

# Aeropers Rundschau

Liebe Mitglieder!	2
Die Haftpflicht aus Flugunfällen (II)	5
How Good Can You Get?	9
Soziale Sicherheit...(IFALPA)	9
Zum Problem der Zweimannbesatzung	10

60  
Anniversary  
1954 → 2014

BEILAGEN: Unfallberichte; Prestwick, 25.12.1954  
Berlin N.H., 30.11.1954  
Issaquah Wash., 7.1.1953  
Blackbushe, 15.8.1954

LIEBE MITGLIEDER!

Ich möchte Sie heute über folgende Punkte orientieren:

1. HB-IRV: Ueber diesen Fall mit allen seinen Nebenerscheinungen ist bis heute noch nicht viel Neues mitzuteilen. Auf Initiative eines Mitgliedes wurde am 23. September eine informelle Besprechung mit der Geschäftsleitung abgehalten. Anwesend waren von der Geschäftsleitung die Herren Dr. Berchtold, Fretz und Dr. Gubler, von unserer Seite die Herren Valo Ris, Siegfried, Bill und (vom Vorstand) Herr Hugo Muser und ich. An dieser Besprechung wurden von beiden Seiten Anregungen gemacht, wie man den Fall erledigen könnte. Es hat vorläufig keinen Sinn, hier näher darauf einzutreten. Das Resultat der Besprechung hat zweifellos nicht den Erwartungen entsprochen, und ich bin der Ansicht, dass eine weitere Besprechung zwischen der Geschäftsleitung bezw. Herrn Dr. Gubler und dem Gesamtvorstand notwendig ist, bevor man sich in den beidseitigen Lagern verschanzt. Der Vorstand wird eine entsprechende Einladung erlassen. Nachher werden wir Ihnen hoffentlich in der Rundschau und an den Orientierungsabenden mehr mitteilen können.

2. Vorfall Ott: Anlässlich der vorerwähnten Besprechung wurde auch dieser Fall besprochen. Wir sind der Ansicht und hoffen, dass die Erledigung anlässlich einer Aussprache zwischen den direkt Beteiligten möglich sein wird. Unserer in diesem Zusammenhang wiederum vorgetragenen Forderung wurde insofern entsprochen, als Herr Dr. Berchtold versicherte, dass seitens der Geschäftsleitung kein Mitglied der Aeropers, das sich in einer Funktion derselben exponiert, persönlich zur Rechenschaft gezogen oder in seiner beruflichen Stellung beeinträchtigt wird. Nicht unter diese Erklärung fallen extreme Aeusserungen und Handlungen einzelner Mitglieder, die vom Vorstand der Aeropers nicht gedeckt werden können.

3. Kostenbeteiligung Crew Bag: In der letzten Rundschau wurde der Brief eines Mitgliedes veröffentlicht mit der Bitte, zu dieser Frage Stellung zu nehmen. Unter den leider nicht allzu zahlreichen eingegangenen Zuschriften befinden sich auch zwei mit gegenteiliger Auffassung, von denen die eine wie folgt lautet:

Auch ich bin der Meinung, dass eine Uniformierung nicht zu weit getrieben werden sollte. Diese sollte sich in einem zivilen Betrieb wie einer Luftverkehrsgesellschaft auf die notwendigen Bekleidungsgegenstände beschränken und nur ausnahmsweise

nur im Hinblick auf Präsentierung, also Wirkung auf das Publikum, sowie Hilfe resp. Erleichterung für den Träger. Bei uns sollte es ja nicht nötig sein, mit einer weitgehenden Vereinheitlichung Disziplin schaffen zu müssen, wie man es im Militärdienst tut mit Zahnbürsteli nach links und genau 3+0 im Zäpfli des Fadenspüli eingesteckten Nadeln. Um zu präzisieren sehe ich zu einer Uniformierung gehörend die Uniform bestehend aus Veston, Hose und Hut, Mantel, Hemden, Kravatten, Bordjacke, Hosengurt. Socken und Schuhe sollten individuell beschafft werden können wie bisher nach gewissen Richtlinien der Firma. Eine Notwendigkeit zu deren Vereinheitlichung scheint mir nicht zu bestehen. Eine Ablehnung sollte aber nicht erfolgen als Reaktion darauf, dass wir gezwungen werden, Socken und Schuhe zu kaufen. Wir müssten sie, wenn wohl auch in anderer Ausführung, gleichwohl anschaffen. Jetzt können wir sich relativ billig und in guter Qualität beschaffen. Die Ablehnung erfolgt vielmehr als Reaktion eines etwas zu weit geführten, nicht notwendigen Zwanges.

Für den Crew-Bag könnte man ähnliche Ueberlegungen anstellen. Zuerst zur Notwendigkeit: Sie besteht bestimmt. Was wir für den Flug mitnehmen müssen, richtet sich sicher nach dem, was ein Verkehrspilot oder ein anderes Crew-Member heute braucht im Flugzeug. Auch ohne dass "die Firma den Besatzungen vorschreibt, was für den Flug alles mitgenommen werden muss", ist das allerhand. Dass landesübliche Schulmappen, seit dem 4. Schuljahr im Gebrauch, abgenützt und ohne jegliche Form, heute zu klein sind, ist nur natürlich. Sie hätten sowieso schon lange verschwinden dürfen. Ebenso dürfte das Bild vom Tarmac verschwinden, das Leute in schmucker Uniform zeigt mit Plastikmäppli und dem ewig darauf herunterrutschenden Route Manual unter dem einen, irgend einem Manual aus der Bibliothek unter dem anderen Arm eingeklemmt, Mantel über den Arm gehängt, Bordjacke nachschleppend.

Jedes Cockpit Crew Member braucht heute eine Mappe, welche grösser ist als eine Schul- oder Diplomatenmappe. Im Crew Bag haben wir eine sehr praktische Einrichtung erhalten, was sicher durch den wenn auch nur kurzen Gebrauch bestätigt worden ist. Ich bin heute der Ansicht, dass die Notwendigkeit eines solchen Bags besteht. Wir zahlen dafür 50%. Für die Schul- und anderen schönen Mappen war und ist der Preis immer noch 100%.

Nun zum Antrag und zur Begründung des Einsenders: Zuerst möchte ich meinem Erstaunen darüber Ausdruck geben, dass sich der Einsender mit SBB-Zugführern und Billeteuren vergleicht.

Sicher tut er das nämlich auch nicht, wenn von Lohn, Deplacement, Feriendauer, Pension, Karriere die Rede ist. Ich jedenfalls möchte meinen Crew Bag nicht mit einer Billeteur-Tasche verglichen sehen. Eher schon mit dem berühmten "Hebammen-Köfferli" der Lokomotivführer, das aber wahrscheinlich von der SBB kaum gratis geliefert werden dürfte.

4. Kostenbeteiligung Schuhe: Gemäss Mitteilung OOA-45/A vom 1.9.1955 ist der Kostenanteil auf 75% festgelegt worden. Der Vorstand ist auch erstaunt über diesen Ansatz, von welchem bisher nie die Rede war, indem früher nur von einem Maximum von 50% gesprochen wurde und nach Art.23 des Bekleidungsreglements kein höherer Ansatz möglich ist. Der Vorstand wird die notwendigen Schritte unternehmen, um sicherzustellen, dass wir bei der Fixierung von Kostenbeteiligungen begrüsst werden.

Mit freundlichen Grüssen;

Der Präsident;

sig. A.Sooder.

PS. Zu meiner grossen Ueberraschung habe ich am 20. September vernommen, dass die Swissair in Nord- und Südamerika eine Goldader entdeckt hat. Die Ausbeute scheint allerdings noch gering zu sein, doch genügen die Schürfungen erfreulicherweise wenigstens dafür, einigen Piloten den Aermel mit einem Bündel mehr vergolden zu können, womit das Gottvertrauen der Passagiere und Frachtstücke auf diesen Strecken erheblich gesteigert werden kann. Meines Erachtens würde allerdings ein reglementarischer Schnauz die grössere Wirkung erzielen, ganz abgesehen davon, dass frühere Goldclaims dieser Art mit der Aeropers gemeinsam abgesteckt wurden. Aber wie heisst es im Albumvers von Erich Kästner:

Die Hühner fühlten sich plötzlich verpflichtet,  
Statt Eier Apfeltörtchen zu legen.  
Die Sache zerschlug sich. Und zwar weswegen?  
Das Huhn ist auf Eier eingerichtet.  
(So wurde schon manche Idee vernichtet.)

---

PS Nr.2: Die Schuh-Kostenbeteiligung wurde von der Geschäftsleitung zwischen Volantierschluss und Druck dieser Nummer in unserem Sinne erledigt und auf 60% festgesetzt.

---

## DIE HAFTPFLICHT AUS FLUGUNFÄLLEN (II)

Die in der letzten Nummer gemachten Ausführungen über die Haftpflicht der Firma aus Flugunfällen sollen im folgenden in entsprechender Gliederung auf die persönliche Haftpflicht des Piloten bezw. der Besatzungsmitglieder überhaupt ausgedehnt werden.

Vorgängig ist noch die folgende Korrektur über den derzeitigen Stand der von der Firma getroffenen Versicherungen anzubringen: Die Fluggäste sind in Form einer Haftungsgarantie bis auf Fr.36.000.- gegen Tod und Invalidität versichert, mit Fr.25.- Taggeld für Verdienstaufschlag und Heilungskosten auf die Dauer eines Jahres. Ueber Fr.36.00.- hinaus besteht für Personenschäden eine Haftpflichtversicherung bis auf Fr.100.000.-, darüber hinaus eine Exzedentenversicherung bis auf Fr.10.000.000.-. Die Haftpflicht des Personals ist nur mehr bis auf Fr.36.000.- gedeckt.

### 1. Die Haftung gegen Kunden der Firma

Die Firma haftet ihren Kunden - d.h. den Fluggästen und Ladungsberechtigten gegenüber - nach den Bestimmungen des Lufttransportreglements vom 3.Oktober 1952 bezw. des Warschauer Abkommens von 1929; d.h. im Normalfall bis zu Fr.36.250.- aus Tod oder Verletzung eines Reisenden, und bis zu Fr.72.50 je Kilogramm aus Verlust oder Beschädigung eingeschriebener Güter.

Da diese Limiten verhältnismässig tief liegen, hat die Frage nach der Möglichkeit eines direkten Vorgehens gegen die Besatzung gewisse Bedeutung. Ein solches Vorgehen ist nämlich weder im Warschauer Abkommen noch im Schweizerischen Lufttransportreglement ausdrücklich ausgeschlossen, und wenn sich auch die Gelehrten nicht ganz einig sind, so ist doch wohl eher anzunehmen, dass - nach Schweizerischem Recht - eine sog. auservertragliche Verschuldenshaftung der Besatzung besteht, und zwar ohne die summenmässige Haftungsbeschränkung des Abkommens. Mit andern Worten: Der Geschädigte kann neben der Firma ein Besatzungsmitglied direkt belangen, das den ihm zugefügten Schaden durch Vorsatz oder Fahrlässigkeit verschuldet hat.

Die wichtigsten Unterschiede zur Haftungsordnung des Abkommens liegen in Folgendem: Der Geschädigte muss ein Verschulden nachweisen; dieses Verschulden braucht keine grobe Fahrlässigkeit

darzustellen, sondern es genügt auch eine leichte Fahrlässigkeit, und es besteht keine summenmässige Haftungsbegrenzung. Die Situation wäre also für den Geschädigten je nach den konkreten Umständen eines Falles recht aussichtsreich - und für ein Besatzungsmitglied, das einen Fehler begangen hat, entsprechend prekär. Diese Stellung zu verstärken, ist Verschiedenes unternommen worden:

- So paradox dies zunächst scheint, so dient doch die eingangs erwähnte Herabsetzung der Versicherungsdeckung der Personalhaftpflicht auf den Betrag von Fr.36.000.- dieser Verstärkung, denn solange die Versicherungsdeckung über die Abkommenslimiten hinausging, war natürlich ein Anreiz zum direkten Vorgehen gegen Personalangehörige statt gegen die Firma vorhanden.
- Auch die IATA hat sich bemüht, diese Lücke der Abkommensabstimmungen zugunsten ihrer Mitglieder (und zugunsten des Personals) zu schliessen, indem durch die allgemeinen Beförderungsbedingungen - die als Inhalt des Beförderungsvertrages anzusehen sind - die für den Luftfrachtführer geltenden Haftungserleichterungen auch auf dessen Personal ausgedehnt werden. Darin dürfte eigentlich der beste Schutz liegen, denn es darf angenommen werden, dass diese Klausel von den Gerichten anerkannt würde. Dies wenigstens mit Bezug auf leichte Fahrlässigkeit (OR 101.3), und damit ist der heikelste Fall gedeckt, denn wenn grobe Fahrlässigkeit vorliegt, so besteht in der Regel für den Geschädigten kein besonderer Grund, statt der Firma ein Besatzungsmitglied zu belangen.
- Schliesslich wurde diesen Fragen auch bei der Revision des Warschauer Abkommens Beachtung geschenkt; die revidierten Bestimmungen sind aber noch nicht geltendes Recht und sollen später im Zusammenhang dargestellt werden.

## 2. Die Haftung gegen Dritte am Boden

Werden durch Verschulden eines Besatzungsmitgliedes Dritte am Boden geschädigt (z.B. durch Land- und Gebäudeschaden bei Absturz oder Notlandung), so können diese Drittpersonen das betreffende Besatzungsmitglied ebenfalls nach den Grundsätzen der ausservertraglichen Verschuldenshaftung direkt belangen. Das ist aber eine rein theoretische Möglichkeit, die praktisch deshalb keine Bedeutung hat, weil ja die Firma nach Art.64 des Luftfahrtgesetzes als Luftfahrzeughalterin ohne Verschuldensnachweis und ohne summenmässige Beschränkung in Anspruch genommen werden kann.

### 3. Die Haftung aus Zusammenstössen

Auch in diesem Bereich besteht kein grosses Risiko einer direkten Inanspruchnahme eines Besatzungsmitgliedes, denn die Firma haftet grundsätzlich nach denselben Rechtsnormen wie das Besatzungsmitglied (d.h. aus Verschulden), und der Geschädigte wird sich daher aus praktischen Ueberlegungen an die Firma halten.

### 4. Die Haftung gegenüber andern Firma-Angehörigen

Die Swissair ist ein SUVA-versicherter Betrieb, und für Unfallschäden, die einem Betriebsangehörigen durch einen andern Betriebsangehörigen zugefügt werden, gilt die Sonderbestimmung von Art.129.2 des Kranken- und Unfallversicherungsgesetzes, gemäss welchem eine Haftung des Verursachenden nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit besteht. Unter denselben Voraussetzungen kann die SUVA für die von ihr erbrachten Versicherungsleistungen Rückgriff nehmen. Für Sachschäden (z.B.Gepäckschäden) gilt die gemeinrechtliche Verschuldenshaftung.

### 5. Die Haftung gegenüber der Firma

Ueber die Haftung der Besatzungsmitglieder gegenüber der Firma sagt Artikel 31 des Dienstvertrages Folgendes:

Die Piloten und Bordfunker sind für den Schaden verantwortlich, den sie der Swissair vorsätzlich oder fahrlässig zufügen. Jeder Verstoss gegen die Vorschriften der Swissair Manuals gilt als Verschulden.

Wird die Swissair von einem Dritten wegen eines durch einen Piloten verschuldeten oder mitverschuldeten Schadens direkt belangt, so steht ihr der Rückgriff auf den Fehlbaren zu und zwar nach Auflösung des Dienstverhältnisses.

Das stellt im Prinzip nichts Anderes dar, als was bereits in der einschlägigen Gesetzesbestimmung von Art.328 des Obligationenrechtes gesagt ist:

Der Dienstpflichtige hat die übernommene Arbeit mit Sorgfalt auszuführen.

Er ist für den Schaden verantwortlich, den er absichtlich oder fahrlässig verursacht.

Das Mass der Sorgfalt, für die der Dienstpflichtige einzustehen hat, bestimmt sich nach dem Vertragsverhältnis, unter Berücksichtigung des Bildungsgrades oder der Fachkenntnisse, die zu der Arbeit verlangt werden, sowie der Fähigkeiten und Eigenschaften des Dienstpflichtigen, die der Dienstherr gekannt hat oder hätte kennen sollen.

Wichtig ist dabei der Umstand, dass die Haftung nicht erst bei grober, sondern auch schon durch leichte Fahrlässigkeit ausgelöst wird, und dass nach dem Vertragsverhältnis, dem Bildungsgrad und den Fachkenntnissen an die auszuübende Sorgfalt naturgemäss ein strenger Masstab angelegt werden darf.

Das Verschulden ist aber nicht einfach anzunehmen oder zu behaupten, sondern muss von der Firma bewiesen werden. Dies gilt auch für den zweiten Satz von Absatz 2 des Dienstvertragsartikels 31, der mit der berühmt-berüchtigten Sprachfrage zusammenhängt. Die Verbindlichkeit der Manualtexte - und zwar in englischer Sprache, soweit diese als Originaltext verwendet wird, - steht ausser Diskussion; und es ist auch selbstverständlich, dass die Adressaten dieser Manuals verpflichtet sind, sich nach Kräften um richtiges Verständnis zu bemühen. Dies vorausgeschickt, wird man immerhin feststellen dürfen, dass der Satz nicht absolute Geltung beanspruchen, sondern dass ein Verstoss nur dann als Verschulden angesprochen werden kann, wenn er selbst auf Fahrlässigkeit (z.B. eben auf mangelnder Bemühung um richtiges Verständnis) oder auf Vorsatz beruht.

gu.

---

#### LUFTFAHRT LEICHTVERSTAENDLICH

(à propos zum empfohlenen Bemühen um richtiges Verständnis offizieller Texte:)

Boundary Layer Control: The brassière principle applied in aerodynamics and aircraft construction.

---



## HOW GOOD CAN YOU GET?

Während eines Versuchsausfluges auf einem C-47 stellte ein amerikanischer Luftwaffenpilot mit einer Erfahrung von 6600 Flugstunden fest, dass er nur eine Fahrwerkseite ausfahren konnte. Nach Benachrichtigung des Kontrollturms setzten eilige Beratungen mit Unterhalts- und Betriebsfachleuten ein. Der Pilot wurde angewiesen, zu warten, bis er den grössten Teil seines Treibstoffs aufgebraucht hätte, und dann mit eingefahrenem Fahrwerk und ausgeschaltetem Kontakten zu landen.

Der Pilot wusste eine Menge über sein Flugzeug und erinnerte sich, dass die Reifen des C-47 bei eingefahrenem Fahrwerk etwa 15 cm über die Verschalung vorstanden, dass die Räder in diesem Zustand drehen und die Bremsen benützt werden konnten.

Er sah daher eine gute Möglichkeit, das Flugzeug mit eingefahrenem Fahrwerk ohne jeden Schaden zu landen. Das einzige, was ihm Bedenken machte, waren die Propellerspitzen.

Er nahm seinen Anflug mit genügender Höhenreserve vor, und als er sicher war, den Flugplatz zu erreichen, stellte er beide Propeller auf Segelstellung - und benützte nachher den elektrischen Starter, um sie in eine Stellung zu bringen, in welcher das eine Blatt senkrecht nach oben stand und somit die beiden andern Blätter auf beiden Seiten am weitesten vom Boden entfernt waren. So machte er eine hübsche Dreipunktlandung und rollte auf dem eingefahrenen Fahrwerk aus.

Als das Unfallpikett zum Flugzeug kam, stellte es fest, dass die Landung keinen weiteren Schaden mehr verursacht hatte. Das Flugzeug wurde mit Hebern in die Höhe gehoben, das Fahrwerk ausgefahren und gesichert und schliesslich rollte der Pilot ohne einen Kratzer mehr zur Halle.

(AVIATION SAFETY DIGEST, AUSTRALIEN, No.1.s.10)

---

## SOZIALE SICHERHEIT FUER NICHT MEHR FLUGTAUGLICHE PILOTEN

(IFALPA-Resolution Montreal 1955, einstimmig angenommen und ratifiziert.)

DIESER VERBAND BESCHLIESST im Hinblick auf die Möglichkeit des Ausscheidens von Piloten zufolge Nichterreichens medizinischer oder beruflicher Anforderungen durch ausser ihrer Macht stehende Umstände, dass es allen Betriebsgesellschaften, die Piloten beschäftigen, obliegen sollte, Pensionierungsvorkehren zu treffen oder Ersatzstellen in der Bodenorganisation freizuhalten, um Gewähr dafür zu bieten, dass Piloten, die vom Flugdienst zurücktreten müssen, über ein Einkommen verfügen, das ihrer besonderen Lebenshaltung ermöglicht.

---

## ZUM PROBLEM DER ZWEIMANN-BESATZUNG

Um abzuwägen, ob die Beschränkung der Flugbesatzung auf zwei Mann tunlich sei, müssen eine Reihe von Faktoren sorgfältig erwogen werden, und eine Zusammenfassung dieser Faktoren mag die Arbeit von Piloten erleichtern, die sich in Zukunft einmal vor dieses Problem gestellt sehen.

1. Instrumentierung: Es genügt nicht, einfach ein Besatzungsmitglied auszuschneiden, sondern die Instrumente müssen so liegen, dass sie auch von der Zweimann-Besatzung mühelos beobachtet werden können.
2. Steuerung: Die Steuerorgane müssen so liegen, dass sie ohne Verlassen der Pilotensitze mühelos betätigt werden können, und zwar einschliesslich der Notanlagen.
3. Funk, Beleuchtung usw.: Es ist wesentlich, dass die ganze Funkausrüstung von beiden Stationen aus bedient werden kann. Zur Vorsorge gegen Ausfälle ist eine Verdopplung notwendig. Spannungsregulatoren, Stromkreisunterbrecher usw. müssen leicht zugänglich sein.
4. Navigationshilfen: Mit Rücksicht auf die gesteigerte Arbeitslast ist eine genau arbeitende Navigationshilfe notwendig, die auf dem Prinzip der direkten Standortangabe beruhen sollte, wie Gee oder Decca.
5. Arbeitslast: Hierin liegt einer der wichtigsten Faktoren für den Entschluss, und jeder Fall muss individuell beurteilt werden, z.B. ob das Flugzeug einfach oder kompliziert ist, ob Verkehrsräume hoher Dichte oder nur gelegentlicher Benützung durchflogen werden, ob die Verkehrsleitung am Boden gut oder weniger gut arbeitet. Besonderes Augenmerk ist auf die Arbeitslast zu richten, die sich aus Notfällen ergeben kann.
6. Wetterdienst: Es muss dafür gesorgt sein, dass genügende Wettermeldungen für die Ziel und Ausweichflugplätze und genügende Mittel zur Uebermittlung an das Flugzeug zur Verfügung stehen.
7. Verbindungen: Zweiweg-R/T-Verbindung mit mindestens einem ATC-Zentrum muss jederzeit und auf allen Höhen bis auf 1000 Fuss über Grund zur Verfügung stehen.

(THE LOG, April 1955, S.93)

1954 25.12.	Prestwick, Ayrshire, Scotland	B.O.A.C.	B-377 G-ALSA
MTCA CAP-129, 8.7.1955			

Unfall: Das Flugzeug (Stratocruiser) startete um 0120 (GMT) in London nach dem Ausfall eines andern Flugzeugs, mit erheblicher Verspätung, zum Dienste auf der Nordatlantikklinie, mit einer elfköpfigen Besatzung und 25 Fluggästen. Der Ueberflug nach Prestwick ging normal vor sich. Aus der letzten Wettermeldung, die dem Kommandanten in Ergänzung und Berichtigung früherer Meldungen während des Anflugs zuzuging, konnte er entnehmen, dass die Hauptwolkengrenze auf 700 Fuss lag, dass aber im Gelände vor der zugewiesenen Piste 31 kleinere Nebelfelder lagen. Von 0323 an wurde der Anflug mit GCA geführt, und das Flugzeug lag meist etwas über dem Gleitweg. Um 03:25:26 erhielt der Kommandant Positionsmeldung: Eine Meile vor dem Aufsetzpunkt, 150 - dann 200 Fuss über dem Gleitweg - um 03:25:36 3/4 Meilen vor dem Aufsetzpunkt - um 03:25:40: 100 Fuss über dem Gleitweg - um 03:25:42: 400 Yards vor der Piste, Schluss der GCA-Führung. Ungefähr zur Zeit der Meldung von 03:25:36 sank das Flugzeug auf etwa 700 Fuss Höhe unter den Plafond, und der Kommandant erkannte die Flugplatzlichter. Ueber dem ersten Anfluglicht befahl er dem Copiloten, die Landeklappen ganz auszufahren und die Landescheinwerfer anzuzünden. Der letztere Befehl wurde vom Copiloten nicht befolgt (nachträglich sagte der Copilot aus, einen solchen Befehl überhaupt nicht erhalten zu haben). Im letzten Teil des Anflugs liess der Kommandant das Flugzeug zur Vernichtung der Ueberhöhe mit 1260ft/min absinken; gleichzeitig geriet es (zum Ausgleich des Seitenwindes leicht nach links geneigt) in eine Nebelschwade, berührte beim Durchziehen 127 Fuss vor der Pistenschwelle den Boden und erlitt einigen Schaden; dann rohlte es 90 Fuss auf der Piste; erhob sich neuerdings auf eine Strecke von 400 Fuss in die Luft, prallte wiederum auf die Piste und wurde erheblich beschädigt. Schliesslich blieb es 550 Yards von der Pistenschwelle entfernt auf der Südseite der Piste liegen und geriet in Brand. Vier Mitglieder der Kabinenbesatzung und 24 Fluggäste kamen ums Leben.

Ursache: Ueberhöhe im Anflug, zu spätes und zu bruskes Durchziehen, beeinflusst durch schlechte Sicht und nichteingeschaltete Landescheinwerfer. (Die nachträglich festgestellte Landklappenstellung von nur 35 statt 45 Grad wurde darauf zurückgeführt, dass der gefederte Bedienungshebel zufolge Unaufmerksamkeit des Copiloten leicht über die Nullstellung hinausglitt; jedoch wurde festgestellt, dass es auch mit voll ausgefahrenen Landeklappen zur vorzeitigen Bodenberührung gekommen wäre.)

1954 30.11.	Berlin, N.H., U.S.A.	Northeast Airlines, Inc.	DC-3 N-17891
CAB AIR No.1-0226/SA-295, 29.7.1955			

Unfall: Das Flugzeug startete um 1039 (EST) mit einer vierköpfi-  
gen Besatzung und drei Fluggästen auf dem Flugplatz La-  
conia, N.H., zum letzten Teilstück auf der Linie Boston-Berlin, N.H.  
Kurz nach dem Start erhielt der Kommandant die Bewilligung zum IFR-  
Flug auf 8000 Fuss; nach Betriebshandbuch war dies die bis zum  
Ueberflug des auf dem Flugplatz Berlin befindlichen Funkfeuers ein-  
zuhaltende Minimalhöhe. Nach den im Flug übermittelten Wettermel-  
dungen lag die Hauptwolkenuntergrenze über dem Platz auf 3000 Fuss,  
während die Sicht  $2\frac{1}{2}$  Meilen betrug und leichte Schneeschauer nie-  
dergingen. Statt vorschriftsgemäss mit dem Abstieg bis zum Ueber-  
flug des Funkfeuers zu warten und dann den normalen IFR-Anflug von  
Westen her einzuleiten, begann der Kommandant, der kurz vorher noch  
Bodensicht gehabt hatte, wesentlich früher damit und prallte (mit  
ausgefahretem Fahrwerk) kurz nach 1110 in der Wolkendecke ungefähr  
100 Fuss unterhalb der Krete auf 3440 Fuss/M auf den Südabhang des  
südöstlich von Berlin befindlichen Mt.Success, ziemlich genau in  
der Verlängerung der Pistenachse. Nach etwa 100 Fuss blieb das Flug-  
zeug im leicht ansteigenden Wald liegen. Von der Besatzung waren  
zwei Mann tot und der Kommandant schwer verletzt, während ein Pas-  
sagier leichtere Verletzungen erlitt. Durch Wetter- und Gelände-  
verhältnisse erschwert, führten die Suchaktionen erst am übernäch-  
sten Morgen zum Erfolg.

Ursache: Nichteinhaltung des vorgeschriebenen IFR-Anflugverfahrens  
unter IFR-Bedingungen.

1953 7.1.	Issaquah, Wash., U.S.A.	Flying Tiger Line Inc.	DC-4 N-86574
CAB AIR No.1-0001/SA-268, 17.6.1953		ICAO AR/259, AAD-4/42	

Unfall: Das Flugzeug startete in San Francisco, Calif., um 1737 (PST) mit vier Mann Besatzung und drei Angehörigen eines Piloten der Gesellschaft zum Ueberflug nach dem Flugplatz Boeing Field bei Seattle, Washington, um dort einen Militärtransport zu übernehmen. Von Williams, Calif., an war IFR-Flug auf 11000 Fuss vorgesehen. Nach normalem Flugverlauf erhielt der Kommandant um 2037 von der Anflugkontrolle Seattle, die Bewilligung für einen normalen Range-Anflug auf Boeing Field, samt Wettermeldung, die unter anderem die Hauptwolkengrenze auf 2200 Fuss enthielt. Boeing Field liegt etwa drei Meilen NW des Range-Funkfeuers, während in ungefähr gleicher Entfernung SSW der Flughafen Seattle-Tacoma und etwa zwei Meilen E der Flughafen Renton liegt. 2042 meldete das Flugzeug (auf Kurs 356) den Ueberflug über das Aussensignal auf 6000 Fuss, 2045 das Absinken unter 4000 Fuss. Jetzt empfahl der Verkehrsleiter, falls über dem Funkfeuer noch keine Sicht bestehe, auf 2000 Fuss auf Nordwestkurs zu gehen (entsprechend den Anflugvorschriften), worauf das Flugzeug möglicherweise in Platznähe Sicht erhalten werde. Der Empfang wurde um 2050 bestätigt, zusammen mit der Meldung des Absinkens unter 3000 Fuss. Um 2054 wurde die Bewilligung zur Verbindungsaufnahme mit dem Kontrollturm erteilt; der Empfang wurde noch - als letzte aufgenommene Ausstrahlung - bestätigt. Ungefähr um dieselbe Zeit wurde das Flugzeug gesehen, wie es den Flughafen Renton im Tiefflug in nordöstlicher Richtung überflog. Um 2055 stiess es elf Meilen östlich des Range-Funkfeuers auf 1620 Fuss/M gegen einen Baum auf einem Bergrücken und stürzte darauf - zuletzt nahezu in Vertikallage - in eine 1500 Fuss darunter liegende Schlucht. Das Flugzeug wurde vollständig zerstört, und alle Insassen kamen ums Leben.

Ursache: Abweichung vom vorgeschriebenen Anflugverfahren, wahrscheinlich mitverursacht durch Verwechslung von Renton Airport mit Boeing Field.

1954 15.8.	Blackbushe Airport, Surrey	Airwork Ltd., London	Viking 1.B G-AIXS
MTGA CAP-128, 28.2.1955.			

Unfall: Das Flugzeug startete 0942 (GMT) vom Flughafen Blackbushe mit einer fünfköpfigen Besatzung und 32 Fluggästen zu einem Charterflug nach Nizza. Etwa zehn Minuten nach dem Start, auf etwa 8000 Fuss, bemerkte der Kommandant, dass Öl aus dem innenseitigen Entlüftungsstutzen des rechten Motors (Bristol Hercules 634) floss, stellte die Luftschraube auf Segelstellung und kehrte gegen den Platz zurück, den er unter Sichtflugbedingungen anflieg. Im Verlauf der normalen Vorbereitungen fuhr er in der Landekurve das Fahrwerk aus und begann ca.  $1\frac{1}{2}$  Meilen vor der Piste den geraden Anflug. Kurz darauf flackerten die roten Fahrwerk-Warnlichter auf (ohne dass die grünen Lichter erloschen wären). Der Kommandant überlegte, ob er durchstarten wolle und kontrollierte die Höhe (400 Fuss), bemerkte aber dann, dass das Flackern aufgehört hatte und entschloss sich zur Landung. Jetzt sah er, dass die angezeigte Geschwindigkeit von 115 auf 100 Knoten gesunken war; wenige Augenblicke später sank das Flugzeug plötzlich stark ab, mit gleichzeitigem starkem Abfall der Geschwindigkeitsanzeige. Der Kommandant gab volle Motorleistung, worauf das Flugzeug nach rechts gierte und in eine Bodensenkung vor der Piste absackte. Die Steuerreaktion des Kommandanten konnte nicht mehr verhindern, dass das Flugzeug 20 Fuss unter Pistenhöhe und 135 Yards vor der Pistenschwelle den Boden berührte. Zuerst brach dann das Fahrwerk, dann wurde der rechte Motor und die rechte Flügelspitze abgerissen. Unter Feuersausbruch blieb der Rest 16 Yards rechts der Piste und 160 Yards nach der ersten Bodenberührung liegen. Ein Fluggast und der Copilot wurden schwer verletzt, während ein anderer Fluggast und der Kommandant leichtere Verletzungen erlitten.

Ursache: Defekt im Ölrückförderungssystem, dessen Ursache nicht mehr näher abgeklärt werden konnte (Filterverstopfung oder Wassergehalt?); Ueberziehen des Flugzeuges während des Motorflugs mit einem Motor, mitverursacht durch die Ablenkung des Kommandanten durch vorübergehendes Aufflackern der Fahrwerk-Warnlichter während der kritischen Anflugphase (über die Ursache dieses Flackerns schweigt sich der Untersuchungsbericht aus).