zu Ihrer Verfügung.

F. Stadelmann

NO SLIPPERY RUNWAYS HERE

There once was a runway no pilot  
would fear,  
Of infinite length and weather all  
clear,  
The wind always chose  
To blow on its nose,  
But they built it in Heaven instead  
of down here.

A Safety Rep.

( Aus Airline Pilot, März 1963 )

## Copilot's Association

Il y a quelques années à peine, la situation ne nécessitait aucune association de la part des copilotes. Avec le même idéal qu'aujourd'hui on s'engageait à Swissair et l'on grandissait avec notre compagnie nationale. On arborait fièrement un bel uniforme qui très vite se panachait. Rien de cette existence ne pouvait décevoir, on volait à droite le temps à peine de se familiariser avec la machine que déjà il fallait changer d'objectif et considérer les problèmes depuis la gauche. Si les circonstances l'exigeaient, on transitait sur quadrimoteur et, connaissant encore mal l'Europe, l'on s'envolait à la découverte de nouveaux continents. Cette vie devait être passionnante, tous les pilotes emmenés par ce rythme effréné, jeunes encore et conscients de leur responsabilité, ont été capables de remplir leur devoir.

La compagnie s'est agrandie et avec elle la corps des pilotes. Aujourd'hui légion sont les jeunes qui, enrichis de l'expérience de leurs aînés, attendent d'assurer la relève ou mieux encore recherchent le partage des responsabilités. Nous conservons un idéal vivant de notre métier et continuerons d'accomplir notre devoir sans craindre pour autant aborder la réalité et la défense de nos droits.

Prendre conscience de ses effectifs, s'unir pour discuter les problèmes qui nous tiennent à coeur, c'est être capable d'affronter avec clairvoyance les questions professionnelles propres à notre fonction de copilote. La majorité des pilotes qui n'ont pas encore eu le privilège d'exercer la fonction de PIC ou qui à la suite d'une transition sur un long courrier ne l'exercent plus, sont en vertu même du principe de sélection de Swissair capables, jusqu'à preuve du contraire, de remplir une telle fonction. Les exigences actuelles telles que: problèmes techniques, trafic aérien etc.... nécessitent une expérience de vol et de la ligne supérieure à celle que l'on considérerait comme suffisante il y a quelques années à peine. Il est de ce fait normal d'admettre qu'un pilote, de nos jours, s'attarde davantage sur le siège de droite avant de se voir confier les responsabilités d'un PIC. De plus les coûts de formation d'un pilote ont augmenté dans d'effrayantes proportions; il faut donc limiter les cours de transition et ceci ne serait possible que si l'on tolérait un minimum de flexibilité à notre règlement de seniority. Citer ces problèmes, c'est ouvrir une fenêtre sur un domaine qui touche la plupart d'entre nous souhaitant atteindre une position de PIC avant de se rapprocher dangereusement, et bien malgré eux, d'un âge certain.

Aujourd'hui déjà, notre compagnie manque de pilotes et, incapable de recruter du personnel navigant suisse, on s'adresse à des étrangers. D'aucuns s'étonnent de cette lacune! En attendant, nous les jeunes, nous payons d'un lourd tribut cette carence. Contrairement aux contingents nationaux qui devraient grossir notre effectif en arrivant par le bas, nos hôtes, avec notre assentiment ou par le jeu de notre indifférence, s'infiltrèrent dans nos rangs. Alors, au lieu d'être chassés de nos postes de copilotes au fur et à mesure de l'arrivée des jeunes éléments, nous nous attardons à ces mêmes postes, des mains pesant lourd sur nos épaules.

Il est probable que dans un avenir relativement proche quelques classes interviennent pour sauvegarder leurs intérêts légitimes. Je suggère donc que dans le cadre de l'Aeropers il se crée un sous-comité élargi de copilotes, dans lequel chacune des classes se ferait représenter et qui, abordant les problèmes de l'heure, informe le comité de l'Aeropers des desiderata des " militants de la droite ". Proposer la création d'un sous-comité, c'est s'efforcer de rechercher des solutions prises en commun et décidées par une association qui, si elle sait rester unie peut devenir efficace. Une équipe pourrait être formée à même de rechercher des solutions aux problèmes qui ne touchent que les copilotes, et qui de par ce simple fait, ne passionnent plus nos aînés. Avant même de proposer des solutions, il nous faudra comprendre le fond des problèmes. Cela exigera une étude approfondie qui servira la cause des copilotes d'une part et celle de Swissair d'autre part.

Restons optimistes, si parfois certains événements nous aigrissent, combien nombreux sont ceux qui devraient nous réjouir. Je n'en citerai qu'un seul: les statistiques montrent que le trafic aérien augmente de 8% par année, en d'autres termes, il double tous les 8 ans. N'est-ce pas là, une heureuse perspective?

De nos jours, nous sommes à la mode des pourparlers et des accords, que chacun d'entre vous me comprenne, je ne souhaite d'aucune manière semer la discorde mais bien plutôt créer une instance traitant ses propres problèmes, capable de s'informer, de présenter des solutions et dont la seule existence couperait cours à de bien vaines discussions.

" Die Flugzeuge der Swissair tragen das Hoheitszeichen der Schweiz in die Welt hinaus; das bedeutet für Leitung und Personal eine moralische Verpflichtung. "

Souvenez-vous, c'est ainsi que débutait le premier paragraphe d'un imprimé luxueux distribué il y a quelques semaines à peine.

|                 |  |                               |                    |
|-----------------|--|-------------------------------|--------------------|
| 1. März<br>1962 | Seitensteuerdefekt verursacht<br>Absturz<br>New York International Airport | American Airlines<br>N 7506 A | Boeing<br>707-123B |
|-----------------|--|-------------------------------|--------------------|

Aus dem Untersuchungsbericht des CAB

### Hergang:

Die American - Boeing 707 startete um 1007 EST in Idlewild auf Piste 31L zu einem Nonstop-Flug nach Los Angeles. Der Start und die erste Steigphase schienen normal. Auf einer Höhe von ca. 100 ft. wurde eine leichte Linkskurve eingeleitet ( ungefähr querab von Rollweg AA ). Für einige Sekunden wurde auf einem magnetischen Kurs von 290 Grad weiter gestiegen ( Lärmbekämpfungsverfahren ) bis auf Anweisung von " Departure Control " die Linkskurve fortgesetzt wurde. In dieser Kurve befand sich das Flugzeug stets im Steigflug, nahm jedoch zunehmend eine abnormale Querlage ein. Die Rollbewegung nahm immer mehr zu, bis zu einer Querlage von 90 Grad. In diesem Moment betrug die Höhe 1600 ft. und die Flugzeugnase senkte sich nach unten. Beinahe senkrecht stürzte die Maschine ungefähr drei Meilen südwestlich von Idlewild-Tower - etwas weniger als zwei Minuten nach dem Start - in die Jamaica Bay. Trümmer und Brennstoff auf der Wasseroberfläche entzündeten sich einige Minuten später und es entstand ein ausgedehnter Brand. Das Flugzeug wurde total zerstört und alle Insassen ( 87 Passagiere und 8 Besatzungsmitglieder ) fanden dabei den Tod.

### Untersuchung:

CAB sieht die Ursache in losen Drähten im Seitensteuer-Servosystem. Daraus resultierte ein Kurzschluss, der die Funktion des " Yaw-dampers " beeinflusste. Der defekte Yaw-damper kann das Gieren, Schieben und Rollen und damit den abnormalen Flugzustand verursacht haben. ( Nach den Checklisten von American wird der Yaw-damper als Punkt 4 des " Checks after Take-Off " eingeschaltet. )

Man vermutete, dass die erste Beschädigung der Drähte bereits bei der Zusammensetzung des Gerätes bei Bendix-Corp. in Teterboro, N.J. stattgefunden habe. Ein Angestellter hatte Pinzetten zum Einbau des achtsträngigen Kabels in das Gerät benutzt und dabei wahrscheinlich einige der Drähte verletzt. Die beschädigten Drähte, die nach der Installierung zusätzlich einer Zugspannung ausgesetzt waren, waren dadurch derart geschwächt, dass sie auf längere Zeit den Vibrationen und anderen Störungen, die der Betrieb mit sich bringt, nicht gewachsen waren. Bei der Untersuchung des Gerätes fand man zwei der 8 Drähte gebrochen und ein dritter nur noch an einer Ader hängend vor.

Gebrochene Drähte allein beeinträchtigen jedoch nur die Empfindlichkeit des " Servo-Control ", der mit dem Autopilot verbunden ist. Bei Massenkontakt der defekten Drähte entsteht hingegen ein Kurzschluss von 18 Volt ( zwischen den Enden der beschädigten Anschlussdrähte des elektrischen Ruderantriebs ), worauf ein plötzlicher Ruderausschlag nach rechts oder links resultiert.

Man stellte fest, dass der Ruderantrieb kurz vor dem Aufschlag auf das Wasser ausgeschaltet worden war, bei einem Rechtsausschlag des Ruders von 9 Grad. Der Yaw-damper war ebenfalls ausgeschaltet, aber bewiesenermassen nicht vor 2 Sekunden nach Eintritt der Störung. Die Ausschaltknöpfe des Autopiloten an beiden Steuersäulen waren betätigt worden.

Die frühe Erkennung der Störung kann durch ablenkende Einflüsse behindert worden sein ( wie Start- und Wegflugverfahren, Funkverkehr, Einziehen der Klappen, Turbulenz, Mangel an Lage-referenzen von aussen wegen des grossen Anstellwinkels und weniger Konzentration auf die Lageinstrumente wegen der ausgezeichneten Wetterverhältnisse.)

In allen bekannten Fällen von Yaw-damperstörungen erkannten die Besatzungen den Yaw-damper als Ursache des Problems spät, und die Gegenmassnahmen wurden entsprechend spät eingeleitet.

Messungen zeigten übrigens, dass eine Kraft von 75 - 110 lbs. nötig wäre, um ein Ruder gegen die Servokraft auf Neutralstellung zurückzubewegen.

Mechanisch und hydraulisch funktionierte das Rudersystem ganz normal und es liess sich in dieser Richtung nichts Verdächtiges finden. Hingegen wurden verschiedentlich an andern Servoeinheiten gleiche Drahtbeschädigungen festgestellt, die auf die Montage oder den Unterhalt der Geräte zurückzuführen waren.

Bendix bestritt, dass dieser Servo-Control defekt ihre Werkstätten verlassen habe. Das Gerät wurde 1959, nachdem es 61 Inspektionen passiert hatte, an Boeing geliefert. Eine umfassende Kontrolle gleicher Bendix-Geräte brachte keine ähnlichen Beschädigungen an den Tag.

#### Wahrscheinliche Ursache:

Seitenrudersystem-Defekt verursachte Gieren, Schieben und Rollen, was zu einen unkontrollierbaren Flugzustand führte. Die getroffenen Gegenmassnahmen waren nicht mehr wirksam.

( Aus Aviation Week. Jan. 28, 1963 )