

aeropers rundschau

10. Jahrgang

Nr. 106

August 1963

Liebe Mitglieder	2
Was uns beschäftigt	5
Rund um die ALPA	8
Ein Gespräch mit ALPA-Executives	12
Die Meinung der Anderen	15

Unfallbericht:

Unbemerkt Reverse eines Propellers verursacht Verlust der Steuerbarkeit, Topham Field, Canton Island, FAA Lockh., Const.

Redaktion:

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

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

Liebe Mitglieder,

soeben ist uns die schreckliche Nachricht vom Absturz einer Caravelle zugegangen.

Unter den vielen Toten beklagen wir 3 Mitglieder, nämlich die Herren

EUGEN BOHLI

RUEDI WIDMER

HENRY VUADENS

Wir werden unseren Kameraden stets ein ehrendes Andenken bewahren und ihrer in der nächsten Rundschau noch eingehend gedenken.

A E R O P E R S

Die Redaktion

Zürich-Flughafen, den 4. September 1963

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

J. M. Hess, Pilot
J. P. Marclay, Pilot

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

Captain H. Kuhn

Da Capt. Kuhn das Pensionsalter erreicht hat, schied er aus den Diensten der Swissair aus und ist bei uns nun Passivmitglied geworden.

Capt. Kuhn hat sich für unsere Swissair immer voll eingesetzt und es gebührt sich, ihm hier dafür den besten Dank auszusprechen. Er wird in der BALAIR weiterfliegen. Wir wünschen ihm für seine weitere Zukunft alles Gute.

Angelegenheit Steiner

Am 30. August fand in Zürich eine weitere Vergleichssitzung, welche auf Verlangen des Schiedsgerichtes einberufen wurde, statt. Wir stimmten dem vorgeschlagenen Vergleich mit einigen kleinen Abänderungen nach wirklich reiflichen Ueberlegungen zu. Die Swissairdelegation konnte nicht definitiv zustimmen, da der Vergleich dem Verwaltungsratsausschuss unterbreitet werden muss. Wir wollen hoffen, dass dieser Streitfall auf diese Art und Weise erledigt werden kann.

Luftfahrtkommission

Am 30. August fand in Bern eine Sitzung statt, in welcher die folgenden Traktanden behandelt wurden:

- Wahl eines Vizepräsidenten
- Orientierung über den Tarifkrieg im Sektor Nordatlantik
- Luftverkehrsabkommen mit Algerien
- Aenderung der Vollziehungsverordnung zum Luftfahrtgesetz
- Orientierung über aktuelle Fragen der schweizerischen Flugsicherung
- Orientierung über den gegenwärtigen Stand des fliegerischen Nachwuchses in der Schweiz.

Das letzte Traktandum konnte aus Zeitgründen nicht abschliessend behandelt werden. Im November wird zur Behandlung dieses Traktandums eine neue Sitzung einberufen.

Co-Piloten-Probleme

- a) Wir haben rückwirkend auf den 1.1.1963 einen neuen Arbeitsvertrag im Kraft gesetzt, welcher mit 208 Ja und 31 Nein von unseren Mitgliedern angenommen wurde. In diesem Vertrag wurde festgelegt, dass bei Beförderungen zum PIC die offenen Positionen aufgrund eines Quotensystems zwischen den beiden Vertragspartnern AEROPERS und FPAS aufgeteilt werden. Aus Diskussionen zeigt sich nun heute schon, dass dieses System unsere Copiloten nicht befriedigt. Der Vorstand wird diese Angelegenheit prüfen und mit der Swissair Besprechungen führen, wobei die Initianten für eine Neuregelung die Gelegenheit haben werden, ebenfalls an diesen Besprechungen teilzunehmen. Die Resultate dieser Besprechungen werden Ihnen zu gegebener Zeit bekanntgegeben.
- b) Anlässlich von Diskussionen wurden bezüglich des heutigen Vertrages Bemerkungen laut, dass die Salärerhöhungen gegenüber den Co-Piloten sehr gering gewesen seien, was sich wie ein Vorwurf an die PIC's anhört. Hierzu ist festzuhalten, dass die Salärverhandlungen auf der Basis der europäischen Mittel geführt wurden, d.h., dass sich unsere Saläre inkl. Versicherungsaufwand im europäischen Mittel bewegen sollen. Dieser Grundsatz wurde von der Direktion der Swissair mehrmals vertreten.

Bei den Vergleichen hat sich damals nun eindeutig gezeigt, dass die Entlohnung der PIC's auf SE-210 und den vier-motorigen Jets weit unter dem europäischen Mittel lag und zum Teil heute noch liegt, während sich die Entlohnung der Co-Piloten bis und mit Senior F/O gemäss unserer neuen Regelung an der oberen Grenze der europäischen Mittel befindet. Diejenigen, welche daran zweifeln, bitte ich, sich einmal bei Capt. Ritter über die ausländischen Verträge orientieren zu lassen.

- c) Auf Seite 4 der letzten Rundschau habe ich Ihnen anhand einer Tabelle den Pilotenbedarf gemäss Fünf-Jahres-Plan der Swissair bekanntgegeben. Aus den Bemerkungen dieser Tabelle ersehen Sie einen Flugzeugzuwachs von 2 CV-990 und einem DC-8.

Am 23. August wurde ich orientiert, dass z.Zt. eine Abänderung dieses Fünf-Jahres-Planes geprüft werde. Gemäss der neuen Variante würde bis 1966 eine weitere SE-210, die neunte, gechartert werden, um den Reisenden auf gewissen Strecken, die heute noch durch CV-440 befliegen werden, ein moderneres Flugzeug zur Verfügung zu stellen. Vorgesehen wäre, diese SE-210 frühestens ab 1.4.1964 einzusetzen.

Der Einsatz einer neunten SE-210 würde einen Bedarf von 5 PIC's und 5 Co-Piloten erfordern. Weiter würde das Flugprogramm für den CV-440 für das Jahr 1964 erhöht, was zusammen mit den Abgängen für die neunte SE-210 einen Bedarf von total 7 PIC's und 7 Co-Piloten auf CV-440 ergäbe.

Momentan wird in Zusammenarbeit mit der Swissair geprüft, wie sich die Umschulungen bewerkstelligen liessen, wobei die Aeropers die Interessen der Mitglieder wie bisher berücksichtigt. Der Vorstand wird zu diesem Zwecke einige jüngere Mitglieder (Co-Piloten) zuziehen.

Es zeichnet sich jedoch heute schon ab, dass wir wiederum einige ausländische CV-440 PIC's vorübergehend beschäftigen müssten, nämlich solange, bis unsere eigenen nachgeschult wären.

Zu betonen ist, dass die durch die neunte SE-210 bedingte Mehrleistung durch ausländische Co-Piloten, die als Co-Pi CV-440 angestellt würden, gedeckt würde.

Wie Sie sehen, wirft diese allfällige Aenderung der Planung wieder viele Probleme auf, welche mit gesundem Menschenverstand unsererseits sicher gemeistert werden können, ohne dass die Entwicklungsmöglichkeiten der Swissair dadurch irgendwie gehemmt werden, was ja auch kein Vorteil für uns bedeuten würde.

- d) Ich habe heute das Gefühl, dass gewisse Co-Piloten der Ansicht sind, die Aeropers vertrete ihre Belange nicht so, wie sie sich das vorstellen. Hier muss ich Ihnen, meine Herren, sagen, dass Ihre Vertreter im Vorstand sitzen, welche Ihre Probleme vorzubringen haben. Wenn dann bei Vertragsverhandlungen, wo sich eben zwei Partner gegenüberstehen, ein Kompromiss zustandekommt, welcher besser als gar nichts ist, so können Sie diese Tatsache nicht kritisieren, da Sie nicht dabei waren und nicht so orientiert sind, wie der Vorstand es ist. Gerade diese Orientierung ist eben heute immer weniger möglich, und Sie können nicht einmal in den Verhandlungsprotokollen, welche ja nur Beschlussprotokolle sind, die diskutierten Probleme verfolgen. Wenn die Verhandlungen auf Tonband aufgenommen würden, hätten Sie den Ablauf vollständig, aber wer würde schon davon Gebrauch machen?

Ich kann Ihnen jedoch versichern, dass Ihre Kollegen immer alles taten, um Ihre Belange zu vertreten, und Sie tun ihnen unrecht, wenn Sie nachher an ihnen Kritik üben. Es ist auf der einen Seite ganz menschlich, wenn der eigene Appetit immer wächst und man versucht, über das eigene Ziel hinaus zu schiessen.

- e) Ich habe sicher nicht unrecht, wenn ich annehme, dass die meisten jungen Piloten nicht einmal wissen, wie der Direktor des Dept. III, der Chef Flight Operations und der Chef der Cockpit-Besatzungen ausschen. Es sind alles verdiente Pioniere der nationalen Fluggesellschaft Swissair. Viele der jungen Piloten haben nicht einmal innerhalb eines Jahres die Gelegenheit, sich einmal mit ihrem direkten Vorgesetzten ausserdienstlich auszusprechen. Dieses sind heute alles Probleme unserer schnelllebenden und ausgefüllten Zeit sowie unseres Berufes. Der Mensch entfernt sich eben immer mehr vom Mitmenschen. Der persönliche Kontakt fällt dahin und eine eventuell notwendige Orientierung beiderseits wird verunmöglicht.

Ich würde es begrüßen, wenn die angeregten Bestrebungen Früchte tragen würden, sodass die jungen Piloten wenigstens einmal pro Jahr die Gelegenheit hätten, sich in einer ungezwungenen, ausserdienstlichen Besprechung zu orientieren und ihre Belange dort anzubringen.

Ich fand es nötig, hier diese Punkte einmal zu streifen, denn eine Separatistenbewegung stärkt weder die eine noch die andere Hälfte.

Mit freundlichen Grüßen

A. Sooder

WAS UNS BESCHÄFTIGT.....

Deficiency report forms

Wie Ihnen Herr Stadelmann in seinem IFALPA-Bericht bereits angekündigt hat, sind dieser Rundschau zwei der obgenannten Formulare beigeheftet. Weitere sind auf dem Sekretariat erhältlich.

Sie fragen sich vielleicht, ob sich dieser Aufwand überhaupt lohne, beschäftigen sich doch sowohl die IATA wie auch die ICAO laufend eingehend mit solchen Problemen. Ich glaube doch, denn die Erfahrung zeigt, dass nur durch unermüdliches "Stupfen" auf allen Stufen und durch alle nur möglichen Organisationen nach und nach ein Erfolg erreicht wird.

Da jedoch allfälligen Demarchen der IFALPA nur dann Gewicht zukommen, wenn sie wirklich fundiert sind, ist es sehr wichtig, dass alle der IFALPA angeschlossenen Mitglieder, d.h. alle Piloten, die ja schliesslich in erster Linie von den "Deficiencies" betroffen sind und unter ihnen zu leiden haben, mitmachen.

Senden Sie also bei eventuellen Deficiencies ein ausgefülltes Formular dem Sekretariat zu, welches dann für die Weiterleitung an die IFALPA und deren Regional-Vertreter besorgt ist.

Ausbildung von ausländischen Piloten zu DC-8 Co-Piloten

Anlässlich der Herausgabe des Chefpilotenbulletins Nr. 98 vom 15. 7. 1963 wurde von verschiedenen Aeropers-Mitgliedern gerügt, dass die Swissair beabsichtigt, 6 - 8 ausländische Co-Piloten auf DC-8 umzuschulen. Es wurde die Ansicht vertreten, Ausländer wären nur als Co-Pi CV-440 einzustellen und dafür schweizerische Co-Piloten auf den DC-8 (und SE-210) nachzunehmen.

Ich habe mich nun mit Einzelnen der betroffenen Co-Piloten Gruppen zusammengesetzt, und wir haben die ganze Angelegenheit geprüft.

Das System hat uns sämtliche Unterlagen zur Verfügung gestellt und uns alle Fragen absolut offen beantwortet. Zum Schlusse sind diese Piloten und ich gemeinsam zur Auffassung gekommen, dass die Swissair im Interesse der Schweizer, und zwar unter Einräumung einer Priorität für eine CV-440 Captaincy (anstelle einer Umschulung zu Co-Pi auf 4-mot. Jets) gehandelt hat.

Ich hatte beabsichtigt, Ihnen in dieser Rundschau die Details dieser Abklärung inkl. den mutmasslichen Karrieren aller betroffenen Klassen bis 1966 aufgrund des 5-Jahres-Planes bekanntzugeben.

Da jedoch, wie Sie den Ausführungen von Herrn Sooder entnehmen können, eventuell nächstens eine weitere SE-210 zum Einsatz gelangt, was selbstverständlich bedingt, dass die Karrieren der einzelnen Klassen sich vollständig ändern, habe ich mich entschlossen, diese kleine Studie vorläufig zurückzustellen und sie erst - allenfalls völlig neu überarbeitet - zu veröffentlichen, wenn der Entscheid über eine eventuelle Aenderung des 5-Jahres-Planes gefallen ist. Uebrigens wird dieser Entscheid von der Geschäftsleitung in nächster Zeit getroffen werden müssen, da Sie sich ja vorstellen können, was es nur bezüglich Pilotenbereitstellung (Umschulungen, Refreshers, Capt. Kurse etc.) heisst, eine derartige Produktionserhöhung bei unsern Beständen und unserer Flugzeugausnützung innerhalb eines halben Jahres unter Dach zu bringen.

Versetzungsreglement

Sie haben kürzlich sämtliche neuen Vertragsunterlagen von der Swissair zugesandt erhalten. Dabei war der Entwurf eines Versetzungsreglementes, obwohl gemäss Zusatzprotokoll Vertragsbestandteil, nicht beigelegt.

Aufgrund der Tatsache, dass einerseits nächstens Verhandlungen über ein neues Deplacement-Reglement, in dem auch der Inhalt des heutigen Versetzungsreglementes als Bestandteil enthalten sein soll, aufgenommen werden, und wir andererseits relativ wenig Detachierungen haben, hat der Vorstand beschlossen, auf eine Abgabe dieses Reglements zu verzichten.

Es versteht sich von selbst, dass für interessierte bzw. direkt betroffene Mitglieder das Reglement auf dem Sekretariat aufliegt.

IFALPA-SST-SYMPOSIUM

Im November findet ja bekanntlich (vergl. Juni-Rundschau, Seite 4) dieses Meeting, zu dem neben den Pilotenvereinigungen auch die Regierungen und Airlines eingeladen wurden, unter Mitwirkung der Flugzeugindustrie statt.

Der Vorstand hat vorgesehen, die Herren A. Hool und H.P. Nafzger zu delegieren.

Deplacementfragen

Wir haben für Düsseldorf und Hamburg eine Erhöhung beantragt. Ebenso sind Bestrebungen im Gange, das Deplacement in Dakkar den tatsächlichen Kosten anzupassen.

Neue Seniority-Liste

Diese ist nunmehr bereinigt und wird gemäss Mitteilung der Swissair spätestens Ende September zur Verteilung gelangen.

Erscheinen der Rundschau

Sowohl diese wie auch die letzte Nummer gelangen ca. 1 Woche später als üblich zur Auslieferung. Dies hängt mit dem Datum der Vorstandssitzung, welches vom Crew Assignment aufgrund des Einsatzes der 12 Vorstandsmitglieder vorgeschlagen wird, zusammen. In den vergangenen 2 Monaten musste nun die Vorstandssitzung stets auf Monatsende festgesetzt werden. Also - nüt für unguet.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. P. Hunziker

SPLITTER

DER AUFTRAG AN MENSCHEN,
 ÜBER MENSCHEN ZU URTEILEN,
 ERZEUGT KEINE UEBERMENSCHEN.

Frei nach Schiller

* * * * *

RUND UM DIE "ALPA"

Um den nachfolgenden Artikel "Ein Gespräch mit ALPA-Executives" besser verständlich zu machen und vor allem den jüngsten Piloten den Begriff "ALPA" etwas näher zu bringen, sei an dieser Stelle ein kurzer Ueberblick über diese Organisation gegeben.

ALPA (gegründet 1931), Vereinigung der amerikanischen Airline-Piloten (nicht zu verwechseln mit IFALPA, internationaler Verband der Airline Piloten Vereinigungen) bedeutet nichts anderes, als eine Schwesterorganisation unserer Aeropers. Sie umfasst jedoch heute ca. 14'000 Mitglieder (nur Piloten). Präsident ist zur Zeit Capt. Ruby. Er war bis zu seiner Wahl Jet Captain bei National Airlines. Nun ist er vollamtlicher Präsident für 4 Jahre fest gewählt und hat dementsprechend seine Pilotenlaufbahn zugunsten der ALPA aufgegeben.

Capt. Ruby präsidiert also für diese Periode die ALPA und amtiert somit auch als Chef der ca. 110 Angestellten (inkl. 6 vollamtlichen Juristen) im ALPA eigenen Sekretariats- und Verwaltungsgebäude in Chigaco.

Dem Umstande entsprechend, dass sich Piloten aus 52 verschiedenen amerikanischen Luftverkehrsgesellschaften, mit geographisch sehr weit auseinanderliegenden Homebases, sowie verschiedenartigen Arbeitsverhältnissen und Company-internen Verträgen in der ALPA befinden, macht eine Aufteilung in Lokal- und Company-eigene Untergruppen nötig.

So finden wir z.B. in New York die Untergruppen: TWA Domestic, Northeast, TWA International, New York Airways, United Airlines, Seaboard and Western, Pan American, American Airlines und Eastern Airlines; oder in Chicago: Slick, North Central, Chicago Helicopter, Eastern, TWA, American, Delta, United, Flying Tiger usw.

Jede dieser Untergruppen hat ihren eigenen Vorstand aus aktiven Besatzungsmitgliedern mit einem sogenannten Local Vice President als Vorsitzenden.

Dieser Vorstand erledigt kleinere Geschäfte und Company-interne Fälle selbständig in Vorstandssitzungen. Wichtige Fragen gehen bereits nach Chicago zur ALPA.

Alle diese Local Vice Presidents bilden zusammen ein Direktorium und sind so die eigentlichen Vertreter der Mitglieder nach oben.

In 4 Büros (New York, Los Angeles, Miami, Washington) mit vollamtlichen Angestellten werden die nötigen schriftlichen Arbeiten erledigt. Diese Angestellten stehen hauptsächlich den Regional Vice Presidents zur Verfügung, welche ihrerseits wiederum in ihren Regionen (z.B. mittlerer Westen oder Süden usw.) den Vorsitz über die ihnen zuge teilten Local Vice-Presidents führen.

Ueber diese 4 Büros, wobei dasjenige von Washington hauptsächlich als Verbindung zum amerikanischen Luftamt (FAA) dient, führen nun die Fäden zum und vom Hauptquartier in Chicago.

Wir bereits früher erwähnt, besitzt die ALPA in Chicago ein eigenes Gebäude mit ungefähr 110 fest angestellten Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen. Der oberste Chef ist der Präsident der Vereinigung. Ihm zur Seite stehen: Der erste Vice President, der Verbandssekretär, der Schatzmeister und 5 Regional Vice Presidents, nämlich diejenigen von New York, Los Angeles, Miami, Washington und Chicago. Dieses Gremium bildet zusammen das Executive Committee und wird vom Local Vice President Direktorium gewählt. Einige ihrer Hauptaufgaben sind:

- Ueberwachung des ganzen ALPA Apparates
- Unterstützung und Forderung der eingegangenen Anträge
- Wahrung der Kontinuität in der Pilotenvertretung auf nationaler Ebene
- Förderung der Berufsinteressen
- Schutz des individuellen wie des kollektiven Rechts der Verbandsmitglieder, usw.

Dieser Abteilung des Executive Committees mit all den zusätzlichen Angestellten stehen 2 weitere Hauptabteilungen zur Seite:

1. Die Vertretungsabteilung (Representative Division)
2. Die Administrative Abteilung

Erstere ist unterteilt in folgende Departements:

- 1. Gesamtarbeitsverträge (Employment Agreements)
- 2. Rechtsdienst und Schlichtungskommission
- 3. Technische Abteilung (Engineering) und Flugsicherheit
- 4. Publicity und Public Relations
- 5. Statistik und Untersuchungen aller Art
- 6. Vertretung in Washington zum FAA
- 7. Verbindung zu den Regionalbüros.

Die Administrative Abteilung besteht aus folgenden Departements:

- 1. Koordination der verschiedenen Airlines
- 2. Finanzen
- 3. Mitgliederkontrolle
- 4. Einzug von Beiträgen
- 5. ALPA Angestellten-Büro
- 6. Postdienst und Versand

Neben diesen erwähnten Departements bestehen noch einige Spezialkommissionen. Als sehr wichtig erachtet man die Flugsicherheitskommission. Eine andere, ebenfalls wichtige Kommission befasst sich mit Flugunfalluntersuchungen. Die ALPA beteiligt sich an allen grösseren Flugunfalluntersuchungen. Die Kommission hat entsprechende Rapporte zu erstellen, welche dann vom eigenen Rechtsdienst und von den aktiven Piloten aufs genaueste überprüft werden. Die ALPA hat in diesem Zusammenhang auch erreicht, dass ein Pilot nach einem Unfall grundsätzlich keine Aussagen zu machen hat, bevor ihm nicht in der Person eines ALPA-Juristen ein Rechtsberater zur Verfügung steht.

An dieser Stelle sei kurz erwähnt, dass die ALPA bereitwillig zugeht, dass Unfälle zufolge Pilotenfehler vorkommen. Im gleichen Satz aber wird betont, dass sicher kein einziger Pilot vorsätzlich einen Unfall verursacht. Deshalb setzt sie sich mit allen Mitteln dafür ein, herauszufinden, warum ein Pilotenfehler gemacht wurde. Sie verlangt deshalb z.B. die Ueberprüfung folgender Fragen:

Wurde der Pilotenfehler begangen wegen:

1. Sogenannten " design errors ", d.h. zu Fehlern führenden Konstruktionsarten.
Als Beispiel: Im DC-4 gear und flap handles nebeneinander, mit erst noch gleichen Bewegungen.
2. Uebermüdungserscheinungen
3. Cockpit booby traps, d.h. Irreführung durch unsichtbare technische Fehler im Cockpit.
Als Beispiel: Flight Director ohne Masterwarnung oder rote Instr. Flage, welche bei nur rotem Cockpitlicht zum Teil fast unsichtbar sein können usw.
4. Ungenügende oder mangelhafte Ausbildungs- und Refresher-kurse.

Die ALPA setzt sich also hier mit allem Nachdruck dafür ein, dass diese Gesichtspunkte bei allen Unfalluntersuchungen bis ins letzte vertreten werden, um den operationellen Aspekt des Unfalls durch und durch zu erforschen und somit das Maximum aus jedem Unfall zu lernen.

Neben diesen Spezialkommissionen befasst sich die Vereinigung auch sehr intensiv damit, ihren Mitgliedern in finanzieller Hinsicht möglichst viel zu bieten. Mit der ALPA-Mitgliedschaft wird somit das Recht erworben, die finanziellen Vergünstigungen der Vereinigung zu beanspruchen. Der Umstand, dass ein Pilot durch eine kleine, unbedeutende Krankheit oder durch einen Unfall sein Einkommen vorübergehend oder sogar für immer verlieren kann, macht einen erhöhten finanziellen Schutz unter günstigen Bedingungen notwendig.

Die ALPA bietet deshalb ihren Mitgliedern die folgenden finanziellen Vorteile:

1. Mit einer eigenen Kredit-Vereinigung werden folgende 3 Zwecke erfüllt:
 - a) Spardepot für kleine Sparerer
 - b) Eine Quelle für billige Darlehen
 - c) Ein Ort für Investierung von Kapital, welches sofort wieder zurückerhältlich ist und trotz Gewährung bester Sicherheit höchstmögliche Rendite abwirft.
2. Eine eigene Krankenkasse mit günstigen Bedingungen, welche vom 3. bis 14. Krankheitsmonat ein zusätzliches Gehalt bis zu 500 \$ monatlich ausbezahlt. Bei Todesfall wird ausserdem eine erste Notfallsumme von 1000\$ an die Hinterbliebenen ausbezahlt.
3. Loss of Licence ähnlich wie bei uns. Die Auszahlung erfolgt jedoch monatlich mit 500 \$ und zwar ab 15. Krankheitsmonat während 4 Jahren (Entspricht auch ca. einen Totalbetrag von Fr. 100'000.-).
4. Eine Gruppen-Lebensversicherung mit ausserordentlich günstigen Bedingungen und Spezial-Rabatten.

Abschliessend darf wohl festgestellt werden, dass es der ALPA dank ihrer grossen und gut durchdachten Organisation schon oft möglich war, sich einzusetzen und positive Resultate zu erzielen zum Wohle aller Mitglieder einerseits, wie aber auch im Interesse der Gesellschaften andererseits.

Kurze Checkliste für ALPA-Piloten

- Stimme in den Wahlen und Abstimmungen. Gib Deine Stimme einem Vertreter. Er ist dann Deine Stimme in der ALPA.
- Besuche die ALPA-Meetings und sage Deine Meinung. Nur so können Deine Ideen vertreten werden.
- Eine Vertretung kostet Geld. Vergiss Deine finanziellen Verpflichtungen nicht.
- Kenne Deinen Luftsicherheitskommissions-Vertreter. Es ist wesentlich. Informiere ihn über alles. Es kann Dir und Deinen Kameraden vielleicht einmal nützlich sein.
- Mach mit bei allen finanziellen Vergünstigungen, welche Dir die ALPA bietet, nur so können sie noch günstiger werden.
- Lies Deine ALPA-Post. Vereinspost und Publikationen sind nur für eines da: Dich auf dem Laufenden zu halten. Es ist Deine Pflicht, voll mitzuwirken.
- Sei nicht abgeneigt, Deine Probleme zur ALPA zu bringen, aber sei ehrlich und unterbreite ihr alle Tatsachen.
- Schlussendlich tue nie etwas, was der Würde und dem hohen Stand Deines Berufes schaden könnte; einem grossartigen und schönen Beruf, in welchem Du der wichtigste Faktor bist.

Vergiss nicht: Du bist die ALPA

* * * * *

NB: Wie wäre es, an Stelle von ALPA das Wort " AEROPERS " zu setzen?

P. Habegger

EIN GESPRÄCH MIT ALPA - EXECUTIVES

Es ist sicher immer wertvoll, mit Berufskollegen Erfahrungsaustausch zu treiben. Im Luftverkehr sind vor allem die Amerikaner unser Vorbild. Bestimmt ist nicht alles nachahmenswert. Aber wir können uns wenigstens unsere Gedanken über die Erfahrungen der andern machen.

Die Einführung der Jets kann als abgeschlossen betrachtet werden. Daher war das Thema "Erfahrungen bei den Jet-Umschulungen" naheliegend, als ich kürzlich mit P. Habegger das Sekretariat der Air Line Pilots Association (ALPA) in Chicago besuchte. In verdankenswerter Weise stellte sich Capt. J.C. Christie, Manager Employment Agreements, für die Führung durch das Gebäude und die Beantwortung unserer Fragen zur Verfügung. Auch der Präsident der ALPA, Capt. Ruby, gab uns interessante Auskünfte.

Hier ist die Zusammenfassung unseres Interviews mit den beiden Herren:

- Frage: Konnten im allgemeinen bei den amerikanischen Airlines die Jet-Umschulungen reibungslos durchgeführt werden?
- Antwort: Ja, aber natürlich war der Aufwand der Gesellschaften grösser als bei früheren Umschulungen.
- Frage: Wieviele Flugstunden umfasste im Mittel das Flugtraining?
- Antwort: Bei den meisten Airlines 16 - 17 Stunden. Wenn notwendig wurde das Flugtraining erheblich erweitert. Einzelne ältere Piloten wurden bis 50 oder sogar 55 Stunden geschult.
- Frage: Was verstehen Sie unter "älteren Piloten"?
- Antwort: 55 - 60 jährige.
- Frage: Gab es denn viele Piloten, welche die Jet-Umschulung nicht bestanden?
- Antwort: Nein, uns sind nur vereinzelte Fälle bekannt.
- Frage: Sind die Pilotenkarrieren durch irgendwelche Bestimmungen in den Arbeitsverträgen gesichert?
- Antwort: Nein, das ist nicht notwendig. Es ist für die Airlines ganz selbstverständlich, nach Seniority alle Piloten umzuschulen.
- Frage: Aus moralischer Verpflichtung?
- Antwort: Wir glauben kaum. Es ist eine rein ökonomische Frage. Keine Gesellschaft will einen erfahrenen Captain verlieren, um vermeintlich einige Zehntausend Dollar zu sparen.
- Frage: Was geschieht, wenn trotz grossem Aufwand und gutem Willen ein Captain auf Jet nicht qualifiziert ist? Fliegt er als Co-Pilot weiter?
- Antwort: Ausgeschlossen! Dann fliegt er eben wieder als Captain auf Kolbenflugzeugen. Zum Beispiel ein 58 jähriger Captain musste nach 50 Stunden das Training auf Jet aufgeben. Er fliegt bis zum Rücktrittsalter als DC-7 Captain, und zwar zum Jet-Captain Salär!

- Frage: Bedeutet allgemein die Jet-Umschulung für die Piloten eine grosse Belastung?
- Antwort: Bei den meisten Airlines wurde kein grosses Theater gemacht. Somit war die Umschulung für die Piloten etwas Normales und wurde ohne Schwierigkeiten verdaut. Bei einer Gesellschaft wurde aber so viel Vorschuss-schwarzmalerei getrieben, dass wir uns über die psychologisch bedingten Schwierigkeiten nicht wunderten. Es war beispielsweise typisch, dass bei dieser Airline ein 59 jähriger Captain nach dem Versagen auf Jet einen solchen Schock hatte, dass er auch seinen altvertrauten DC-6 nicht mehr fliegen konnte und den Pilotenberuf aufgab.
- Frage: Wurden bei den verschiedenen Airlines ähnliche Umschulungsprogramme durchgeführt?
- Antwort: Ja, praktisch gleiche. Sie wurden gemeinsam von Vertretern des FAA, der Airlines und der ALPA festgelegt.
- Frage: Wie war die Rolle des Simulators?
- Antwort: Der Simulator wurde ausschliesslich als Procedure-Trainer benützt, d.h. rein für die Instruktion der Cockpit-Bedienung in Normal- und Notsituationen. Angesichts der grossen Abweichungen von den Eigenschaften der Flugzeuge konnte der Simulator nicht für das Flugtraining verwendet werden. Im Simulator darf auch strikte nicht qualifiziert werden!
- Frage: Wie war das Flugtraining aufgebaut?
- Antwort: Der grösste Teil der Flugstunden wurde für normales Fliegen verwendet, d.h. Landetraining und ILS-Anflüge. Erst wenn die Piloten mit dem Flugzeug gut vertraut waren, wurden Uebungen mit Triebwerksausfall, Hydraulikausfall usw. durchgeführt.
- Frage: Wie war die Ausbildung auf der Strecke?
- Antwort: Nach der gründlichen Ausbildung auf der Home-Base genügte eine kurze Einführung durch einen Check-Piloten auf einer bekannten Strecke.
- Frage: Werden von Zeit zu Zeit Refresherkurse durchgeführt?
- Antwort: Es besteht ein grösseres Bedürfnis als früher, den Piloten periodisch eine Trainingsgelegenheit zu geben. Die meisten Airlines führen Refresherkurse durch. Gegenwärtig beraten die Vertreter des FAA, der Airlines und der ALPA ein einheitliches Programm; dieses soll zweimal jährlich je zwei Tage mit Ground-, Simulator - und Flighttraining umfassen.
- Frage: Wie weit geht das Mitspracherecht der ALPA in solchen Fragen?
- Antwort: Die ALPA wird in allen Fragen automatisch konsultiert. Sie hat in den Kommissionen gleiches Mitspracherecht wie die andern Partner. Die Zusammenarbeit FAA - Airlines - ALPA darf allgemein als erfreulich bezeichnet werden.

- Frage: Wie ist die Stellung der Check-Piloten?
- Antwort: Die meisten Gesellschaften haben Check-Piloten angestellt, welche nicht auf der Strecke fliegen. Die Check-Piloten sind in der ALPA-Mitgliedschaft suspendiert.
- (Bemerkung: Die Amerikaner haben für ihre Funktionäre nicht so verschiedene Bezeichnungen wie Sector Chief Pilot, Equipment Check Pilot, Flight Instructor, Route Check Pilot usw. Es heissen alle schlicht Check Pilot.)
- Frage: Wie steht es mit der Cockpit-Atmosphäre bei Checkflügen usw. ?
- Antwort: Mit Company Check Pilots geht es allgemein gut. Kein Pilot liebt es jedoch, einen Checkpiloten der FAA an Bord zu haben!
- Frage: Was passiert, wenn ein Pilot einen Checkflug nicht besteht?
- Antwort: Dann wird er trainiert, bis er es wieder beherrscht.
- Frage: Könnten Sie uns noch andere interessante Auskünfte geben, über Probleme, welche Sie gegenwärtig beschäftigen?
- Antwort: Die Erfahrungen der Jet-Umschulungen werden gegenwärtig gesammelt und ausgewertet. Wir werden Ihnen den Bericht zustellen, sobald er vorliegt. Ferner interessieren Sie vielleicht die neuesten Gesamtarbeitsverträge. Es ist jetzt auch eine Untersuchung über die medizinischen Auswirkungen der Zeitverschiebung im Gang. Wir werden Ihnen auch gerne diesen Bericht schicken.
- Im übrigen würde es uns freuen, wenn uns vermehrt Piloten anderer Vereinigungen besuchen würden, um über Erfahrungen und Probleme verschiedenster Art zu plaudern.

Daher sei unseren nach Chicago fliegenden Mitgliedern empfohlen, gelegentlich nach dem ALPA-Sekretariat beim alten Midway Airport zu pilgern!

Wie wir aus dem Gespräch sehen, ist die Laufbahn eines amerikanischen Piloten viel sicherer als bei uns, obwohl sie nicht gewerkschaftlich-vertraglich garantiert ist. Die Seniority wird aber strikte eingehalten. Vergessen wir aber eines nicht: Der amerikanische Pilot bleibt viel länger Co-Pilot, weil es eben praktisch nur die altersbedingten Abgänge (60 Jahre) gibt. Er findet sich auch ohne weiteres damit ab. Nicht selten trifft man 45 jährige Co-Piloten, welche einfach noch nicht an der Reihe sind, Captain zu werden! Ueber dieses Thema sollten wir auch einmal mit Piloten anderer Gesellschaften diskutieren.

Andere Länder - andere Sitten, andere Airlines - andere Bräuche !

DIE MEINUNG DER ANDEREN.....

Die Hostessen

schreiben im Leitartikel der Juni-Ausgabe ihres Vereinsorgans, des "Punkt":

"Liebe Kolleginnen,

wenn wir unterwegs sind, sei es mit der kleinen Metropolitan oder mit der DC-8, sind wir ein Teil einer Crew. Vom Standpunkt der Arbeitsaufteilung darf man zwar von Cockpitcrew und Kabinencrew sprechen - wenn es aber darauf ankommt, dann hat das überhaupt keinen Sinn, dann ist eine Crew eine Schicksalsgemeinschaft.

Natürlich kann es sein, dass sich einzelne Glieder einer Crew nicht immer sehr sympatisch sind. Das ist menschlich und lässt sich bei unserem System des Einsatzes und mit fast tausend Besatzungsmitgliedern kaum vermeiden. In einer Beziehung jedoch dürfen persönliche Gefühle keine Rolle spielen: In einer guten Crew respektiert jedes die Arbeit des andern. Ob Schiffsjunge oder Kapitän - zum Gelingen einer Fahrt braucht es den vollen Einsatz beider. Ist das nicht selbstverständlich? Selbstverständlich sollte es sein. Nur manchmal wird man das Gefühl nicht los, dass es mit unserem Crew-Geist ein bisschen "hapert". Ist das so erstaunlich? - Nein.

Nicht, solange an Bord einem übrig gebliebenen Löffel Kaviar, der seinen Weg ins Cockpit findet, schein nachgeschaut wird.

Nicht, solange wütend geläutet wird, falls wir auf einen Cockpit-Call nicht null komma plötzlich reagieren, weil zufälligerweise 24 Passagiere uns dermassen in Anspruch nehmen, dass wir selber kaum Zeit zum Atemholen finden. (Ob unsere Piloten sich übrigens bewusst sind, dass unsere Ohren sehr wohl zwischen einem freundlichen und einen ungeduldrigen Call zu unterscheiden vermögen?)

Nicht, solange uns jemand das befiehlt, was wir ohnehin erledigen, weil es zu unseren Aufgaben gehört.

Erst recht nicht, solange durch eine Sammlung von Rapporten jemanden gezeigt werden soll, dass er nicht allmächtig ist - solange überhaupt, ganz gleich von wem, Rapporte gegen Besatzungsmitglieder geschrieben werden.

Erst recht nicht, solange Kurse zur zackigen Behandlung dieser widerpenstigen, Hostessen genannten Geschöpfe veranstaltet werden.

Nein, es ist bedauerlich, dass auf einem Flugzeug, wo doch jedes seine Arbeit leistet, manchmal eine Stimmung herrscht, die alles andere als kollegial ist - und so wundert sich wohl keiner, dass auch bei Verhandlungen mit der Swissair jede Besatzungskategorie ihren eigenen Weg geht. Dabei sind die meisten unserer Probleme gar nicht so verschieden: Teuerungszulagen braucht jedermann und Fragen über Dutytime und Rotationen gehen alle gleichviel an.

Wir wissen, was die Arbeit der VDSH anbetrifft, wird noch manches an " Aufklärung " zu leisten sein. Zu viele, auch unter den Besatzungen, meinen immer noch, Hostess sei man ja nur für zwei, höchstens drei Jahre, und nehmen uns gar nicht ernst. Mit viel Geduld werden wir aber bestimmt erreichen, dass auch der Letzte merkt, dass man mit uns rechnen muss - und auf uns zählen kann.

Und unterwegs? Als Frauen sind wir ja in einer verflixten Situation - nichts ist uns lieber, als dass alle miteinander auskommen. Wir haben keinen Grund zu irgendwelchen Komplexen und stehen darum recht oft als Puffer zwischen drin. Wir versuchen, auszugleichen, zu beschwichtigen, und wenn's sein muss, ziehen wir dazu sogar Samthandschuhe an!

Aber etwas möchten wir dennoch klar und deutlich festgehalten: Ob- schon wir uns sanft um den Ausgleich bemühen - die gutmütigen Rösi, auf denen jeder beliebig heruntreten kann, die sind wir nicht. "

(Mit freundlicher Genehmigung der Redaktion)

Herr Dr. C. F. Ducommun

ehemaliger Direktor des Personaldienstes der Swissair schreibt in einem Artikel, der den Titel trägt, Piloten müssen Typen sein, unter anderem:

" Der Pilot soll alle jene Eigenschaften aufweisen, die ihn befähigen, die Verantwortung für das Leben der Passagiere und der Besatzung zu übernehmen.

Er soll seelisch gesund, innerlich stabil und belastbar sein. Ohne sich zu überschätzen soll er Selbstvertrauen und innere Ruhe haben.

Seine Intelligenz soll ihm gestatten, neue Situationen und Probleme rasch und klar zu erfassen, die richtigen Schlüsse zu ziehen und auch unter schwierigsten Bedingungen zweckmässige Dispositionen zu treffen. "

Ein AEROPERS-Mitglied

meint dazu:

" Nun, so schau' denn kritisch in den Spiegel, sofern das Brett vor dem Kopf - standesgemäss aus Edelholz - den Blick überhaupt freigibt! "

April 26. Unbemerkt " Reverse " eines Topham Field FAA Lockh.
1962 Propellers verursacht Verlust Canton Island Const.
der Steuerbarkeit L749A/N116A

Aus dem Untersuchungsbericht des CAB

Hergang:

Mit einer staatlichen Lockheed Constellation führte das amerikanische Luftamt in Topham Field einen Trainingsflug durch (Zweck: Copi und F/E-Training).

Anschliessend an einen Anflug und eine Landung war ein Durchstart beabsichtigt. Während des Durchstarts geriet das Flugzeug ausser Kontrolle. Als Ursache konnte ermittelt werden, dass sich Propeller No.4 unbemerkt auf " Reverse " gestellt hatte.

Bei dem Absturz, der sich dabei ereignete, wurden alle vier FAA-Besatzungsmitglieder und einer der zwei Passagiere tödlich verletzt. Der zweite Passagier, ein FAA-Physiker, wurde schwer verletzt; das Flugzeug zerstört.

Untersuchung:

Nach verschiedenen Anflügen, Durchstarts und " Full Stops " und ziemlich umfangreichem " Airwork " (u.a. Durchexerzieren der Prozedere für " Feathering " und Ausfall der hydraulischen und elektrischen Anlage) setzte das Flugzeug um die Mittagszeit zu einer Landung an. Der Anflug war etwas steil, in jeder andern Hinsicht jedoch normal. Nach dem Aufsetzen rollte die Maschine rund 200 ft auf dem rechten Hauptfahrwerk und der rechte Flügel senkte sich immer mehr. In dieser Lage, und zudem stark angestellt, hob das Flugzeug wieder ab, touchierte jedoch ca. 200 ft später mit dem rechten Flügelende den rechten Pistenrand. Dabei wurde der Randbogen, der rechte Aussenflügel und die rechte Verwindungsklappe beschädigt. Die Maschine kippte noch mehr nach rechts, brach weiter nach rechts aus und touchierte eine kleine Bodenerhebung, wodurch der rechte Flügel zerstört wurde. Das Flugzeug schlug einige Male das Rad (mit einer Abweichung von ca. 40° zur Pistenrichtung), verlor sämtliche Motoren und blieb schlussendlich in seichtem Wasser, ca. 200 ft ausserhalb des Flugplatzes liegen. Es brach kein Feuer aus.

Nach Aussage des überlebenden Physikers soll der Checkpilot beim Durchstart ausgerufen haben: " Controls frozen " und " Aileron frozen ", während das Flugzeug nach rechts ausbrach. - CAB schliesst jedoch einen Steuerdefekt aus.

Die Untersuchung der vier Propeller ergab, dass die Blattwinkel auf 15° positiv, 15° positiv, 23° positiv und 20° negativ standen. Funktions-tests der Blattverstellmechanismen und der Verstellantriebe aller vier Propeller brachten nichts Unregelmässiges an den Tag. Hingegen war das " Low Pitch " - Ventil von Propeller 4 beschädigt (Aufweisung von " Furchen " und " Narben ").

Der aufgrund des defekten " Low Pitch Stop " bei Anflug und Landung sich entsprechend weiter verstellenden Propeller und die daraus resultierenden Folgen stölen eine sehr logische Erklärung für das beschriebene Verhalten des Flugzeugs bei Landung und Durchstart dar.

Mit der progressiven Reduktion von Leistung und Geschwindigkeit nimmt der Propeller-Anstellwinkel ab, um die gesetzte Tourenzahl zu halten bis der " Low-Pitch Stop " erreicht ist. Normalerweise nimmt nach Erreichen des " Low Pitch Stop " die Tourenzahl zusammen mit der Geschwindigkeit und/oder der Leistung ab. Im Falle eines defekten " Low Pitch Stop " verstellt sich der Propeller weiter und die Tourenzahl nimmt nicht ab, sondern bleibt zum mindesten konstant. Mit der weitem Reduktion von Geschwindigkeit und/oder Leistung - was sehr wahrscheinlich im Moment des Ausschwebens vor der Landung der Fall war - fällt die Kraftkomponente auf den Propeller desmassen zusammen, dass die gewählten RPM nicht mehr gehalten werden können und der Blattanstellwinkel sich brüsk verkleinert mit einer merklichen RPM-Reduktion. Der Propeller läuft in den " Reverse "-Bereich und schliesslich bis " Full Reverse ". Aus dieser Blattverstellung resultiert ein brüsker und grosser Widerstandsanstieg und ein Auftriebsverlust am rechten Flügel.

Zum Vergleich die Geschwindigkeits-, RPM- und Leistungs-Parameter bei der 15° " Low Pitch "-Stellung:

RPM	IAS	BHP
2300	140	147
2300	130	294
2300	120	426
2300	110	528
2300	100	646
2300	90	720

Auf eine Geschwindigkeits und/oder BHP-Reduktion bei konstanten RPM erfolgt die Verstellung des Propellers unter 15° Blattwinkel, wenn der " Low Pitch Stop " nicht funktioniert. Der steile Sinkflug im Endanflug lässt übrigens auf wenig BHP schliessen.

Wahrscheinliche Ursache:

CAB sieht die wahrscheinliche Ursache dieses Unfalls im Verlust der Steuerbarkeit während eines versuchten Durchstarts nach vorherigem Aufsetzen auf der Piste, resultierend aus dem unbemerkten " Reverse " von Propeller No. 4.

(Aus Aviation Week, May 20, 1963)

Corrigenda

Im Unfallbericht der Rundschau Nr. 105, Juli 1963, Seite 2 befindet sich ein Druckfehler.

Der betreffende Satz heisst wie folgt:
 Der Yaw-damper war ebenfalls ausgeschaltet, aber bewiesenermassen nicht vor 21 Sekunden (nicht wie irrtümlich geschrieben 2 Sek.) nach Eintritt der Störung.....

IFALPA DEFICIENCY REPORT FORM

leer lassen

Einzusenden an: AEROPERS
Postfach
Flughafen

Enroute from _____ To _____ Type of aircraft
or airport at _____
Date: _____

Supplied by _____, Aeropers
Switzerland

Please check applicable square with a ✓

COM	MET	NAV	ATC	SAR	Air-ports	Fire Equip.			

Describe deficiency:

Have you encountered this deficiency before? Describe if possible:

Recommendations:

Have you made an official report on this deficiency? If so to whom: