

aeropers rundschau

I/1

9. Jahrgang

Nr. 93

Juli 1962

Liebe Mitglieder	2
Was uns beschäftigt	3
Einsatzkommission	5
Es war einmal....	6
Was kann der Stefan bloss dafür, dass er so schlecht ist	7
Nachwuchsprobleme	8
Was kostet die Flugzeugmeile	13

Unfallberichte:

Absturz in Barcelona, Aviacion y Comercio, 4.4.1958

Absturz in Capão Grosso, Brazil, Serviços Aéreos, 16.6.1958

Redaktion:

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

Druck und Versand:

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

A E R O P E R S - R U N D S C H A U

Offizielles Organ der
Vereinigung des fliegenden Personals der Swissair

Obwohl die AEROPERS-RUNDSCHAU das offizielle Organ der AEROPERS darstellt, spiegeln die in den einzelnen Artikeln zu Tage tretenden Ansichten nicht notwendigerweise die Meinung des Vorstandes wieder.

Ohne vorgängige schriftliche Einwilligung der Redaktion ist jede Wiedergabe von Artikeln aus dieser Zeitschrift untersagt.

Liebe Mitglieder,

Neuaufnahmen

Die Herren Piloten: Walter Gubser
 Heinz Frey
 Hans Nigg
 Silvio Rüesch

wurden neu in die Aeropers aufgenommen; wir heissen sie in unserer Vereinigung willkommen.

Vertragsverhandlungen

Im letzten Monat war nur eine Vertragverhandlung. Ich muss hier bemerken, dass diese Art von Verhandlungen, seit bald einem Jahr mit der Zeit zu einer Art von Dauerverhandlungen ausarten.

Mit der Vertragsdelegation der Swissair haben wir die noch offenen Punkte besprochen, und unsere Verhandlungspartner warten offenbar auf die Direktiven der Direktion. Etwas mehr Delegieren wäre vielleicht auch hier am Platze.

Die wichtigsten noch offenen Punkte sind:

- a) Senioritätsreglement
- b) Disziplinar- und Qualifikationsreglement
- c) Fluggeldanteil des Salärs (Steuerpauschalierung)
- d) Einvernehmen in Unterkunftsfragen

Crewzusammensetzung

Die Swissair hat heute festgelegt, mit welcher Crewzusammensetzung die einzelnen Strecken geflogen werden. Sie ist bestrebt, gemäss ihrem Prinzip sicher zu operieren und sie trägt auch die Verantwortung dafür.

Nun zum Problem:

Es gibt Sektoren, auf denen einzelne PIC der Ansicht sind, sie könnten es auch ohne entsprechende Cockpitkategorie machen. Diese PIC äussern sich gegenüber den Navigatoren in einer Art und Weise, wie man es als Kommandant eben nicht machen sollte. Die gemachten Bemerkungen - noch dazu gegenüber Aeropers-Mitgliedern - sind völlig unangebracht. Wenn Sie schon Vorschläge haben, bringen Sie diese bei Ihrem Vorgesetzten an. Zudem bitte ich Sie, sich einmal in die Position eines Navigators und Familienvaters zu versetzen, welcher solche Ergüsse über sich ergehen lassen muss. Sind wir wirklich zu so etwas fähig?

Mit freundlichen Grüßen
sig. A. Sooder

WAS UNS BESCHÄFTIGT

Die Herren J. Guyer, Flight Engineer und Capt. P. Robert sind per 30.6.1962 Passiv-Mitglieder geworden.

Berichtigung

In der NA-Statistik der letzten Rundschau auf Seite 14 hat sich ein Fehler eingeschlichen, indem die Zahlen für Swissair und TWA teilweise durcheinander gebracht bzw. überhaupt nicht angegeben wurden. Nachstehend finden Sie deshalb noch ergänzend die richtigen Zahlen:

Anzahl Flüge:	SWR:	1197	TWA:	3589
Sitzangebot:	"	152105	"	412072
beförderte Pax:	"	73392	"	207630
Sitzauslastung:	"	48,3	"	50,4
Fracht in Ton.:	"	2310	"	5480
Post in Ton.:	"	449,4	"	4763,9

Wohnungsaustausch

Ein skandinavischer Flight Engineer interessiert sich ferienhalber für den Austausch einer Wohnung samt Auto für 2 - 3 Wochen. Die Wohnung dieses Flight Engineers liegt bei Kopenhagen.

Da dieser Austausch wenn möglich nächstens vorgenommen werden sollte, bitte ich allfällige Interessenten sich umgehend mit mir in Verbindung zu setzen.

Einfuhr von Spirituosen

Wir sind aufgrund des von der Swissair veröffentlichten Zirkulars bei der Oberzolldirektion vorstellig geworden und haben die erhobenen Vorwürfe zurückgewiesen. Ebenfalls hat die Swissair den Zollinspektor der Station Zürich auf ihre Zweifel an der Richtigkeit der Behauptung der Oberzolldirektion aufmerksam gemacht.

In der Zwischenzeit hat sich die Zolldirektion mit uns in Verbindung gesetzt und die Angelegenheit konnte zur beidseitigen Befriedigung beigelegt werden.

Direktion des Eidg. Luftamtes

Der Direktor des Eidg. Luftamtes, Herr Dr. M. Burkhard, konnte kürzlich seinen 60. Geburtstag feiern. Wir gratulieren herzlich.

Abstimmungen

Bis jetzt haben erst etwa 60% der Piloten-Mitglieder den blauen Abstimmungszettel betr. Schiedsgerichtsartikel und Angelegenheit Steiner dem Sekretariat eingesandt. Ich erlaube mir, Sie nochmals an diese wichtige Abstimmung zu erinnern.

Zollabfertigung Genf

Herr K. Schmidli, Zollkommission, war kürzlich in Genf, um die Frage der Besatzungsabfertigung sowie die Möglichkeit der Einführung der Zollkasse auch in Genf zu prüfen. Er wird Sie nächstens in einem besonderen Zirkular über die Ergebnisse dieser Besprechung orientieren.

ALTP-Lizenz und Streifen an Co-Piloten

Inbezug auf Erhalt der ALTP-Lizenz für Co-Piloten, welche nicht Militärpiloten sind, haben wir kürzlich eine Umfrage lanciert, da bezüglich Lizenzerwerb die Bedingungen an sich nicht geändert werden können (ICAO-Vorschrift), sondern höchstens die Berechnungsgrundlage für Kommandantenstunden.

Betreffend Zuerkennung des 3. Streifens an solche Co-Piloten wurde mit der Swissair vereinbart, dass in Zukunft an Stelle der verlangten 250 PIC-Stunden auch 150 PIC-Stunden und 200 Flugstunden als Co-Pilot genügen sollen.

Ferien Sekretariat

Um die Monatswende August/September werde ich für ca. 2 Wochen ferienhalber abwesend sein.

Mit freundlichen Grüßen

sig. Dr. P. Hunziker

" Optimismus ist meistens eine Folge ungenügender Information. "

EINSATZKOMMISSION

Da einige Unklarheiten herrschen, wo Beschwerden wegen zu strenger Einsätze, Transportation etc. eingetragen werden sollen, möchte ich Ihnen dazu nochmals folgende Hinweise geben.

Sofern eine Angelegenheit nicht selbst abgeklärt werden kann und einem Besatzungsmitglied eine Ueberprüfung durch die Aeropers (Einsatzkommission) angezeigt scheint, ist die entsprechende Beschwerde im " Klagebuch " einzutragen. Das Kontrollbuch " Abweichungen vom FOM " steht ausschliesslich dem Crew Control für seine diesbezüglichen Eintragungen zur Verfügung. Durch diese Trennung wird die Ueberprüfung durch die Mitglieder der Einsatzkommission einfacher und vor allem übersichtlicher.

Sollten Sie eine Mitteilung aus irgendwelchen Gründen, z.B. wegen ihres besonderen vertraulichen Charakters, nicht im " Klagebuch " eintragen wollen, so bitte ich Sie, dieselbe schriftlich dem Sekretariat der Aeropers zuhanden der Einsatzkommission zukommen zu lassen.

Im übrigen werden wir ein vorgedrucktes Blatt ausarbeiten, auf welchem Sie Ihre Mitteilungen direkt an das Sekretariat der Aeropers machen können. Das "Klagebuch " beim Crew-Control würde dann eventuell hinfällig.

Ebenfalls können Sie sich bei auftauchenden Einsatzproblemen direkt mit dem entsprechenden Kommissionsmitglied in Verbindung setzen, wobei Ihr Anliegen an einer Sitzung der Einsatzkommission behandelt wird.

Die nachfolgend aufgeführten Sektoren werden wie folgt in der Einsatzkommission aufgeteilt:

Vorsitz und allgemeine Einsatzprobleme:	K. Strickler
DC-8	H. R. Christen
SE-210/CV-990	E. Fischli
SE-210	H. Haas
Fragen Genf	D. Moreillon
CV-440	W. Langmeier
Einsatz Navigatoren	M. Bethge

Für die Einsatzkommission:

sig. K. Strickler

ES WAR EINMAL....

(Aus dem Archiv der Funkstation Dübendorf)

...., dass im Jahre 1924 in Dübendorf das erste Flugzeug mit Funkhilfe hereingelotst wurde. Ein Flugzeug der Imperial-Airways, welches aus irgendeinem Grunde nur bis Basel gelangt war, sollte am folgenden Morgen den Kurs nach Zürich weiterfliegen. Da über Dübendorf jedoch eine Hochnebeldecke lag, wurde dem Piloten der Start abgeraten. Dieser kümmerte sich jedoch nicht viel darum und war kurze Zeit später mit seinem Flugzeug in der Luft. Funker Schlegel nahm die radiotelephonische Verbindung mit dem Flugzeug auf und versuchte den Piloten Hinchcliff zur Rückkehr nach Basel zu bewegen, da eine Landung in Dübendorf nicht gewährleistet schien. Die Nebelschicht bedeckte das ganze Tal der Glatt. Ueber dem Flugplatz lag der Nebel in ca. 50 m Höhe bei einer horizontalen Sichtweite von etwa 500 - 1000m. Die Verständigung mit dem Piloten ergab dann allerdings, dass der Nebel nur wenig hoch reichte. Einen Peilapparat besass die Funkstation noch nicht. Durch die akustische Feststellung des Motorengeräusches konnte der Funkbeamte dem nach Kompass fliegenden Engländer das Eintreffen über dem Platz mitteilen. Das Landemanöver gestaltete sich dann so, dass die englische Maschine über dem Platz kreiste und langsam tiefer ging, wobei man ihr vom Boden aus die jeweilige genaue Position, die aus akustischen Feststellungen hervorging, wie folgt laufend zufunkte:

- " you are over the east corner of the place "
- " you are over the west corner of the place "
- " you are over the middle of the place ", usw.,

bis sich der Pilot entschloss, durch die Nebeldecke herunterzustossen. Das Flugzeug kam über dem Küchengebäude in Sicht, worauf die Landung glatt erfolgte. Nachher erschien der Pilot Hinchcliff auf der Station, um sich bei Funker Schlegel für diesen Lotsendienst und für die Durchführung des ersten Durchstossverfahrens zu bedanken. Im Verlaufe der in englischer Sprache geführten Konversation stellte es sich heraus, dass Pilot Hinchcliff perfekt deutsch sprach, da er seine Jugendjahre in Hamburg verbracht hat und erst später nach England gekommen war.

NETHERLANDS

KLM will begin negotiations with General Dynamics early this month for six Convair 880's built for Capital and now available for almost immediate delivery. Two of these planes were used by Swissair from last August through May. KLM wants the 880's to replace Electras on routes to the Middle East and Africa. An 880 purchase would not necessarily affect the airline's plans to acquire 727, Caravelles or Tridents.

(Aus " ESSO Aviation News Digest" 9. Juli 1962)

WAS KANN DER STEFAN BLOSS DAFÜR, DASS ER SO SCHLECHT IST?

Nichts kann er dafür, gar nichts natürlich! E.W. macht ihn zu dem, wie er uns, und was weit schlimmer ist, einer breiteren Öffentlichkeit serviert wird.

Dass E.W. als Beobachter unserer Flugwaffe seine geistige Potenz der Fliegerei widmet, wäre an und für sich begrüssenswert, doch hätte er als Pilot mit diesem Thema mehr Aussicht und Anrecht auf Glaubwürdigkeit. So sackt er leider, wie mancher, der mit der Feder die Lüfte erobern will, in den eigenen Luftlöchern ab.

Infolge eines erheblichen Gradunterschiedes war es mir nicht vergönnt, diesen Herrn Auge in Auge kennen zu lernen. Meine Bekanntschaft mit E.W. liegt schon einige Jahre zurück. Sie ereignete sich unter reichlich skurrilen Umständen. E.W. war als Kommandant einer grösseren militärischen Einheit in Meiringen einquartiert, ebenso unsere Fliegerstaffel. Eines späteren Abends stiessen wir auf dem Heimweg auf den Dienstwagen E.W.'s, der vor einem der Hotels parkiert war. Der Zufall wollte es, dass einer unserer Staffeln einen amerikanischen "Autoschreck" in der Tasche hatte; - somit war das Unheil nicht mehr abzuwenden. Mit einigen geübten Handgriffen wurde das Apparätlein im Schutze der Dunkelheit unter der Motorhaube montiert und dann der Heimweg angetreten. -

Wie die Legende berichtet, soll E.W. in früher Morgenstunde mit der Zufriedenheit eines angenehm verbrachten Abends seinen Wagen bestiegen haben. Beim Drücken des Anlassers ging dann allerdings der Teufel los. Mit Zischen, Knall und Rauch entlud sich das harmlose Feuerwerk - E.W. aber lief um sein Leben! Als er sich wieder gesammelt hatte, schliesslich trug er eine Uniform mit viel Gold, machte er einen grossen Bogen um seinen Wagen, marschierte entschlossen ins Hotel zurück, alarmierte die Heerespolizei und den Dorfpolizisten und bot das Unfallpikett vom Flugplatz auf. Man bedenke: und dies alles, dieweil wir noch zufrieden der Tagwache entgegenschlummerten.

Nun, E.W. machte sich mit dieser Reaktion nicht nur bei der Heerespolizei lächerlich; anderntags kannte bereits das ganze Dorf die Geschichte. Unser Staffelnkommandant hatte eine längere, befohlene Unterredung mit E.W. Als er davon zurückkam zuckte es verdächtig um seine Mundwinkel. E.W. bestrafte uns hart: er nahm uns eine Woche lang den militärischen Gruss nicht mehr ab. Nach allem war es aber eher Mitleid als Schadenfreude, war wir für E.W. empfanden. - Dies nur zur Illustration, wie ich die Bekanntschaft unseres verhinderten Poeten der Lüfte machte.

Zum Artikel, der Pilot, habe ich nichts mehr zu sagen. Hü hat das sehr gut und sehr anständig getan. - Höchstens noch ein Tip für E.W.: Um das Bild seines vor Sentimentalität und Neid tiefenden Ergusses abzurunden, wäre es unerlässlich gewesen, noch zu erwähnen, dass Stefans Mutter, in jungen Jahren verwitwet, jahraus - jahrein bei fremden Herrschaften wusch und putzte, damit ihr Stefan Pilot werden konnte. Ihre verwaschenen, rauhen Hände streckte sie anklagend gegen Stefan, als der mit seiner jungen, schönen Frau zusammen das alte gebrochene Mütterlein hinter sich stehen liess. - Der Böse.

Tatsächlich melden sich immer wieder Verwandte und Bekannte von mir, sie hätten in einem der zahlreichen Wochenblättlein wieder eine Geschichte von E.W. gelesen, die von der Fliegerei handle. Dieser Herr versuche immer wieder der Fliegerei zu schaden, und ob es kein rechtliches Mittel gebe, diesem literarisch verirrten Quacksalber das Handwerk zu legen. Im Grunde sei er ein harmloser geistiger Amokläufer mit den stumpfen Waffen eines erodierten Gemütes, aber die Leute, die überhaupt nichts von der Fliegerei verstünden, würden halt doch beeinflusst durch diesen Reserve-Acker- mann. Ich gehe nicht so weit, E.W. mit Ackermann zu vergleichen. Mit seiner Kombischrank-Mentalität ist er für mich der Möbel- Pfister der Literatur mit einem sehr offensichtlichen Minderwer- tigkeitskomplex. Geschichten wie " Der Pilot " wertere ich als geistige Selbstbefriedigung, was nicht ausschliesst, dass es auch damit einer auf einen grünen Zweig bringt.

Vielleicht kann sich E.W. aus dem Honorar seiner ach so tief aus dem Leben gegriffenen Geschichten einmal eine Psychoanalyse leisten und dann wäre allen geholfen.

We

* * * * *

Anmerkung der Redaktion

1954 → 2014

Mit diesem Artikel wollen wir das Thema " Der Pilot " beendigen, und zwar getreu der alten Bauernregel:

" Kräht der Step-ha(h)n auf dem Mist,
ändert sich der Wetter oder bleibt wie er ist. "

NACHWUCHSPROBLEME

Es ist in letzter Zeit viel darüber geschrieben und diskutiert worden. Trotzdem sei das Thema nochmals aufgegriffen. Es soll nicht darum gehen, die bisherigen Bestrebungen von Nachwuchskom- mission und Swissair zu kritisieren. Aber der ganze Fragenkomplex ist so vielschichtig, dass es nur von Nutzen sein kann, eine Dis- kussion auf breiter Basis zu führen. Jeder von uns sollte sich da- mit befassen, auch wenn er es offiziell gar nicht zu tun braucht.

Gerade weil bei uns eine derart grosse Mannigfaltigkeit inbezug auf berufliche Abstammung herrscht, und gerade weil jeder von uns die Situation anlässlich des Uebertritts in die Swissair wieder anders erlebt hat, ergeben sich bei jedem verschiedene Aspekte zum Nachwuchsproblem. Es wäre interessant, wenn möglichst viele dieser Ansichten in die Diskussion geworfen würden.

In den folgenden Ausführungen soll nur die Frage des Nachwuchses aus dem z i v i l e n Sektor betrachtet werden. Es ist bekannt, dass die A-Semester der Luftverkehrsschule von Jahr zu Jahr schlechter besucht sind. Die Piloten, die schliesslich aus diesen Kursen zur Swissair übertreten, sind jeweils an einer Hand abzuzählen. Der Aufwand von Selektion und Schulung stehen in einem krassen Missverhältnis zum Erfolg. Es wäre aber sicher falsch, unser Selektionsteam oder gar die Schule primär für das zahlenmässige Ungenügen des Nachwuchses verantwortlich machen zu wollen. Wir wissen nur zu gut, dass es ganz einfach an qualifizierten Interessenten fehlt, die den Pilotenberuf erlernen möchten. Interessenten sind immer noch da, aber bei vielen sind die Voraussetzungen nicht vorhanden, und häufig fehlt es an der guten Einstellung zur Sache. Man braucht nur die Schilderungen über einige Vorkommnisse in den Studentenflugkursen (14-tägige Vorschulungskurse der SLS während der Semesterferien) anzuhören, dann ist man über die Haltung gewisser Teilnehmer im Bild: Viele wollen ganz einfach billig fliegen lernen, zeigen aber nicht das geringste Interesse an einer Weiterausbildung, und viele refüsieren, wenn eine Anstrengung von ihnen verlangt wird. Geeignete Leute sind ganz offensichtlich in der Minderzahl.

Die Frage nach der Ursache dieser Misere ist nicht leicht zu beantworten. Einen schwachen Trost mag es bedeuten, dass die meisten Berufe und Wirtschaftszweige in der Schweiz unter den gleichen Zeiterscheinungen leiden. Ja sogar im Schweizer Sport soll es um den Nachwuchs schlecht bestellt sein. In jeder Tageszeitung, in jeder Fachzeitschrift sind laufend irgendwelche Notschreie zu lesen, sei es aus Kreisen der Aerztegesellschaft oder aus der Feder von Fussballdoktor Rappan: Es fehlt an Idealisten, die jungen Leute sind zu weich, sie sind zu keinen Opfern mehr bereit usw. Es wird über die heutige Jugend losgezogen nach der Melodie " Maria du Maria du... ". Man kann das tun, es ist vor allem sehr bequem und erleichtert das eigene Gewissen. Ob man recht hat damit, ist eine andere Frage. Auch wir sind manchmal versucht, in die Klage über den fehlenden Idealismus einzustimmen. Denn ausgerechnet in unsern Beruf ist ein ansehnliches Mass von Idealismus notwendig. Schon lange bevor sich einer definitiv für die Laufbahn des Verkehrsflotten entschliesst, tauchen eine ganze Menge Bedenken auf. Erinnern wir uns an die eigene Zeit der Entscheidung: Alle die gutgemeinten Ratschläge von Eltern, Verwandten, Schätzen, Freunden und Bossen stellten uns auf eine harte Probe, und zuweilen drohte der Idealismus selbst von innen her wurmstichig zu werden. Um all das durchzustehen, brauchte es eine grosse Reserve an tief verwurzelter Ueberzeugung* für die Fliegerei, die alle Bedenken zu unterdrücken vermag, heute in nur noch ganz wenigen Fällen vorhanden ist. Wir müssen die für uns enttäuschende Tatsache hinnehmen, ohne dass wir viel dagegen tun können. Wir dürften uns höchstens selber bei der Nase nehmen und fragen, ob wir ganz unschuldig daran sind, dass die Jugend heute eine ganz andere Innenstruktur aufweist als noch vor einigen Jahren. Unsere heutige Lebensweise mit dem hohen Lebensstandard, dem Lärm, der schreienden Reklame und dem überrissenen Tempo verunmöglicht den Kindern ein tiefes Erleben und ein langsames, gründliches Erfassen der Dinge.

* und Begeisterung. Und es scheint tatsächlich, dass diese Begeisterung...

Dadurch wird eine echte Idealbildung verhindert. Es gibt viele Erzieher, ja sogar ganze pädagogische Bewegungen, die diese Entwicklung unbewusst noch fördern. Dass die Kinder in der Folge eine seelische Hornhaut ausbilden, an der jedes Erlebnis ohne Wirkung abgleitet, ist leicht verständlich. Leider ist die Stadt mit ihrer Umgebung eine Brutstätte für diese Erscheinungen in der Erziehung, während das Land hier noch etwas besser wegkommt.

Es gibt noch einen andern Grund, der die Interessellosigkeit des Nachwuchses gegenüber der Fliegerei erklären könnte: Wir selbst sind in einer Zeit aufgewachsen, in der die Eroberung des Luftraumes schlechthin das Abenteuer der Technik darstellte. Die Entwicklung zeigte ungeahnte Perspektiven und die Pioniere zogen uns als aussergewöhnliche Menschen in ihren Bann. Heute ist dieses Abenteuer weitgehend abgeschlossen. Das Pilotieren eines konventionellen Flugzeuges wird mehr und mehr zur Selbstverständlichkeit. Das Neuland im Luftverkehr ist erschlossen, die Expansionslust hat bereits die Nase eingetaucht und die Lorbeeren, die es zu holen gab, sind längst im Kochtopf verschwunden. Den Jungen aber scheint erstrebenswert, was irgendwie über das Gewöhnliche, über den Durchschnitt hinausragt. Das kann die Verkehrsfliegerei heute nicht mehr in dem Masse bieten wie früher. Es sind ganz andere Errungenschaften, die die Aufmerksamkeit der technisch interessierten Jugend auf sich ziehen: Vor allem wirken die atemberaubenden Experimente der Raumfahrt äusserst attraktiv, und Atomphysik und andere Zweige der Wissenschaft arbeiten ebenfalls an spektakulären Projekten. Ist es deshalb verwunderlich, wenn die Zahl der Enthusiasten immer mehr zusammenschmilzt, ich meine die Zahl derjenigen, die Flugmodelle bauen, die auf ihrem rostigen Velo zum Flugplatz hinausfahren und die nur einen Wunsch kennen, selber einmal Pilot zu werden?

Wir selber kommen bei diesen Betrachtungen bis dahin ganz gut weg. Uns und die Swissair kann man aufgrund der vorliegenden Tatsachen nicht für den Nachwuchsmangel verantwortlich machen. Wir können schliesslich nichts dafür, dass die Eltern heute ihre Kinder verziehen, und dass der Gagarin und der Glenn dem Lilienthal den Rang abgelaufen haben, ist auch nicht unsere Schuld. Es bleibt aber noch ein anderer Punkt zu diskutieren, der das unangenehme Gefühl aufkommen lässt, dass in der Nachwuchsfrage bis dahin etwas versäumt wurde.

Wir sprechen von uns so gerne als von einer Personalelite. Wenn wir aber eine Elite sein und bleiben wollen, so müssen wir unsern Nachwuchs zwangsläufig aus einer Elite rekrutieren. Obschon das alles immer ein wenig nach Dünkel riecht, müssen wir uns doch in dieser Beziehung selber lieb sein. Keinem Berufsstand tut es gut, wenn er die Anforderungen an die Lehrlinge zu tief hinunterschraubt. Es gibt Berufe, die das in der letzten Zeit unter dem Druck der Verhältnisse getan haben, und es gibt genügend Beispiele, die zeigen, dass diese Methode mehr als zweifelhaft ist. Die Idee, dass man in bezug auf die Vorbildung der SLS-Kandidaten bedeutende Konzessionen machen sollte, beginnt sich auch bei uns festzusetzen. Ich bin überzeugt, dass man sich damit auf einen falschen Weg begibt. (Zwischenhinein sei rasch wieder gesagt, dass wir hier nur vom Nachwuchs aus dem zivilen Sektor sprechen. Bei den Militärpiloten liegt die Situation anders, weil hier gewisse Voraussetzungen a priori vorhanden sind).

Es gibt eine ganze Menge Gründe, die es ratsam erscheinen lassen, vom bisherigen Idealbild des Pilotenanwärters nicht abzuweichen, schon nur, um die vorzeitigen Abgänge während der Schulung und den damit verbundenen Leelauf in erträglichen Grenzen zu halten. Daraus folgt, dass wir unsere Jungpiloten noch immer unter den Absolventen einer Mittelschule, eines Technikums, einer technischen Hochschule oder einer Universität suchen müssen. Unter diesen Schülern und Studenten gibt es aber offenbar praktisch keine mehr, die sich aus Begeisterung selber zum Pilotenberuf entscheiden. Wir sind also darauf angewiesen, die Leute vorerst für die Fliegerei zu interessieren. Hier geraten wir nun aber in einen Hexenkessel. Andere Firmen und andere Berufsgruppen möchten nämlich auch. Und sie haben es dabei auf die genau gleichen Leute abgesehen wie wir, nämlich auf solche mit überdurchschnittlichen Fähigkeiten. Es setzt eine Bewerbung ein, die mit einer Betriebsbesichtigung (inkl. Zvieri) anfängt und die nachher von einer systematischen Bearbeitung der Studenten bis zur Stellenofferte oder sogar zum definitiven Vertrag führt, noch bevor der Betreffende das Abschlussexamen bestanden hat. Die SLS hat sich mit ihren Studentenflugkursen auch in diesen Wettbewerb um die Jungen eingeschaltet. Der Student kann, ohne irgendwelche Verpflichtung, in den Semesterferien kostenlos fliegen lernen. Man bearbeitet ihn in dieser Zeit, man hält ihm Vorträge und man versucht, in ihm die Freude am Pilotenberuf zu wecken. Trotz alledem ist dieser Aktion in der letzten Zeit der Erfolg versagt. Um dies verstehen zu können, müssen wir versuchen, uns in die Lage des in Frage kommenden Kandidaten zu versetzen.

Der Student, der vor dem Abschluss steht, hat in seinem Leben noch nie oder nur sehr wenig produktive Arbeit geleistet. Die Schulbank ist ihm verleidet. Eine nützliche, positive Arbeit scheint ihm äusserst erstrebenswert. Zudem hat er eine jahrelange, chronisch schlechte Finanzlage hinter sich. Vielleicht bezahlte der Vater, vielleicht waren Stipendien da, weniger begünstigte lebten von einem Darlehen oder verdienten sich das Studium selber. Jeder wartet darauf, dass diese wirtschaftlich angespannte Lage und das Abhängigkeitsverhältnis endlich einmal aufhören und dass er definitiv ins Erwerbsleben übertreten kann. In dieser Lage kommt ihm die heutige Hochkonjunktur gerade recht. Eine Stelle in der Industrie bietet ihm unbeschrieben eine sichere wirtschaftliche Basis und erst noch die gewünschte positive Arbeit. Besitzt er ausserordentliche Fähigkeiten, so erhält er meistens nach kurzer Anlaufzeit einen selbständigen Posten, oft sogar unwahrscheinlich anmutende Aufstiegsmöglichkeiten und entsprechende Salarierung.

Was bietet dagegen die Laufbahn des Verkehrspiloten? Eines ist sicher: Sie kommt dem Studenten in keiner Weise entgegen. Es liegt in der Natur der Sache, dass eine wirtschaftliche Sicherung und eine positive, nützliche Arbeit für mindestens die ersten zwei Jahre nicht in Frage kommt. Der Unkostenbeitrag, den die Swissair während der Schulzeit ausbezahlt, ist an den heutigen Lebenskosten gemessen nicht sehr hoch. Der zivile Anwärter kann in dieser Zeit auch keiner einträglichen Nebenbeschäftigung nachgehen, wie dies der Militärpilot tut. Im weiteren muss ein Kandidat stets damit rechnen, dass er mit grosser Wahrscheinlichkeit vorzeitig aus der Schule entlassen wird, weil er den Anforderungen nicht genügt. Diese Aussichten sind, in ihrer Gesamtheit betrachtet, nicht sehr gut. Solche Unannehmlichkeiten und Risiken auf sich zu nehmen, lohnt sich nur, wenn man nach einem eventuellen erfolgreichen Abschluss vorzügliche berufliche und finanzielle Möglichkeiten vor sich sieht.

Aber eben gerade in dieser Beziehung haben sich die Verhältnisse gegenüber früher stark verändert: Jedermann ist im Bild, dass der Luftverkehr gegenwärtig eine Krise durchmacht. Entweder es folgt eine Periode der Konsolidierung oder aber eine finanzielle Katastrophe. Wenn wir mit der angenehmeren Variante der Konsolidierung rechnen, so bedeutet das für die Jungen Stagnation und Hemmung ihres beruflichen Fortkommens. Die Zeiten des raschen Aufstiegs vom Copiloten zum Kommandanten sind vorbei. Die Aussicht auf eine längere Dauer der unselbständigen und untergeordneten Arbeit auf dem rechten Sitz kann gar nicht ermutigend wirken. Zudem erwartet den jungen Copiloten ein Salär, das er nach gleich langer Anlaufzeit in seinem angestammten Beruf wahrscheinlich nicht mehr akzeptieren würde. Auch hier darf er wiederum nicht auf die Einnahmen aus einem Nebenverdienst rechnen, wie dies sein Kollege vom Militär tun kann. Wir müssen uns deshalb nicht verwundern, wenn gerade die Fähigen unter den Jungen, die ihre Zukunftsaussichten nüchtern abschätzen, gegenüber dem Pilotenberuf die grösste Zurückhaltung zeigen. Gemessen an dem, was nachher geboten wird, lohnen sich das berufliche Risiko und der finanzielle Verlust der ersten zwei Jahre nicht, besonders nicht für einen, der nur eine mittlere Begeisterung für die Fliegerei mitbringt. Wir dürfen es auch keinem verargen, wenn er nach solchen Betrachtungen über eine solide silberne Brücke in die Industrie oder sonstwohin abwandert.

Es ist sicher, dass das oben dargestellte Verblässen der beruflichen und finanziellen Reize des Pilotenberufes die Hauptschuld an unserer Nachwuchsmisere trägt. Es ist deshalb auch selbstverständlich, dass wir den Hebel - unter anderem - an dieser Stelle ansetzen müssen, falls wir etwas zur Verbesserung der gegenwärtigen Lage tun wollen. Wir wissen, dass die Aussichten des Copiloten durch eine vorverlegte Beförderung zum F/O etwas attraktiver gestaltet werden sollen. Dieser Vorschlag ist begrüßenswert. Man müsste aber vom Standpunkt der Nachwuchsfrage aus gesehen ein weiteres tun und die Anfangslöhne mindestens der Teuerung, wenn nicht den Löhnen der Industrie anpassen. Die erste der oben erwähnten Massnahmen wäre geeignet, die fehlenden Aufstiegsmöglichkeiten etwas zu verdecken, die zweite würde das finanzielle Interesse des Kandidaten an einem Uebertritt in die Swissair wieder in vermehrtem Masse wecken. Auf diese Art können wir auch der Werbung ein Instrument in die Hand geben, das viel wirksamer wäre als eine Menge schöner Worte. Im Hinblick auf die laufenden Verhandlungen heisst das, dass sich beide Parteien stets vor Augen halten müssen, dass die Ausgestaltung des neuen Vertrages die Qualität des künftigen Pilotennachwuchses massgebend bestimmen wird.

Man kann mir nun mit Recht entgegenhalten, diese Ausführungen tönen alle furchtbar materialistisch, es sei traurig, dass man dort mitmachen müsse, wo der Idealismus an den meistbietenden verkauft werde, es sei schrecklich ungesund für unsere Jugend, dass man sie mit materiellen Werten zu ködern versuche, und man sollte aus innerer Ueberzeugung dieser Entwicklung den Rücken kehren. Ich bin einverstanden. Aber allen diesen Bedenken, die unsere ach so idealistisch gebliebene Seele mit Empörung gebärt, müssen wir leider den Kopf umdrehen. Es geht heute nicht mehr darum, ob uns diese Entwicklung in den Kram passe oder nicht. Wir dürfen ganz einfach nicht mehr zusehen, wie uns die tüchtigen Leute vor der Nase weggekauft werden.

Wenn wir uns nicht mit grosser Anstrengung dagegen wehren, so werden die Flugzeuge der SLS in den nächsten Jahren wahrscheinlich ferngesteuert und unbemannt herumfliegen müssen. Das alles könnte im Moment allerdings keine tragischen Auswirkungen haben, denn Piloten sind heute keine Mangelware. Die Folgen würden sich aber später zeigen, nämlich dann, wenn wir alle mit unsern Protesten an den AHV-Renten nagen und wenn die nach uns kommende, allzu spärlich vorhandene Generation ins erste Glied treten sollte. Dann würde die Situation unangenehm. Gerade aus diesem Grund müssen wir ehrlich daran interessiert sein, aus dem zivilen Sektor einen fähigen Nachwuchs heranzuziehen, und wir - Swissair und Acropers - müssen bereit sein, mit allen Konsequenzen in das Rennen um den Kandidaten einzusteigen.

st

WAS KOSTET DIE FLUGZEUGMEILE?

Eine möglichst detaillierte Statistik über Flugbetriebskosten soll als sinnvolle Fortsetzung ähnlicher Publikationen in unserem Organ unsere Mitglieder vermehrt mit den kommerziellen und finanziellen Problemen des Lufttransportes bekanntmachen. Eine erschöpfende Information auf diesem Sektor scheint im Moment eines regen Ausstosses fliegender Blätter zwischen der Direktion und unserer Vereinigung ein Gebot der Stunde.

Obwohl für das verwendete Zahlenmaterial nur amerikanische Gesellschaften Pate stehen, da nur sie die vorgeschriebene Statistik für das CAB führen müssen, dürften die Unterlagen auch für die europäischen Gesellschaften vergleichsweise interpretiert werden.

Ergänzend zur aus Platzgründen auf der nachfolgenden Seite zur Darstellung gebrachten Statistik diene zudem folgende Aufstellung:

Wenn sämtliche erfolgten Flugzeugmeilen auf Meilenkosten reduziert werden, somit ein unproportionaler Einfluss kleinerer Gesellschaften eliminiert wird, ergibt sich folgendes Bild:

	<u>Ohne indirekte Flz.Wartung</u>	<u>inkl. indirekte Flz.Wartung</u>
DC-8 Kosten pro Flz.Meile in Cents	181.55	201.00
707 "	176.99	198.00
720 "	163.99	179.00
CV-880 "	183.92	205.00
Eastern airline wurde in der 720 Darstellung nicht berücksichtigt, deren Kosten liegen sehr tief.		
TWA Kosten pro Flugmeile	CV-880	34632 Flugstunden
" "	707	87530 "
Kosten Tonnen/Meile	CV-880	182.84 c
	720	176.90 c
	DC-8	16.02 c
	707	11.51 c
		11.45 c
		10.11 c

STATISTIK VON AIRLIFT, CAB UND AVIATION WEEK

	707	720	880	DC-8
Grundlagen	5 Flugges. 47,2 Flz.	6 Flugges. 44,3 Flz.	2 Flugges. 23,5 Flz.	5 Flugges. 52,3 Flz.
Besatzungs-Saläre u. Deplacement	28.35 ₣	24.40 ₣	30.66 ₣	28.40 ₣
Öl Treibstoff				
Landetaxengebühren	52.28	50.33	47.50	55.61
Versicherung	10.49	14.71	12.01	12.34
Verschiedenes	-.36	-.24	-.09	-.28
Total Flugkosten	<u>91.48</u>	<u>89.68</u>	<u>90.26</u>	<u>96.63</u>
Arbeiter Salär (Flugzeugwartung)	12.08	9.65	11.83	11.90
Material u. Fremd- Reparaturen	24.60	14.80	24.13	24.98
Reserven	-.52	5.44	8.42	1.03
Total direkte Maint. Kosten	<u>37.20</u>	<u>29.89</u>	<u>44.38</u>	<u>37.91</u>
Indirekte Maint. Kosten	22.07	16.45	22.22	18.96
Total direkte u. indirekte Kosten	<u>59.27</u>	<u>46.34</u>	<u>66.60</u>	<u>56.87</u>
Abschreibung Flz. (10 Jahre)	25.62	21.54	25.34	27.58
Motoren	8.05	5.53	10.01	11.50
Ersatzteile, spez. Werkzeug etc.	5.02	3.58	5.64	6.66
Total Abschrei- bungen	<u>38.69</u>	<u>30.65</u>	<u>40.99</u>	<u>45.74</u>
Total Flugkosten pro Meile	<u>189.44</u> ₣	<u>166.67</u> ₣	<u>197.85</u> ₣	<u>199.24</u> ₣
Total Verkehrs- Flugstunden	152198	113594	55159	156481
Kosten p. Sitz- meile	1.62 ₣	1.64 ₣	2.33 ₣	1.73 ₣
Durchschnitt Flugstr. St. Meile	1323	722	645	964
Durchschnitt Flug- geschw. M. P. H.	470	454	472	456
Durchschnitt Treibe- stoffverb. G. P. H. Gal/per/h	2388	2207	2239	2505

1958 4.4.	Absturz nach Ausweichmanöver Barcelona, Spanien	Aviacion y Comercio	DH-114 EC-ANJ
--------------	--	---------------------	------------------

Aus dem Untersuchungsbericht des spanischen Luftfahrtministeriums

Hergang:

Das Flugzeug (Heron) startete um 1919 GMT in Zaragoza auf der Linie nach Barcelona, mit zwei Mann Besatzung und 14 Fluggästen an Bord. 1956 meldete es Standort über Reus und Absinken auf Fläche 30, 2005 Einleitung des Sinkfluges zur Landung in Barcelona und erbat Sichtangaben. 2006 meldete es sich " in einer weiten Basiskurve " zum Anflug auf Piste 35.

Kurz darauf ersuchte ein anderes Flugzeug - EC-AEJ - den Verkehrsleiter um Startbewilligung für Piste 17 zu anschließendem Wegflug auf Kurs 219.

Die Bewilligung wurde zurückgehalten.

Nun meldete EC-ANJ, es sei " noch fünf Minuten entfernt ". Der Verkehrsleiter nahm an, es handle sich um die Zeit bis zur Ankunft über dem Flughafen (nicht bis zum Aufsetzen) und gab daher, obwohl die Meldung in diesem Sinne nicht mit der letzten Standortmeldung übereinstimmte und ihm der genaue Standort des anfliegenden Flugzeuges nicht bekannt war, dem Flugzeug EC-AEJ den Start frei.

Wenige Minuten später meldete das letztere, es sei gerade bei Einleitung seiner Rechtskurve auf einer Höhe von 150 m einem andern Flugzeug begegnet und habe zur Vermeidung eines Zusammenstoßes seine Kurve scharf steiler fliegen müssen. Das Flugzeug EC-ANJ, auf reduzierter Geschwindigkeit bereits im Landezustand befindlich, machte ebenfalls eine scharfe Ausweichkurve, schmierte dabei ab und stürzte um 2007 ins Meer. Es wurde zerstört, die Insassen kamen ums Leben.

Wetter:

Die Sicht in der Umgebung des Flughafens betrug 6 km,
Wind 2 kt aus NNE,
4/8 Stratocumuli auf 450 m, 8/8 Altostratus auf 2100 m.

Wahrscheinliche Ursache:

Verlust der Steuerbarkeit zufolge Ausweichbewegung in kritischem Flugzustand bei Zusammenstoßgefahr, herbeigeführt durch Verkehrsleiter zufolge Fehlbeurteilung der Verkehrslage.

Vergleiche: SWR-Notam, Madrid: " Several incidents...." und
Airmis-Reports im Dispatch-Room: 18.4.62/15.5.62/
20.5.62/31.5.62

1958 16.6.	Absturz durch Abwinde Capão Grosso, Curitiba, Brazil	Serviços Aéreos Cruzeiro de Sul	Convair-440 PP-CEP
---------------	---	------------------------------------	-----------------------

Aus dem Untersuchungsbericht des brasilianischen Luftfahrtministeriums

Hergang:

Das Flugzeug kam von Florianópolis und erhielt über dem Funkfeuer CT die Anweisung für den Anflug auf Piste 33, womit sofort begonnen wurde. Nach drei Minuten fragte der Turmbeamte nach der Position, da das Flugzeug " base " noch nicht gemeldet hatte. Anstelle einer Antwort traf kurze Zeit darauf die Absturzmeldung ein.

Die Untersuchungsorgane fanden heraus, dass das Flugzeug die Basis-
kurve und den Beginn des Endanfluges in einem Cumulonimbus geflogen hatte und durch starke Abwinde abnormal Höhe verlor und zu Boden gedrückt wurde. (Dass CB-Abwinde bis zum Boden derart wirksam sein können, ist zwar allgemein nicht bekannt. Der Uebers.)

5 Besatzungsmitglieder und 16 Passagiere wurden getötet, 5 Passagiere schwer verletzt und das Flugzeug zerstört.

Wahrscheinliche Ursache:

Abwinde verursachten den Unfall.

