



aeropers rundschau

Mai 1964

Diem Jailleur

Zürich

Bahnhofstr. 28a / in Gassen 17 (Lift)

Telefon (051) 25 64 10

**Kenner
kennen**

KENT

Nur KENT besitzt den neuen
Micronite-Filter — ein Welterfolg!



aeropers rundschau 114

Obwohl die «aeropers-rundschau» das offizielle Organ der Aeropers darstellt, spiegeln die in den einzelnen Artikeln zutage tretenden Ansichten nicht notwendigerweise die Meinung des Vorstandes wider. Ohne die vorgängige schriftliche Einwilligung der Redaktion ist jede Wiedergabe von Artikeln aus dieser Zeitschrift untersagt.

Inhalt:

	Seite
Liebe Rundschauler	3
Liebe Mitglieder	4
Uebermüdete Besatzungen – Was wird dagegen unternommen?	7
IFALPA-Konferenz	12
Wer hat ...	17
Phonetic-Alphabet	19
Flugwunsch und Literatur	20
Einsatzkommission	22
Unfallbericht	23

Redaktion:

K. Strickler
E. Hohl
Dr. R. Schmid

Versand:

Sekretariat Aeropers
Postfach 150
Zürich 58, Flughafen
Telefon 84 76 61

Druck und Verlag:

Industrie- und Verlags-
Druckerei, Emil J. Haas
Forchstrasse 280, Zürich 8
Telefon 32 94 22



HERREN-
KLEIDUNG
IM
INTER-
NATIONALEN
STIL



KLEIDER-AG

AARAU AMRISWIL BADEN BASEL BIEL CHUR
FRIBOURG LA CHAUX-DE-FONDS LUZERN MÜNCHEN NEUCHÂTEL
ST.GALLEN SCHAFFHAUSEN THUN ZÜRICH



Liebe Rundschauler

Ja, Sie haben richtig bemerkt, diese Rundschau heisst bereits «Mai 64». Der Monat April wurde einfach ausgelassen, unterschlagen! Dies alles jedoch nicht, um:

- a) Leute zu schonen, welche auf Aprilscherze (gute oder schlechte) hereingefallen sind und lieber nicht mehr daran erinnert werden möchten;
- b) Misstrauen auszustreuen, ob das bereits bezogene Aprilsalär wieder zurückbezahlt werden müsse.

Zu b) möchte ich noch nachtragen, dass ich im konkreten Fall eher einen dreizehnten Monat zugefügt hätte, um dann die Preisfrage zu stellen, ob wir ihn aus-

be... – aber da beginne ich ja schon wieder auf «Aprilscherz» zu machen.

Nun zur Sache. Diese administrative Aenderung der Neudatierung der Rundschau ist ausschliesslich aus drucktechnischen Gründen erfolgt, kommt doch die Rundschau meistens erst zu Beginn des neuen Monats in Ihren Besitz. Auf der andern Seite haben mit dieser scheinbar unbedeutenden Aenderung der Verleger und die Redaktion etwas weniger unter Termindruck zu leiden.

Vor allem können Ihnen infolge dieser Neudatierung wichtige Mitteilungen zeitgerechter übermittelt werden, ohne dass die betreffende Ausgabe infolge ihrer Datierung Gefahr läuft, bei etwas verspätetem Erscheinen «veraltet» zu wirken.

Mit freundlichen Grüssen K. Strickler

Liebe Mitglieder

Neuaufnahmen

Der Vorstand hat am 14. April 1964 Herrn H. Weisskopf, Pilot, einstimmig in die Aeropers aufgenommen. Wir heissen unser neues Mitglied in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

Generalversammlung

Aus termin- und einsatztechnischen Gründen hat der Vorstand die ordentliche Generalversammlung auf Mittwoch, den 27. Mai festgelegt. Der Vorstand wird Ihnen eine Statutenänderung und eine Neuregelung der Jahresbeiträge unterbreiten. Von der Seniority-Klasse XVI ist ebenfalls ein Antrag auf Abänderung der Jahresbeiträge eingegangen. Die Unterlagen für die Generalversammlung werden Ihnen gemäss festgesetzter Frist zugestellt.

Sommerflugplan

In der Sitzung vom 14. April hat der Vorstand ebenfalls dem Sommerflugplan für Europa zugestimmt. Ich möchte Sie hier nochmals darauf aufmerksam machen, dass Sie – wenn Ihnen geplante Rotationen zu streng erscheinen – die Einsatz-

kommission schriftlich orientieren, damit diese mit begründeten Vorschlägen eventuell eine Aenderung verlangen kann.

Aenderung des Quotensystems

Am 17. März hat mit der Swissair eine weitere Besprechung stattgefunden. Da eine Aenderung des heutigen Systems eine Vertragsänderung darstellt, über welche Sie abstimmen müssen, werden in nächster Zeit zwei Orientierungsabende durchgeführt, um Sie über den bisherigen Stand zu orientieren. Wenn die Aenderung angestrebt wird, was sicher nicht zu bezweifeln ist, so wird es eine Kompromisslösung darstellen, die der heutigen Lage Rechnung trägt und bei welcher wir eine gewisse Einsicht unsererseits voraussetzen müssen.

VE-Verbesserung

Am 13. April hat eine Sitzung mit unseren VE-Kommissionsmitgliedern stattgefunden. Es wurde beschlossen, dass wir bereit sind, mit der Swissair über eine Revision in Verhandlungen zu treten. Die hierzu nötigen Schritte sind bereits unternommen worden. Da eine Veröffentlichung

unserer Ansichten gegenwärtig nicht opportun ist, kann ich Ihnen hier keine weiteren Angaben machen. An der Generalversammlung werde ich Sie mündlich über unsere Vorschläge orientieren.

FOM, Kapitel 5

An den letzten Vertragsverhandlungen (17. Jan. 1963) wurde vereinbart, dass die Aeropers über das neu zu schaffende Kapitel ebenfalls begrüsst würde.

Am 9. April haben wir nun einen Entwurf, welcher wie folgt umschrieben ist, erhalten:

"Training, Checks and Qualification in pilots career".

Eine Kommission des Vorstandes wird nun Besprechungen über dieses Kapitel aufnehmen.

Orientierungsabende

An den zwei durchgeführten Orientierungsabenden haben total rund 90 Mitglieder teilgenommen. Sie wurden orientiert durch

- a) Herrn Gehriger:
«Schweizerische Nachwuchsprobleme»
- b) Herrn Staubli:
«Zukünftige Planung der Swissair und vermehrter Pilotenbedarf».

erner konnte ich Ihnen einige Angaben über die Ablösung des Quotensystems machen. Den beiden Herren der Swissair möchte ich hier nochmals bestens danken.

Ausscheiden des DC-3 aus dem kommerziellen Verkehr

Am 31. März absolvierte ein Veteran, nämlich der DC-3 seinen letzten Kursflug von Basel nach Kloten. Obwohl er heute noch

gar nicht müde ist, muss er wegen der stetigen Anforderungen der Konkurrenz und der anspruchsvollen Passagiere in den Ruhestand treten. Mit diesem Kursflug beendete Capt. W. Schmidt seine Tätigkeit als Pilot in der Swissair. Dieses Ereignis wurde mit einem kleinen Empfang gefeiert, wobei die geleistete Arbeit von Capt. Schmidt gewürdigt wurde. Man gedachte auch der scheidenden DC-3, welche lange Jahre der Swissair gedient hatte.

Ferien 1964

Ich veröffentliche Ihnen hier ein Schreiben der Besatzungsplanung, wonach zu den Ferienbestätigungen 1964 Stellung genommen wird.

«Ich halte fest, dass die Ferienbestätigungen für die festen Anteile in Uebereinstimmung mit dem Ferienreglement bis 15. März 1964 (CV-990-Piloten 3 bis 4 Tage später) den Besatzungsmitgliedern zugestellt werden konnten.

Ausnahmen:

- a) Die Ferienpläne für Copiloten SE-210 und CV-440 konnten noch nicht abgeschlossen werden, da im Hinblick auf die Einführung der Kurzstreckenjets noch dieses Jahr zusätzliche Umschulungen anfallen werden, deren Umfang und namentlich Zusammensetzung noch nicht bekannt sind.
- b) Den zahlreichen Besatzungsmitgliedern, die keine Ferienanmeldungen abgegeben haben, können auch keine festen Ferien bestätigt werden.»

Mit freundlichen Grüssen

A. Sooder



Der elegante
Kombi
für Sonntag
und Werktag!



Taunus 12M
8175.-

Th. Willy A.G.
Seefeldstrasse 7, Zürich



Uebermüdete Besatzungen — Was wird dagegen unternommen ?

Das amerikanische Luftamt (FAA) regt neue Untersuchungen an ... Ist der Besatzungseinsatz überholungsbedürftig?
von Don Byrne

Nach Westen (oder Osten) zu reisen, mag ein guter Ratschlag für junge Leute sein; aber es macht Flugzeugbesatzungen müde, sagt das FAA, und seine Psychologen und Mediziner sind neugierig, wie müde und bis zu welchem Grad dies die Sicherheit beeinträchtigt.

Unter dem prosaischen Leitwort «Crew fatigue» befasst sich das Zivilflugmedizinische Forschungsinstitut (CARI) des FAA in Oklahoma City mit den Wirkungen der interkontinentalen Strahlfliegerei auf die Besatzungen, um herauszufinden, wie stark Zeitzonewechsel die Lebensfunktionen der Flugzeugbesatzungen und damit ihre Leistungsfähigkeit beeinflussen. Das FAA nimmt schon lange an den Fragen der Einsatzzeit der Besatzungen Anteil; es hat die Industrie auch schon um Vorschläge gebeten, die heutigen Bestimmungen abzuändern. Dr. Stanley Mohler, der Chef der medizinischen Forschungsabteilung des FAA hofft in diesen Wochen eine Reihe von Tests zu be-

enden, welche die Antwort auf die Frage der Ermüdung durch Zeitzoneübertritt geben sollen. Seine Ergebnisse werden diejenigen der Industrie ergänzen, und das FAA wird wahrscheinlich bald danach einen Entlastungsentwurf bezüglich der duty time herausgeben.

Mohler sagte, das FAA plane als Teil seines Testprogrammes je drei Jetreisen von seinem Sitz in Oklahoma City aus nach Frankfurt und Tokio. Die Besatzungen werden auf diesen Flügen vor dem Start, während des Fluges und nach der Ankunft am überseeischen Ziele sorgfältig untersucht werden. Das gleiche wird auf dem Rückflug geschehen. Das FAA will für diese Tests seine KC-135 (Militärversion der B-707, d. Uebers.) verwenden.

Eine Gruppe von 20 Psychologen und Medizinstudenten der Universität von Minnesota wird gleichzeitig als weiteres Versuchskaninchen und Beobachter mitfliegen. Mohler sagte, das FAA rechne

damit, etwa 20 seiner eigenen Leute in die Tests einzubeziehen.

Klagen über Ermüdung der Besatzungen seien nichts Neues, erklärte Mohler, aber offensichtlich habe das Wesen der Ermüdung – vor allem im Hinblick auf ihre Ursache – stark geändert. In den ersten Jahren des Jetbetriebes machten sich die Besatzungen grosse Sorgen um ihre Fähigkeit, von Kolben- auf Strahlflugzeuge umzuschulen. Sie machten sich auch Sorgen über die Flughäfen, die sie anzufliegen hatten, sagte Mohler. Aber, so führte er weiter aus, in den über fünf Jahren Jetbetrieb sind diese Befürchtungen überwunden worden, genauso wie die Erscheinung, die er «Parkway-Syndrom» nennt. Das Parkway-Syndrom ist etwas, was gewöhnliche Sterbliche so ziemlich jeden Tag erfahren – jenes geschlagene Gefühl bei der Umstellung von der Arbeit auf den Feierabend und umgekehrt.

Piloten seien vielleicht dem Parkway-Syndrom etwas stärker unterworfen, meint Mohler, da viele von ihnen weit vom Flughafen weg wohnen. Zur Zeit der Kolbenflugzeuge musste ein Besatzungsmitglied nur wenige Male im Monat zum Flughafen fahren; die Einführung der schnelleren Jets jedoch brachte mehr monatliche Flüge für die geforderten Flugstunden mit sich, und die Besatzungen mussten manchmal doppelt so oft zum Flughafen und zurück fahren wie früher. So wurde ihnen ebenfalls bewusst, was die Arbeiter schon seit Jahren kennen: dass der Weg zu und von der Arbeit die Hölle ist.

Diese Erscheinung, sagt Mohler allen Ernstes, sei nunmehr überwunden worden, indem man einfach näher zum Flughafen zog.

Vorgängige Tests des FAA haben bisher gezeigt, dass Uebermüdung vor allem für jene Besatzungen ein Problem darstellt, welche nach Osten oder Westen fliegen, sagt Mohler – mit anderen Wor-

ten für die, welche Zeitzonen und Datumgrenzen überschreiten. Nach Mohler über Langstreckenflüge in nord-südlicher Richtung infolge des Klimawechsels sogar einen anregenden Einfluss auf die Besatzungen aus.

Mohler sagt, die ständige Anpassung eines Besatzungsmitglieds an einen viel zu schnellen Zeitablauf, der sich natürlich wenig um die normalen Magen- und Körperfunktionen kümmert, verursacht Müdigkeit und eine schrittweise Verringerung der Fähigkeiten des Piloten. Die Müdigkeit häuft sich an.

Zusätzlich zu den Tests, die die Wirkung des Zeitzonenübertritts auf Besatzungsmitglieder untersuchen sollen, beabsichtigen FAA-Aerzte, an den Besatzungen Nebennierentests¹ durchzuführen; sie wollen damit herausfinden, wie oft und ungefähr wann die Besatzungen angespannt sind. Laut Mohler wird überdies vielleicht auch das Klima im Cockpit und seine Gestaltung einer gewissen Prüfung unterzogen werden. (Tests des CARI haben gezeigt, dass Plastik-Ueberzüge für Besatzungssessel viel zu wünschen übrig lassen, und es wurde empfohlen, davon abzukommen.)

Eine schwierige Forschungsaufgabe

Mohler betont, dass Ermüdungsbeobachtungen zu den schwierigsten Forschungsgebieten gehören, welche ein Arzt angehen kann. So kann nur schon der Test allein für die Versuchsperson gerade so aufpeitschend sein, dass jede Art von Müdigkeitsgefühl verschwindet und damit der Test nutzlos wird. Eigentlich, so sagt Mohler, sollten die Tests ohne Wissen der Versuchsperson durchgeführt werden können, aber dies sei wegen Gesetzen

¹ Die Nebennieren produzieren Hormone, welche den Stoffwechsel steuern (der Uebersetzer).

über persönliche Freiheit und so weiter unmöglich, wie er betrubt hinzufügt.

In dieser oder jener Form unternimmt das FAA seit zweieinhalb Jahren Versuche über Besatzungsübermüdung, sagt Mohler. Er will bemerkt haben, dass diese Tests auf die Qualifikationen der Flieger keinen Einfluss haben und dass nichts in dieser Richtung im Gange ist.

In gewisser Hinsicht hätte das FAA etwas über Besatzungsermüdung lernen können; das Thema der duty time ist ja wohl lange genug von Fluggesellschaften und Besatzungen erörtert worden. Es gab sogar innerhalb der Pilotenvereinigung einen Streit über dieses Thema; er veranlasste die Piloten der American Airlines, aus der ALPA auszutreten und eine eigene Gewerkschaft zu gründen. Sollten die Untersuchungen des FAA ergeben, dass die duty time verkürzt werden muss, so könnte dies einen grösseren Aufruhr zur Folge haben.

Das FAA sagt, dass nicht nur Piloten getestet werden, sondern auch andere Besatzungsmitglieder; Mohler begründet dies so:

«Wenn der Kapitän müde ist, ist es der Copilot wahrscheinlich auch, und wenn er es ist, so ist es der Bordingenieur wahrscheinlich auch.»

Er erklärt ferner, dass die laufenden Untersuchungen später auch auf Frauen ausgedehnt werden.

«Eine übermüdete Besatzung ist in einem Notfall möglicherweise eine Gefahr. Es ist in einem Notfall sehr wichtig, muntere Hostessen und einen wachsamem Bordingenieur zu haben, um die Passagiere evakuieren zu können.»

Das Problem der Besatzungsübermüdung ist nicht nur beim FAA im Studium. Das «International Transport Workers' Journal» vom Januar 1962 enthielt beispielsweise einen umfassenden Artikel darüber. Das «ITW Journal» betont, dass eine

DC-4 für die Strecke von Paris nach New York etwa 20 Stunden brauchte; der Zeitunterschied betrug dabei 6 Stunden. Eine B-707 legt die Strecke in 8 Stunden zurück; der Zeitunterschied beträgt aber nach wie vor 6 Stunden. Wie dies in der Praxis aussieht, wird ebenfalls geschildert:

«Für den Flug nach Anchorage, Alaska — er dauert 12 Stunden — beträgt der Zeitunterschied 11 Stunden. Startet man also um 12.20 Uhr in Paris, so kommt man um 13.20 Uhr gleichen Tags in Anchorage an. Wenn die Besatzung zu Mittag essen sollte, ist in Paris Mitternacht; die Leute sind zu müde zum Essen und gehen deshalb zu Bett — um um Mitternacht in Anchorage-Zeit aufzuwachen, hungrig und ohne Möglichkeit, irgend etwas Essbares zu erhalten. Am folgenden Vormittag startet dann die Besatzung um 1115 Uhr und kommt um 0935 des folgenden Tages in Paris an, nachdem sie 11 Stunden und 20 Minuten auf dem Flugzeug verbracht hat. Die Besatzung ist mehr als 24 Stunden fort gewesen und hat die Nacht doch nur einmal gesehen. Die Mediziner sind sich einig, dass eine derartige Verlängerung oder Verkürzung des Tages der Gesundheit eines Menschen schaden kann.»

Untersuchungen im Jahre 1960

In den Akten des FAA befindet sich auch eine frühere Untersuchung über die Besatzungsübermüdung. Sie wurde 1960 auf Verlangen der Bordingenieure durchgeführt. Dr. Leonhard Stutman vom New York University-Bellevue Medical Center und Dr. Bruce Leamer vom Medizinischen Institut der Universität von Kalifornien befragten im Auftrag des FAA etwa 160 Bordingenieure, die mit Kolben- und Jet-



Man träumt von
Mode —
man geht
zu



Bahnhofstrasse 65 Zürich



flugzeugen sowohl auf Inland- als auch auf Auslandstrecken fliegen. Die zwei Aerzte untersuchten sie in Gruppen von 20 und befolgten dabei vorgedruckte Fragebogen. Sie fanden Uebermü- dungserscheinungen; wie die von Dr. Mohler beschriebenen rührten sie jedoch haupt- sächlich von der Umstellung auf Jets her. Es war freilich ein Kommentar beigefügt, welcher empfiehlt, die üblichen Besat- zungseinsätze besonders auf Jets reali- stisch zu überprüfen.

Ein gesellschaftliches Problem

In einer Erörterung der Uebermüdung be- richtete Dr. Leaner, dass «die Gattinnen nach und nach bemerkten, dass ihre Ehe- männer reizbarer waren und nicht mehr mit ihnen ins Kino oder zum Abendessen ausgehen wollten, sondern es vorzogen, zu Hause zu bleiben und zu schlafen».

Dr. Mohler erklärt, dass die heutigen Ermü- dungserscheinungen, die ja auf ver- schiedene Ursachen zurückgehen, auf die Besatzungen die gleichen Wirkungen ausüben. Es scheint, dass das FAA — wenn es auch die Antwort auf die Besat- zungsübermüdung noch nicht haben mag — möglicherweise die Antwort auf die Frage der Pilotenarbeitslosigkeit voll- kommen geklärt hat.

Das Problem des Besatzungseinsatzes ist natürlich auch ein wichtiges gesellschaft-

liches Problem. Ein Vertreter am Ver- handlungstisch — er möchte ungenannt bleiben — erzählte der Zeitschrift «Ame- rican Aviation», dass eine Aenderung der gegenwärtigen Einsatzrichtlinien einzig nötig war, um «den Burschen ein wenig Zeit zum Trinken zu geben». Er betonte, dass es auf gewissen Einsätzen — dies sei allerdings selten gewesen — für die Besatzungsmitglieder im Grunde genom- men unmöglich war, einen Drink zu neh- men, weil die Bestimmungen über Alko- holgenuss es verboten. Es gibt in den Vereinigten Staaten zwar keine anderen Bestimmungen vom Bund aus, als dass ein Besatzungsmitglied nicht fliegen darf, wenn es «unter Alkoholeinfluss» steht, aber die meisten Gesellschaften verlan- gen vor jedem Flug eine mindestens 24- stündige «Trockenperiode».

Das FAA hat sich kürzlich solchen Dingen wie duty time und deadhead time ange- nommen, und es scheint, dass die Un- tersuchungen, welche zurzeit im Gange sind, auch eine Revision der anderen CARs nötig machen werden. Jedenfalls dürfte es feststehen, dass die Besat- zungseinsätze einer drastischen Ueber- holung unterzogen werden, was Freizeit, duty time und deadhead time betrifft.

PS. Dieser Artikel wurde aus dem «Ameri- can Aviation» ins Deutsche übersetzt. Der Originaltitel lautet «What's being done about Crew fatigue?» (Str.)

19. IFALPA Konferenz in Manila

(9. bis 19. März 1964)

AEROPERS-Teilnehmer:

K. Strickler
P. Ritter
Dr. R. Schmid

Das Wort «IFALPA» ist in unseren Kreisen ein geläufiger Ausdruck. Umso mehr muss es verwundern, dass vielfach über das Wie, Was und Wozu dieser Organisation keine Klarheit oder doch nur vage Ideen bestehen. Wir wollen hier versuchen, diese Fragen kurz zu beantworten.

1. Die Bedeutung der IFALPA

Am eindrücklichsten lässt sie sich durch die Worte veranschaulichen, die Diosdado Macapagal, Präsident der Philippinen, anlässlich der Eröffnung der 19. Jahresversammlung an die Delegation richtete. Er sagte unter anderem:

"The forum of the IFALPA represents a successful venture in international brotherhood and cooperation in a world that has yet to know the sub-

tance and meaning of international peace and security. Your success is all the more significant because the ties that bind you derive not from conventionally shared values, but from the skills you have acquired and developed with the advent of aviation."

Weiter führte er aus:

"The IFALPA represents the pooling of one of the world's most exacting skills in international transport and communications. Indeed, the airline pilots play a vital role in bridging the void that separates peoples and nations. It is recognized that your knowledge and skill have made possible the sustained exploration of the element in which you operate —space— with all the unknowns yet to be discovered and the awesome power it represents for him who shall finally conquer it. Thanks to your pledge to support the United Nations, we may feel more optimistic about the results of the current race for space, since unity amongst you who have today

conquered space must show the way to unity for those who must conquer outer space tomorrow."

2. Die Entwicklung der IFALPA

Die IFALPA hat sich in den letzten 12 Jahren ganz bedeutend entwickelt, so dass jede Member Association im konkreten Fall auf sie zählen kann.

Im Jahre 1952 bestand die IFALPA aus 22 Pilotenvereinigungen, welche ungefähr 10 000 Mitglieder vertraten. Ein permanentes Sekretariat war nicht vorhanden, die industrial and technical manuals fehlten; das Ansehen, das die IFALPA innerhalb internationaler Aviatik-Organisationen genoss, war sehr bescheiden. Heute sind der IFALPA 43 Associations angeschlossen, welche rund 25 000 Linienspiloten vertreten. Eine zweckmässige Organisation kennzeichnet heute die Federation. Hinsichtlich der in diesen 12 Jahren geleisteten Arbeit lesen wir im Annual Report von Präsident C. N. Sayen:

"Formal policy has been slowly developed and refined on technical, industrial and other subjects through an organized system of Study Groups, Annual Conferences, and other procedures and such policies are now incorporated in a system of manuals indexed and referenced to provide maximum assistance to pilot Associations and IFALPA representatives. IFALPA is recognized by international organizations as the spokesman for the world's professional pilots and its representatives are welcomed to participate in their deliberations. Many individual pilot representatives are recognized as international experts in various fields and their and IFALPA's view are sought.

In short, a basic organizational struc-

ture and background of experience has been developed on which the organization can build for the future."

3. Die Aufgabe der IFALPA-Konferenzen

Die Grundaufgabe jeder Jahreskonferenz besteht darin, die im verflossenen Jahr getane Arbeit zu sichten und zu überprüfen und, gestützt darauf, die policy für das folgende Jahr zu bestimmen.

Gleichzeitig wird auch der Verwaltungsapparat der Federation einer Kontrolle unterzogen. Dazu kommt selbstverständlich die Vermittlung und der Austausch von Erfahrungen zwischen den einzelnen Mitgliedern der Federation.

4. In welcher Form fasst die IFALPA ihre Beschlüsse?

Nachdem ein bestimmtes Thema von einem der 6 Subcommittees behandelt und in die Form eines schriftlichen Antrages gekleidet worden ist, kommt es vor die Plenary Session. Ist die Debatte in diesem Gremium über den Antrag abgeschlossen, folgt die Abstimmung. Der zur Abstimmung gelangende Antrag muss dabei in einer der vier durch die IFALPA-Statuten vorgesehenen Formen eingereicht werden, und zwar:

a) Resolution

Ein als resolution eingebrachter und gutgeheissener Antrag gilt in Zukunft als verbindliche IFALPA-policy, an die sich die Member Associations prinzipiell halten sollten.

b) Recommendation

Ein als recommendation eingebrachter und gutgeheissener Antrag gilt lediglich als Entwurf für eine zukünftige IFALPA-

policy; er wird als Empfehlung angesehen, wobei es den Member Associations freisteht, dieser nachzukommen oder nicht.

c) Guidance Material

Alle Anträge, die nicht als resolution oder recommendation eingebracht worden sind, gelten als guidance material und haben deshalb mehr informatorischen Charakter.

d) Work Program Material

Dies sind vor allem Unterlagen, welche der weiteren Prüfung bedürfen.

Um in Rechtskraft erwachsen zu können, müssen Resolutionen durch jede einzelne Member Association ratifiziert werden. Die Ratifikation erfolgt in der Regel unmittelbar nach der Sachabstimmung. Weigert sich eine Association, eine Resolution zu ratifizieren, so wird ihr eine 90tägige Frist zur schriftlichen Vernehmung eingeräumt. Wird eine solche fristgerecht eingereicht, so bleibt das Geschäft bis zur nächsten Jahresversammlung offen. Widrigenfalls wird die resolution nach 90 Tagen automatisch rechts-gültige IFALPA-policy.

5. Aus der Agenda der diesjährigen IFALPA-Konferenz

a) Gespräche mit Air France

Schon im Verlaufe der Tagung kamen Delegationen der Air France und Aeropers überein, die SE-210-Angelegenheit nicht im Rahmen der offiziellen IFALPA-Gespräche zu behandeln, sondern anschließend an die Konferenz eine gemeinsame Aussprache zu pflegen. In Missachtung dieses gentlemen agreement's erhielten sämtliche Konferenz-Teilnehmer tags darauf eine schriftliche Stellungnahme der

Air France zu dieser Angelegenheit, die folgenden Wortlaut hatte:

Proposed Policy

The conference is invited to discuss what kind of action can be taken when associations do not comply with ratified IFALPA resolutions, especially in the case when this lack of compliance is likely to hamper another association in its efforts to achieve the IFALPA proposed aims.

Comments:

We have noted that some organizations have been expelled because they have not paid their dues either by neglect or because their finances are not in good shape.

No action to our knowledge, have ever been taken, against associations which are guilty of what we think, are more serious offenses.

We believe that an association which has ratified a resolution and then fails to comply with it, can do more harm to IFALPA.

If such behaviour is allowed to spread, IFALPA could well lose its justification, and would inevitably bring about its own destruction.

We submit that, if an association finds it impossible to comply with a resolution, the association must notify IFALPA. If, after careful consideration, this impossibility to comply is proved, all possible assistance must be given to the association concerned, to help it improve the situation.

On the other hand, if little or no effort has been made to implement IFALPA policy, some form of action should be used with exactly the same vigor that is applied in the case of non-payment of dues.

We will give you as example, the case

of the Caravelle, whose manufacturer advertises as an airplane that requires an operating crew of two persons only. The French Government has issued an airworthiness certificate confirming this.

The French Association has fought to retain a crew of three required by IFALPA's OPS resolution 4.2.1 defining the crew complement of jet aircraft.

Our efforts are jeopardized by the fact that an Air France Caravelle is now, as a consequence of our interchange, flying with a two-man crew in another company in violation of the crew complement resolution.

Other examples exist, and such cases could happen again with present and future aircraft.

We think it necessary to bring this to the attention of the Conference and hope that you will accept to discuss this matter now so that our course of action can be defined as soon as possible.

Gegen diese Eingabe erhob die Aeropers unverzüglich Einsprache mit dem Ziel, die Diskussion über dieses Thema zu verschieben, ja sogar von den offiziellen Gesprächen auszuschliessen, da kein diesbezüglicher Antrag auf die IFALPA-Traktandenliste aufgenommen worden war.

Die Antwort der Aeropers, die ebenfalls an alle Konferenzteilnehmer verteilt wurde, hatte folgenden Inhalt:

The planned inquiry into this matter has been delayed due solely to the strong desire of both, the company and Aeropers, to allow the extremely adverse public reaction, caused by the undoubtedly biased views expressed in the French press at the time of loss

of our company's Caravelle, to subside.

May we personally express our strong feeling that the statement made by the French delegation is not only an unwarranted attack on a fellow federation member, and therefore not constructive, and in addition, is entirely extraneous to the agenda published. In the interest of maintaining good relations with our fellow Federation members, and in order not to take up unnecessarily the valuable time of the delegates present, we would like to state our continued willingness to discuss this, and any other problem, with the French delegate at a time and place more conducive to good results.

Obwohl der Vorstoss der Air France an der diesjährigen IFALPA-Konferenz so abgestoppt werden konnte, ist damit zu rechnen, dass die Angelegenheit weiter verfolgt und an einer nächsten Konferenz zur Sprache kommen wird.

b) Interchange

Ueber den Interchange wurde innerhalb des Subcommittees und der Plenary Session viel diskutiert, ohne dass aber über diese komplexe Frage eine Einigung erzielt werden konnte. Die Einigung scheiterte namentlich an der Frage «Was ist genau unter „Interchange“ zu verstehen?».

c) Loss of Licence

Wie aus den IFALPA Bulletins entnommen werden konnte, versucht die IFALPA, eine allgemeine loss of licence-Versicherung für sämtliche Mitglieder einzuführen. Dabei sieht der IFALPA-Versicherungsplan folgendes vor:

- Abfindungssumme nach einer Karenzfrist von 14 Monaten \$ 15 000.—
- Prämien, abgestuft je nach Eintritts-

alter und gewähltem Versicherungsplan:

Eintrittsalter	Standard-Prämie \$	Höchstprämie \$
30 und weniger	50.—	65.—
31—35	60.—	75.—
36—40	75.—	95.—
41—45	90.—	115.—
46—50	115.—	150.—
51—55	150.—	195.—
56 und mehr	200.—	nur 1 Plan

Verglichen mit unserer Loss of Licence-Versicherung ergeben sich bei höheren Prämien schlechtere Leistungen. Nicht nur die Aeropers, auch andere Member Associations mussten dieselbe Feststellung machen. Dem Rechnung tragend, ist auch die gefasste Resolution recht «zaghaft» ausgefallen:

"All member Associations should take immediate steps to bring the details of the IFALPA Loss of Licence Insurance to the notice of their members and invite their participation, collectively or individually."

Die Angelegenheit wird weiterhin innerhalb der IFALPA geprüft.

d) Press relations

Aufgrund der gemachten Erfahrungen (z. B. Artikel «Weltwoche») hatte die Aeropers folgendes proposal zuhanden der IFALPA-Traktandenliste eingereicht:

"Conditions in which Press Statements should or should not be made by the Secretariat:

The Secretariat shall give information to the press only about subjects of really international character. In all other cases — i. e. when national matters are concerned— IFALPA shall re-

fer the press to the national Association."

Nach eingehender Diskussion und nach Begründung unseres Antrages wurde folgende Resolution von der Versammlung gutgeheissen:

BE IT RESOLVED THAT:

Press statement to aircraft accidents of national interest being issued by any means of communication by the Secretariat, concerning IFALPA-Policy, should be confirmed by letter to the National Association concerned.

e) Veröffentlichung des C-Manual

Ebenfalls wurde eine Resolution gutgeheissen, welche die strikte Geheimhaltung des C-Manuals (C-Contract Summaries) verlangt. Die Resolution lautet:

BE IT RESOLVED THAT:

the contents of the C Manual must be considered as entirely confidential and not be made available by the IFALPA Directorate to any outside bodies whatsoever under any circumstances.

Demzufolge können diesbezügliche Informationen nur von der zuständigen Pilotenvereinigung verlangt werden.

f) Allgemein begrüsst wurde von den Konferenzteilnehmern, mit vermehrten Kräften dahin zu arbeiten, eine Vereinheitlichung der technischen Einrichtungen der Flugplätze zu erzielen. In diesem Sinn sollen auch jene Verantwortlichen von Flugplätzen, welche über schlechte oder unzweckmässige Einrichtungen verfügen (auch ATC usw.) entsprechend orientiert werden. Erwähnt sei in diesem Zusammenhang, dass je ein Beobachter der ICAO und der IATA zugegen waren.

6. Schlussbemerkungen

Allgemein kann die Manila-Konferenz als positiv und gut bewertet werden, konnte doch, was sicher ebenso wichtig ist, mit andern Berufskollegen ein ungezwungener Gedankenaustausch gepflegt werden. Bei dieser Gelegenheit möchte ich den

Herren Ritter und Dr. Schmid für ihre Mitarbeit bestens danken. Ebenfalls möchte ich Herrn Sterndale, welcher die FPAS vertrat, für seine Unterstützung und loyale Haltung meinen besten Dank aussprechen.

K. Strickler

Wer hat ...

Liebe Kameraden,

Uns allen ist der tragische Unfall von Fridolin Wicki, der bei der Erfüllung seiner militärischen Pflicht den Tod fand, noch in frischer Erinnerung.

Nun haben seine Angehörigen nach einer Photographie, die ihn in der Swissair-Uniform zeigt, gefragt.

Wer kann mir dabei helfen?

Paul Frei, Fach 187



Cliché- *Sulzer*

Eine unserer Spezialitäten:
Werbe-Kampagnen
für Tageszeitungen
mit Matern, Stereos
Galvanos, Kunstharz



Georg Sulzer, Clichéfabrik 1954 → 2014
Elisabethenstrasse 14, Zürich 4
Telefon 051/ 270 370

The Phonetic Alphabet

ALPHA said, "BRAVO, CHARLIE, it is a good idea. Let's spend the weekend at the DELTA. We can listen to the ECHO, dance the FOXTROT and play GOLF at the HOTEL INDIA. We had better take JULIETT with us or she will get into trouble. She would fly thousands of KILO'S right now, even to LIMA, to see MIKE, in spite of the fact that he left her in NOVEMBER, and OSCAR, her

PAPA, took off for QUEBEC while she and ROMEO were at the SIERRA doing the TANGO."

"Okay, but we had better get out of UNIFORM and tell VICTOR to get us some decent WHISKEY. That triple-XRAY stuff they serve would turn any normal YANKEE into a ZULU."

from "The Naval Aviator's Guide"



"I **know** it's a group flight. But did you ever think to ask the **name** of the group?"

Flugwunsch und Literatur

Beim Psychiater im FAI habe ich die erste Begegnung mit dem Ausdruck «Flugwunsch» gehabt. Dieses abenteuerumwittelte, mystische Wort hat sich bei mir aber nie aus der Tiefe des Unterbewusstseins an die Oberfläche der Erkenntnis, des klaren Wortes erheben können. Der Sprache sind Grenzen gesetzt, über welche nur die Meister, die Dichter hinauswachsen können. In vielen Situationen unseres Berufes, fast täglich geht unser Flugwunsch in Erfüllung; er verblasst nie. Nein, im Gegenteil! Sind es doch gerade oft die «Alten», welche für einen kurzen Augenblick die BMEP oder JPT «an den Nagel hängen», mit den Gedanken aus dem Cockpit fliehen und sich an einem Stimmungsbild einer unerschöpflichen Ausstellung berauschen. Für diese mannigfaltigen Stimmungsbilder verwendet der unbekannte Maler hauptsächlich Wolken, Sonne, Mond, Sterne, Wasser und Wüsten. Aber auch Ewigkeit, Weltall, Vollkommenheit und Zeitlosigkeit gehören auf die Palette.

Und eigenartige Töne ringen sich aus der Brust des Kunstergebenen: «Verdammt, ich das nöd unerhört! Chönnst öise Pruef doch schön si!»

Nun, dieser Flugwunsch ist nicht ein Privileg unserer Zeit. In allen Formen der Literatur und aus allen Zeiten der schriftlichen Sprachwiedergabe ist er uns bekannt. Im Altertum wie im Mittelalter war das Dasein überschattet von der Existenz von Göttern, Geistern und Dämonen. Diesen überirdischen Wesen wurde die übernatürliche Fähigkeit des Fliegens zugesprochen. Gerade das damalige Leben, der Kampf mit den Naturelementen, muss dem Menschen eine besondere Sehnsucht nach dem schwerelosen Schweben des Vogels verliehen haben. Angesichts einer Naturkatastrophe oder eines wilden Tieres muss der Wunsch des Fliegens besonders tief gewesen sein und wie Mephisto die resignierten Worte spricht:

«Ach! zu des Geistes Flügeln
wird so leicht
Kein körperlicher Flügel sich
gesellen!»¹

so müssen auch die Menschen vor einigen Jahrhunderten empfunden haben. Schon Râ, der ägyptische Sonnengott, war geflügelt. Die germanischen Götter jagten mit den Stürmen nach Wallhall, und Elias, der Prophet der Juden, flog

auf feurigen Wagen dahin. Aber auch die heutige kindliche Vorstellung lässt Engel mit Flügeln erstehen, und Jesus Christus stieg 40 Tage nach seiner Grablegung auf in den Himmel des Vaters.

«Der biblische Flug bedeutete Erhöhung, Auszeichnung, göttliche Erhabenheit. Der mythische Flug dagegen war meist heldischen Ursprungs und diente oft den menschlichen Schwächen und Torheiten. Bei allen Völkern dieser Erde, zu allen Zeiten und Epochen, bei allen Religionen und Mythen, bei allen Rassen und in allen Sprachen, kurz, von Anbeginn und überall erkennen wir stets gleiche oder ähnliche Ueberlegungen und Schilderungen. Sie alle beweisen die Universalität und Menschlichkeit der Flugsehnsucht.»²

Aber auch Hexen und Dämonen waren Nutzniesser der himmlischen Wegrechte. Eine Tatsache, welche die Flugentwicklung im Mittelalter stark bremste; denn wer durfte es sich leisten, an der Entwicklung von Hexeninstrumenten zu arbeiten! So hat der Scheiterhaufen denn auch einige Konstrukteure von Flugmaschinen schreien gehört.

Der illustren Gesellschaft der Götter, Dämonen und Helden stand auch ein grenzenloser Maschinenpark wunderlicher Flugzeuge zur Verfügung. Wirtschaftliches Denken kannte man nicht, und so stand der Einführung von Besenstielen, Fluggewändern, goldenen Pfeilen, Drachen, feurigen Riesenvögeln, Rauch und Wolken nichts im Wege.

Die schönsten Worte für den Flugwunsch legte Goethe 1775 in einem Brief, den es

ihn im Anschluss an seine erste Schweizer Reise zu schreiben drängte:

«Dass in den Menschen so viele geistige Anlagen sind, die sie im Leben nicht entwickeln können, die auf eine bessere Zukunft, auf ein harmonischeres Dasein deuten, darin sind wir einig, mein Freund, und meine andere Grille kann ich auch nicht aufgeben, ob du mich gleich schon oft für einen Schwärmer erklärt hast. Wir fühlen auch die Ahnung körperlicher Anlagen, auf deren Entwicklung wir in diesem Leben Verzicht tun müssen, so ist es ganz gewiss mit dem Fliegen. So wie mich sonst die Wolken schon reizten, mit ihnen fort in fremde Länder zu ziehen, wenn sie hoch über meinem Haupte wegzogen, so steh ich jetzt oft in Gefahr, dass sie mich von einer Felsenspitze mitnehmen, wenn sie an mir vorbeiziehen. Welche Begierde füh' ich, mich in den unendlichen Luftraum zu stürzen, über den schrecklichen Abgründen zu schweben und mich auf einem unzugänglichen Felsen niederzulassen. Mit welchem Verlangen hol' ich tiefer und tiefer Atem, wenn der Adler in dunkler blauer Tiefe unter mir über Felsen und Wälder schwebt, grosse Kreise in sanfter Eintracht zieht.

Soll ich denn nur immer die Höhe erkriechen, am höchsten Felsen wie am niedrigsten Boden kleben, und wenn ich mühselig mein Ziel erreicht habe, mich ängstlich anklammern, vor der Rückkehr schauern und vor dem Falle zittern?»³

Nik

Quellenverzeichnis:

¹ Goethe, Faust I

² Tilgenkamp, Schweizer Luftfahrt, Band I

³ Goethe, Briefe aus der Schweiz, erste Abteilung

Einsatzkommission

Europa, Sommer-Rotationen SE-210 und CV-440

Diese wurden, wenn auch mit etwelcher Verspätung , mit dem Sektor-Chef besprochen. Obwohl es nach wie vor Flüge hat, welche man als sehr streng bezeichnen muss, gibt es auch erfreuliche Verbesserungen. Hier möchte ich nur das Wegfallen des «Doppel-Nacht-Londoners» erwähnen. Hat doch die Aeropers schon lange diese Art Nachtflüge als eindeutig zu streng beanstandet und missbilligt. Nachdem die neuen Sommer-Rotationen den Besatzungsmitgliedern bekannt geworden sind, hat man mir von verschiedenen Seiten darin vorkommende Flüge als ausgesprochen streng bezeichnet. Diese Flüge wurden jedoch unverändert vom Winter-Flugplan übernommen. Dazu möchte ich mir daher folgende Bemerkungen erlauben:

1. Die Sommer-Rotationen sind gegenüber den Winter-Rotationen gleich oder besser ausgefallen.

2. Haben wir ausser zwei schriftlichen Reklamationen während der Winterperiode **keine** andern Vorschläge oder Beschwerden erhalten. Aufgrund der obengenannten Reklamationen hin wurden die beanstandeten Flüge im Sommerflugplan verbessert (meal time).
3. Bitten wir Sie nochmals eindringlich, Flüge, welche Ihnen als zu streng erscheinen, der Einsatzkommission **schriftlich und frühzeitig** mitzuteilen. Nur dann können wir aufgrund dieser Mitteilungen bereits für die Planung der nächsten Rotationen (in diesem Fall Winter 64/65) unsere Vorschläge den verantwortlichen Stellen vorbringen und nach den uns gegebenen Möglichkeiten vertreten.

Einsatzkommission: K. Strickler

Unfallbericht

Notlandung einer Comet 4 in Barajas, Madrid

G-APDS, ein Comet der BOAC, stand im regulären Einsatz auf der Strecke London—Madrid—Dakar—Recife—Buenos Aires. Beim Anflug auf Madrid erhielt der Pilot die Bewilligung, via Torrejon direkt auf Piste 23 in Barajas Airport zu landen. Kurze Zeit später touchierte das Flugzeug in einer leichten Linkskurve mit seinem Hauptfahrwerk den Höhenzug «Pico des Gurada», wobei alle Räder abgerissen und folgende Komponenten beschädigt wurden:

- Die Austrittskonen der beiden linken Triebwerke waren vollständig deformiert
- Die Landeklappe des linken Flügels war auf ihrer ganzen Länge weggerissen
- Die Landeklappe des rechten Flügels war teilweise losgerissen
- Das linke Flügelende war stark beschädigt
- Das linke Hauptfahrwerk fehlte vollständig, während auf der rechten Seite noch ein Stumpf von ungefähr 1,5 m Länge vorhanden war
- Triebwerk Nr. 3 war auf seiner Unterseite beschädigt
- Nur die Triebwerke Nrn. 1 und 4 lieferten noch einen nennenswerten Schub

Obschon auf diese Weise stark in Mitleidenschaft gezogen, blieb das Flugzeug manövrierfähig. Der Pilot sah jedoch von seiner geplanten Landung auf Piste 23 ab und flog über den Flugplatz, wobei er eine Notlandung auf Piste 33 verlangte (Länge 4000 m).

Bevor in der Folge ein ILS-Anflug ausgeführt wurde, erprobte die Besatzung die Flugtüchtigkeit der Maschine während ca. 13 Minuten.

Die anschließende Landung stellte eine ausgezeichnete fliegerische Leistung dar, so dass der Apparat erst kurz vor dem Stillstand in einem Winkel von 90° die Piste verliess und auf einem Flügel liegen blieb.

Die Feuerwehr erreichte die Unfallstelle ohne wesentliche Verzögerung und bedeckte die Comet mit einer dicken Schaumschicht. Von den 23 Passagieren und den 9 Besatzungsmitgliedern wurde niemand verletzt.

Die Untersuchung ergab, dass G-APDS ein Total von 1858 Stunden geflogen hatte, wovon 80 seit der letzten Ueberholung. Die Besatzung besass gültige Lizenzen; der Captain hatte insgesamt 693 und der Copilot 291 Stunden auf Comet 4 geflogen.

Der Untersuchungsausschuss kam zum Schluss, dass der Unfall auf eine menschliche Fehlbeurteilung eines Sichtanfluges bei Nacht zurückzuführen sei.

Vorstandszusammensetzung und Kommissionen

Vorstand

Präsident: A. Sooder
Vizepräsident: F. Stadelmann
Kassier: N. Grob
Beisitzer: H. Büchi, P. Habegger, R. Leutwyler, W. Meyer, P. Ritter, K. Strickler, H. Weidmann, M. Bethge, H. Kammer

Sekretariat

Dr. R. Schmid
Frau I. Winkler
Bürotrakt B, Nr. 215, Flughafen
Telefon 84 76 61, intern 2337
Postfach 150, Zürich 58-Flughafen oder
Postfach Swissair, Flughafen

Kontrollstelle

M. Reist W. Graber

Zollfragen

K. Schmidli

Seniority-Kommission

Vorstand

Nachwuchs-Kommission

B. Balsiger	H. Meyner
E. Brunner	E. Moser
W. Eichenberger	K. Rutishauser
N. Grob	R. Schilliger
H. Haas	A. Sooder
H. Hürzeler	G. Suter
H. Maurer	E. Weiss

Luftfahrt-Kommission

A. Sooder F. Schreiber

IANC-Vertreter

U. Reifler

Hilfskassier

P. Gass

Stimmzähler

B. Bühler	W. Meier
H. Hofmann	K. Züger

Einsatz-Kommission

Vorsitz: K. Strickler
DC-8: H. R. Christen, P. Habegger
CV-990: H. Büchi (EU/ME), E. Fischli (AF/SA), F. Stadelmann (FA)
SE-210: D. Moreillon
CV-440: R. Leutwyler
Copi-Fragen: A. Strehler
Nav.-Fragen: M. Bethge

VE-Stiftungsratsmitglieder

E. Bill
E. Scheller

Ausländische Verträge

P. Ritter

Deplacements- und Unterkunftsfragen

P. Habegger (Vorsitz, NA)
F. Stadelmann (FA)
W. Meyer (AF/SA)
H. Büchi (ME)
W. Eichenberger (EU)
E. Matossi (EU)

IFALPA-Kommission

vakant (A, F, P)
F. Stadelmann (B) L. Ritzi (D)
K. Strickler (B) W. Busenhart (E)
P. Habegger (C) P. Ritter (E)

Flugsicherheits-Kommission

A. Bezzola (Vorsitz)
D. Friolet P. Müller
E. Heiz A. Muser
R. Leutwyler F. Schreiber

«Rundschau»-Redaktion

K. Strickler (Vorsitz)
E. Hohl
Dr. R. Schmid



Importeur: Hans U. Bon AG, Zürich 1, Talacker 41

Naphotaly

Seit
1874
führend
in
der
Herrenmode

Zürich:
Stüssihofstatt 6-7
Limmatquai 72
Bahnhofplatz 5
Ginitex Shop: Strehlgasse 18