

Aeropers Rundschau

Liebe Mitglieder!	2
Bericht über die 11. IFALPA-Konferenz	6
Seniority-Liste	8
Thar She Blows!	9
Zu den Comet-Unfällen	12
Radar Electronics Fundamentals	16

1954 → 2014

BEILAGEN: Seniority-Liste Ende Februar 1956
 Unfallberichte: Kansas City, 12.7.1955
 Chicago, 5.8.1955
 Burbank, 8.9.1955
 Idris Airport, 21.9.1955

Liebe Mitglieder:

Hier einiges zur Orientierung nebst einigen Bemerkungen, die sich aufdrängen:

1. Piloten-Ausnützung 1951-1955

Die Kolonnen bedeuten:

1. Anzahl Schweizerpiloten in ganzjährigem Einsatz (ohne Kurse)
2. Effektiv geflogene Stunden (Gesamtflugleistung)
3. Maximal disponible Flugstunden (Basis 900 h/Pil)
4. Nicht ausgenützte Stunden
5. Ausnützung in %
6. Anzahl Standby-Piloten zulasten Planung
7. Verlustbetrag, wenn je Pilot mit Fr. 20.000 taxiert

Jahr	1	2	3	4	5	6	7
1951	60	58'597	54'000		103%	-	-
1952	67	53'686	60'300	6'614	89%	7,3	146'000
1953	105	71'661	94'500	22'839	76%	25	500'000
1954	126	95'684	113'400	17'716	85%	19,7	394'000
1955	142	97'759	127'800	30'041	76%	33,5	670'000

Machen wir uns über diese Zahlen einige Gedanken, indem wir die Gründe zu erfassen suchen, die zu diesem Ergebnis geführt haben könnten.

a) Nach den bisherigen Flugplänen standen folgende Flugzeugmuster bis zu 14 Stunden auf verschiedenen Flugplätzen nicht ausgenützt am Boden:

DC-6B: London, Istanbul, Kairo
CV-240: Mailand, Brüssel, London, Manchester, Rom
DC-3: Innsbruck, Belgrad, Hamburg, Genf, Frankfurt
DC-4: Barcelona, Genf, Amsterdam, Düsseldorf

b) Zu einseitige Einsatzmöglichkeiten; d.h. die Piloten könnten vermehrt ausgenützt werden, wenn sie wieder auf zwei Flugzeugtypen fliegen könnten.

c) Aus der Flugplangestaltung ergibt sich die Folgerung, dass mehr Kurse geflogen werden könnten, d.h. ein Teil der Kurzstrecken könnten verdichtet werden - ähnlich wie bei Bahn, Tram und Auto. Wenn wir vom Bahnhof Zürich an den Paradeplatz wollen und nur alle Halbstunden ein Tram fährt, gehen wir besser zu Fuss; wenn alle

fünf Minuten ein Tram zur Verfügung steht, benützen wir es. Es gibt immer Möglichkeiten, die Flugzeuge noch besser ausnützen zu können. Dem Grundsatz, dass ein Flugzeug in die Luft gehört, weil es nur hier etwas einträgt, muss die grösste Bedeutung zugemessen werden.

Diese Bemerkungen wollen nicht etwa als Kritik an der Geschäftsleitung aufgefasst sein, sondern sind als Anregung für Sie gedacht, sich gelegentlich auch etwas mit solchen Fragen zu beschäftigen!

2. Versicherungseinrichtung

Seit einiger Zeit werden Verbesserungen vorbereitet, die schliesslich ihren Niederschlag in einer Reglementsänderung werden finden müssen. Sobald der Vorstand in der Lage ist, Ihnen die entsprechenden Vorschläge zu unterbreiten, wird er zu einigen Diskussionsabenden einladen. Die wesentlichen Änderungen beziehen sich auf folgendes:

a) Erhöhung der Witwen- und Waisenrenten, die heute nicht mehr als sozial angemessen betrachtet werden können und unbedingt erhöht werden müssen.

b) Erhöhung der normalen Jahresrenten, um dem steigenden Lebenskostenindex Rechnung zu tragen. Ueber die Höhe ist man sich noch nicht einig; sie wird zwischen Fr. 12'000.- und Fr. 15'000.- liegen müssen.

c) Pauschalabfindung bei Unfalltod. Man ist allgemein der Ansicht, dass bei Unfalltod in Betrieb oder Militär eine Pauschale ausbezahlt werden sollte, da ja die Versicherungseinrichtung sonst nichts zu leisten hat (SUVAL und EMV) und mit der Rückzahlung bloss des vom Versicherten einbezahlten Betrages ein Gewinn entsteht. Vorgesehen sind Fr. 10'000.- für Ledige, Fr. Fr. 20'000.- für Verheiratete, rückwirkend auszubezahlen.

3. Abstimmung HB-IRV

a) Sie kennen das Ergebnis der Abstimmung aus dem Sonderzirkular: bei einer Stimmbeteiligung von 87,7% haben sich 91% der abgegebenen Stimmen dafür ausgesprochen, dass sich die Aeropers für die Wiederanstellung von Capt. Jacob einsetzen soll.

b) Leider hat es der Vorstand unterlassen, die Mitglieder deutlich genug über den Zweck des Namensaufdrucks auf dem äusseren Umschlag und die Gewährleistung des Stimmgeheimnisses zu orientieren. Einzelne Mitglieder haben gegen das Vorgehen Einsprache erhoben,

sich aber auf die erteilten Detailauskünfte hin als vollständig befriedigt erklärt. Schliesslich nimmt ja auch nicht der Vorstand die Stimmenauszählung vor, sondern die von der Generalversammlung gewählten Stimmzähler. Die 13 Mitglieder, die den äusseren Umschlag neutral abgaben (und damit eine Kontrolle gegen doppelte Stimmabgaben verunmöglicht haben), vertrauten offenbar dem Stimmgeheimnis (und damit auch dem Vorstand) nicht ganz.

c) Der Geschäftsleitung wurde das Abstimmungsergebnis bekannt gegeben, und es wurde ihr auch mitgeteilt, dass der Vorstand - nachdem der seinerzeitige Entlassungsbeschluss vom Verwaltungsrat gefasst wurde und nachdem das Rundschreiben des Chefs Dept. III vom Januar 1956 offenbar den Standpunkt der Geschäftsleitung wiedergibt - an den Verwaltungsrat gelangen wird. Vorher wird der Vorstand aber noch den Herrn Verwaltungsratspräsidenten begrüssen.

d) Ohne uns östlichen Methoden zu nähern, wollen wir doch hoffen, dass sich bei einer nächsten Abstimmung auch die restlichen 12% bemühen werden. Der Vorstand dankt allen Mitgliedern, die sich die Mühe genommen haben, in dieser Angelegenheit zu einem eigenen Urteil zu gelangen.

4. Entschädigung für Deadheading

Diese Angelegenheit wurde seit langem in der APB besprochen, ohne dass man zu einem Resultat gekommen wäre. Der Vorstand hat nun folgenden Vorschlag an den Chef Dept. III gerichtet:

Entschädigung je Stunde reiner Flugzeit:

- Europa (bezw. Kurzstrecken) Fr. 5.-
- Orient (bezw. Mittelstrecken) Fr. 4.-
- N/S-Atlantik (bezw. Langstrecken) Fr. 3.-

5. Unerfreuliches

Aus Mitteilungen und Gesprächen - an diejenigen gerichtet, die es betrifft:

Man hört immer wieder klagen, dass es bei jungen Piloten an der wünschbaren Einstellung zur Arbeit fehle, dass sie zu wenig Interesse und keine Initiative, dafür aber unkorrektes Benehmen zeigten.

Ich glaube, dass wer sich für den Verkehrspilotenberuf entschlossen hat, nicht in erster Linie an die Entlohnung dachte, sondern dass es der Idealismus für das Fliegen war - für etwas, das man noch Millionen von Menschen beibringen müsste. Wer fliegt, ohne diesen Idealismus zu besitzen, tut mir wirklich leid. Schliesslich muss

jedermann in seinem Beruf ein gewisses Ideal sehen, wenn er in seinem Leben Befriedigung finden will. Wenn dann Unannehmlichkeiten auftreten, so sollte jeder Manns genug sein, sie meistern zu können. Doch genug davon; viele werden schon das als Geschwätz auffassen.

Zur Sache selbst: als junger Pilot sollte man sich wirklich bemühen, auf jedem Flug etwas neues dazu zu lernen und Erfahrungen zu sammeln, die Entscheidungen des Captain mitzumachen, mitzuüberlegen und zu verarbeiten. Wenn Fragen auftauchen, soll sie stellen und seine Arbeit nicht überlegungslos verrichten. Es genügt heute nicht mehr an der Ansicht: solange ich Co-Pilot bin, mache ich die Arbeit so, dass ich keine grosse Mühe aufzuwenden habe, und wenn ich dann ins Upgrading gelange, so reisse ich mich zusammen und werde es schon schmeissen! Wie lange einer Co-Pilot bleibt, hängt von seinen Leistungen ab.

Ich weiss, man hat es heute nicht leicht, sich in den Beruf einzuleben. Alle Unterlagen erhält man fixfertig geliefert, und die Vorschriften sind ohne Zahl. Früher musste man jede Strecke, jeden Anflug selbst aufzeichnen, und damit wurde man mit der Materie und ihren Schwierigkeiten besser bekannt. Andererseits kommt man heute mit einem kleineren Zeitaufwand aus als früher, wenn man sich die Mühe nimmt und die Unterlagen wirklich studiert.

Eines ist hier auch noch anzufügen: unsere Leistungen und unser Benehmen müssen so sein, dass es unserer nationalen Luftverkehrsgesellschaft und damit unserer Nation Ehre macht, denn nur so können wir das sein, was wir uns vorstellen, und auch das verlangen, was wir wollen.

Noch ein Wort an die älteren Piloten: Nehmen Sie sich doch bitte die Mühe und schulen Sie die Jungen so, wie Sie es sich selber wünschen würden, wenn Sie heute neu im Berufe ständen!

Mit freundlichen Grüßen:

Der Präsident:

sig. A.Sooder.

BERICHT UEBER DIE 11. IFALPA-KONFERENZ

vom 14.-21. März 1956 in Rom.

Die beiden Delegierten der AEROPERS an die 11. IFALPA-Konferenz legen hiemit ihren Bericht vor. Die Hauptarbeit der Konferenz spielte sich wie üblich in den Unterausschüssen ab, die wie folgt bestellt wurden:

A: Social	F: IFALPA Administration and
B: Airworthiness	By-Laws
C: Licensing and Operations	
D: Communications and Regional	
E: Rules of the Air, Meteorology, Aerodrome Ground Aids	

Die AEROPERS-Delegierten wirkten je in einem Unterausschuss mit und konnten an dieser Stelle nützliche Beiträge leisten.

Die Kenntnis der hauptsächlichsten Traktanden darf als gegeben vorausgesetzt werden (vgl. Rundschau Nr. 17). Für die formellen Konferenzergebnisse kann auf die Texte der gefassten Resolutionen verwiesen werden. Im vorliegenden Bericht möchten die AEROPERS-Delegierten vor allem auf einige grundsätzliche Punkte aufmerksam machen, welche ihnen für die Zusammenarbeit AEROPERS/IFALPA von Bedeutung scheinen.

- 1. Die beiden Delegierten sind durch ihre Teilnahme an der Konferenz zur gleichen Ueberzeugung gelangt, wie schon die Abordnung der AEROPERS an die letzte Konferenz: dass an diesen Konferenzen wie in der IFALPA überhaupt wertvolle, notwendige und nützliche Arbeit geleistet wird und dass es sich für die AEROPERS und ihre Mitglieder wohl lohnen dürfte, der Mitarbeit an der IFALPA vermehrte Aufmerksamkeit zu schenken.

Vom tatsächlichen Gewicht, welches der IFALPA zukommt, und vom Nutzen ihrer Arbeit macht man sich im allgemeinen bei uns noch kein zutreffendes Bild. Die an der Eröffnungssitzung gemachte Mitteilung, dass von den zahlreichen Postulaten, die bisher von der IFALPA an die ICAO geleitet wurden, in der oder jener Form rund 80% erfüllt werden konnten, mag ein gewisses Licht auf die praktische Bedeutung werfen, aber auch auf Sorgfalt und Verantwortungsbewusstsein, welche im allgemeinen hinter solchen Postulaten stehen.

Abgesehen davon bietet natürlich eine solche Konferenz Gelegenheit zu persönlichen Kontakten und zu Erfahrungsaustausch, die für eine Vereinigung von der Situation und von der Grösse der

AEROPERS besonders wertvoll ist. Es kann sich nur vorteilhaft auswirken, wenn man sich dadurch - um zwei Extreme zu nennen, etwa im Kontakt einerseits mit den Delegierten der mächtigen und machtbewussten amerikanischen ALPA, andererseits mit den armen Griechen und ihren unerschöpflichen Streikanekdoten - des eigenen Standortes und der eigenen Möglichkeiten klarer bewusst wird.

- 2. Als Minimum in der Vermehrung der Mitarbeit der AEROPERS im Rahmen der IFALPA möchten die Unterzeichneten eine bessere Vorbereitung der Konferenz-Delegation bezeichnen. Für diese Konferenz waren die Umstände bekanntlich besonders ungünstig, aber trotzdem: Es wird auch andere Jahre nicht mit einer einfachen Vorverschiebung des Termins getan sein, zu welchem man die Delegierten bestellt und ihnen die umfangreichen Konferenzakten unter den Arm klemmt! Die Unterlagen stehen nämlich rechtzeitig genug zur Verfügung, dass die zur Diskussion gestellten Fragen im Vorstand besprochen und dass der Vorstand dazu Stellung nehmen kann. Alle Mitglieder der britischen Delegation besaßen z.B. zu jeder Detailfrage der Traktandenliste ein detailliertes "Briefing", so dass sie in den Ausschüssen nicht nur ihre persönliche, sondern die Meinung der BALPA vertreten konnten.

Im Hinblick auf spätere Konferenzen sei beiläufig erwähnt, dass die Konferenzausrüstung eines jeden Delegierten umfassen sollte:

- das vorerwähnte Briefing,
- die sämtlichen ICAO-Anhänge,
- das Luftfahrtgesetz mit sämtlichen Vollziehungsvorschriften,
- das PIH.

- 3. Ein Vorfall, der in den Resolutionstexten keinen Niederschlag gefunden hat, mag wegen seiner grundsätzlichen Bedeutung hier angeführt werden. Im Unterausschuss C standen die Anforderungen an "Route and Aerodrome Experience" (Kapitel 9 von Annex 6) zur Diskussion. Sie liess erkennen, dass man allgemein die von den britischen und südafrikanischen Delegationen vertretene Auffassung über die seit Kriegsende eingetretene Verbesserung und Standardisierung der Strecken- und Flugplatzhilfen und über Anpassungsbedürftigkeit dieser Anforderungen teilte. Ein daraufhin ausgearbeiteter Vorschlag zur Abänderung von Standard 9.1.1-S von Annex 9 wurde aber vom amerikanischen Delegierten mit der Begründung bekämpft, dass nachher die Unternehmungen zur Erneuerung der Streckenqualifikationen (re-qualification) nicht mehr auf die Mitarbeit ihrer Piloten angewiesen sein würden, und dass man damit ein wesentliches Druckmittel für den Fall einer Auseinandersetzung zwischen Besatzungen und Unternehmungen preisgeben würde. Der Delegierte der AEROPERS stellte die Grundsatzfrage: Sollen wir uns nicht für die Revision einer technisch überholten Vorschrift einsetzen oder sie

sogar bekämpfen, wenn mit dieser Revision eine gewisse Schmälerung der arbeitsvertraglichen Verhandlungs- oder allenfalls Kampfbasis verbunden ist, unter Inkaufnahme der mit einer veralteten Vorschrift immer verbundenen Benachteiligung der Flugsicherheit? Die Frage wurde von der britischen und der rhodesischen Delegation aufgenommen und mit Nachdruck verneint, während der amerikanische Standpunkt von den französischen und griechischen Delegierten unterstützt wurde. Die vorbereitete Resolution für die Revision musste unter diesen Umständen fallengelassen werden, denn eine Einigung war nicht möglich. Das Beispiel zeigt den Einfluss des radikal-gewerkschaftlichen amerikanischen Standpunktes; es zeigt aber auch, dass dieser Standpunkt, der in den U.S.A. richtig sein mag, nicht in alle andern Länder übertragen werden kann oder soll, und dass es daher auch nicht gut wäre, wenn er sich in der IFALPA durchsetzen könnte.

Georges Mirault
Dr. Werner Guldimann

Genf/Zürich, den 12. April 1956

Die wichtigsten der an der Konferenz von Rom gefassten Resolutionen werden in den nächsten Nummern der Rundschau veröffentlicht und erläutert werden.

SENIORITY-LISTE

Dieser Nummer liegt die neue Seniority-Liste bei. Allfällige Beanstandungen sind dem Präsidenten der Seniority-Kommission, Herrn W. Stierli, anzubringen.

THAR SHE BLOWS!

Hier sass ich, so zufrieden wie der beste Teil einer Witfrau auf einem Schaumgummikissen. Wir flogen gegen den Flughafen Midway-Chicago, nachdem wir den ganzen Weg von Mexico City her zurückgelegt hatten. Ich hatte auch guten Grund zur Zufriedenheit, denn die Luft war sanft gewesen, und die Stewardessen desgleichen. Zur Abwechslung hatte es sogar einigen Rückenwind gehabt, und die Motoren liefen, wie Motoreninsetrate es behaupten. Was der First Officer von mir dachte, behielt er für sich, und der Bordmechaniker lachte über meine Witze - was kann ein Linienkapitän schon mehr wünschen?

Wahrhaftig, ich konnte sogar verstehen, was der Vogel im Glaskäfig über den Funk durchgab, und wir hatten keinen einzigen Fastzusammenstoss im Flughafenraum, obwohl das Wetter hübsch und die Sicht gut war. Und dann erhielten wir die Bewilligung, 22L anzufliegen, die lange Piste.

"Wie sind die Bremsen?" Es war Winter.

"Bremsen als gut gemeldet."

Oh, das Leben des Linienpiloten! Mein einziger Kummer lag in der Befürchtung, dass uns die Geschäftsleitung etwas für die Reise verlangen würde, wenn sie herausfand, wie prächtig der Flug verlaufen war.

Also, 22L ist die Südwestpiste in Chicago, und die längere der beiden, und der Vogel im Glaskäfig hatte uns erzählt, dass der Wind ziemlich kräftig aus Südsüdwest blase. Der First Officer erlaubte mir, die Landung selbst auszuführen. Mit Rücksicht auf den Wind konnte ich mit mächtig viel Fahrt anfliegen ... und das tat ich denn auch. Bis zum Durchziehen hatte ich 140 mph auf dem Geschwindigkeitsmesser. Sie sehen, ich rechnete mit einem Windgradienten. Das war auch wohlgetan!

Ein Windgradient, Freunde, ist etwas ganz Geheimes! CAA und Luftfahrtgeschäftsleitungen behalten es absolut für sich. Niemand kann ermessen, was geschehen würde, wenn die Russen etwas davon erführen, und so, lieber Leser, werden Sie begreifen, dass meine Erwähnung eines Windgradienten ganz vertraulich behandelt werden sollte. Es handelt sich um eine Sache, die Flugzeuge im Ausgleiten zur Landung Geschwindigkeit verlieren lässt und schon unendliche Schwierigkeiten verursacht hat, aber man darf nicht davon sprechen. Wie Sie nun bemerkt haben dürften, scheint die Theorie dahin zu gehen, dass eine Gefahr, die wir offiziell ignorieren, ihrer Anwesenheit müde wird und sich verzieht.

THAR SHE BLOWS!

Hier sass ich, so zufrieden wie der beste Teil einer Witfrau auf einem Schaumgummikissen. Wir flogen gegen den Flughafen Midway-Chicago, nachdem wir den ganzen Weg von Mexico City her zurückgelegt hatten. Ich hatte auch guten Grund zur Zufriedenheit, denn die Luft war sanft gewesen, und die Stewardessen desgleichen. Zur Abwechslung hatte es sogar einigen Rückenwind gehabt, und die Motoren liefen, wie Motoreninserate es behaupten. Was der First Officer von mir dachte, behielt er für sich, und der Bordmechaniker lachte über meine Witze - was kann ein Linienkapitän schon mehr wünschen?

Wahrhaftig, ich konnte sogar verstehen, was der Vogel im Glaskäfig über den Funk durchgab, und wir hatten keinen einzigen Fastzusammenstoß im Flughafenraum, obwohl das Wetter hübsch und die Sicht gut war. Und dann erhielten wir die Bewilligung, 22L anzufliegen, die lange Piste.

"Wie sind die Bremsen?" Es war Winter.

"Bremsen als gut gemeldet."

Oh, das Leben des Linienpiloten! Mein einziger Kummer lag in der Befürchtung, dass uns die Geschäftsleitung etwas für die Reise verlangen würde, wenn sie herausfand, wie prächtig der Flug verlaufen war.

Also, 22L ist die Südwestpiste in Chicago, und die längere der beiden, und der Vogel im Glaskäfig hatte uns erzählt, dass der Wind ziemlich kräftig aus Südsüdwest blase. Der First Officer erlaubte mir, die Landung selbst auszuführen. Mit Rücksicht auf den Wind konnte ich mit mächtig viel Fahrt anfliegen ... und das tat ich denn auch. Bis zum Durchziehen hatte ich 140 mph auf dem Geschwindigkeitsmesser. Sie sehen, ich rechnete mit einem Windgradienten. Das war auch wohlgetan!

Ein Windgradient, Freunde, ist etwas ganz Geheimes! CAA und Luftfahrtgeschäftsleitungen behalten es absolut für sich. Niemand kann ermessen, was geschehen würde, wenn die Russen etwas davon erführen, und so, lieber Leser, werden Sie begreifen, dass meine Erwähnung eines Windgradienten ganz vertraulich behandelt werden sollte. Es handelt sich um eine Sache, die Flugzeuge im Ausgleiten zur Landung Geschwindigkeit verlieren lässt und schon unendliche Schwierigkeiten verursacht hat, aber man darf nicht davon sprechen. Wie Sie nun bemerkt haben dürften, scheint die Theorie dahin zu gehen, dass eine Gefahr, die wir offiziell ignorieren, ihrer Anwesenheit müde wird und sich verzieht.

Item, ich rechnete also mit einem Windgradienten. Wenn es einen Linienpiloten verjagt, so sprechen die Offiziellen von Pilotenfehler und senden ihm ein Dutzend Rosen. Ich liebe Rosen nicht so heiss, und daher kam ich eben mit 140 mph am Instrument. Damit hatte ich zugleich auch etwas mehr Zeit, um über der Frage zu brüten, wo die Pistenoberfläche lag, und so eine sanfte Landung hinzulegen. Das würde den First Officer seine Stellung spüren lassen und so die Disziplin auf dem Kahn stärken.

So zog ich also durch, voll von Vertrauen, nicht von Bier, und nun geschah es, um mich an einen Ausdruck von Sadie der Stewardess zu halten: Der Boden fiel mir heraus! Der Ausdruck stammt nicht von Sadie, sondern ist eine alte Navy-Wendung.

Rein aus Instinkt handelnd - also mit jenem Ding, welches einen Piloten von Schwierigkeiten fernhält, wenn er am Steuer ist, und in Schwierigkeiten bringt, wenn er sich in andern Situationen befindet - zog ich am Knüppel mit mehr Gusto als Applomb. Aufstieg die Nase wie ein Tanzgirl mit einem neuen Millionär. Und schon waren wir auf der Piste. Wahrhaftig abgeschmiert mit 140 mph! Und jetzt muss ich die berühmten Worte meines Vaters zitieren, die er von sich gab, als er mich zum ersten Mal sah: "Wie kann das sein!"

Wenn ich den Anflug mit dem vorgenommen hätte, was kindlich Normal-, d.h. Manual-Geschwindigkeit genannt wird, so wären wir so hart aufgeschlagen, dass wir unsere Vorfahren bis ins fünfte Glied erschreckt hätten. Moderne Verkehrsflugzeuge in diesem Land bestehen aus Treibstoffbehältern mit einer kleinen Aushöhlung, in welche die Fluggäste gesetzt werden, und sie neigen nicht weniger als ein Hollywood-Star, der eine Rechnung doppelt erhält, dazu, in Flammen aufzugehen. Mit einem davon auf den Boden zu schlagen, wird als "de drop" betrachtet. "De drop" ist französisch für: for the love of Pete, hör auf, oder nimm deine dicken Hände weg (je nach Begleitumständen). Item, es wird nicht als nett angesehen, wenn man aufschlägt. Das ist der Grund, warum ich dieses Stück schreibe. Um Sie zu warnen.

Der wahre Grund, geneigter Leser, warum ich Sie warne, liegt nicht darin, dass ich die Schöpfung verbessern möchte, denn das ist ein Geschäft, das ich den Leuten mit schwarzem Gewand und jenen Gesellen überlasse, die sich mit der Wasserstoffbombe beschäftigen, sondern in meiner Selbstsucht, und weil ich keine Leser verlieren, sondern Sie in guter Kondition erhalten möchte.

Was war geschehen: meine Dizzy Six war in die Propellerböen von zwei grossen Flugzeugen geraten. Später sah ich, dass eines davon eine "Consternation" war, wie Sadie sagt. Der Wind blies aus

Südsüdwest, und die Piste zeigte nach Südwest. Zwei grosse Airliners standen in einer Zettelreihe bereit zum Start, parallel zur Piste, Schwanz gegen Südwest.

Man nimmt an, dass einer davon die Motoren abbremste, aber ob das stimmt oder nicht, spielt keine grosse Rolle. Acht grosse Motoren werfen eine Menge Luft zurück, schon nur im Leerlauf, und zwar mit Geschwindigkeiten von 40 mph oder mehr.

Die andern Piloten waren hilflos. Sie konnten mit ihren beiden Flugzeugen sonst nirgendwohin warten gehen. Sie sehen, als das erste Abfertigungsgebäude in Chicago gebaut wurde, war es schon zu klein. Das ist so bei Abfertigungsgebäuden. Als daher die Stadt Chicago das neue Abfertigungsgebäude baute, war es eben auch zu klein. So baute man aus dem Gebäude heraus, und die Flugzeuge stellen sich längs diesen Docks auf.

Es gibt ferner eine Regel über die Konstruktion von Pisten und Rollwegen: Es darf keinen besonderen Platz geben für die Flugzeuge, auf welchem man die Motoren warmlaufen lassen könnte. Diese Docks auf das Feld hinauszubauen war notwendig, eben die notwendige Folge von wenig Weitblick. Tatsächlich steht nun so wenig Rollraum zur Verfügung, dass, wenn Flugzeuge vor dem Start gegen Südwest warten, ankommende Flugzeuge nicht an ihre Plätze beim entsprechenden Dock rollen können.

Irgendwie fuhr also der Propellerwind der beiden Flugzeuge über die Piste, auf welche ich absetzen wollte. Er hätte uns leicht zum Verderben werden können. Er kann Ihnen leicht zum Verderben werden. Wenn Sie ein kleines Flugzeug besitzen, mit einer Flugeschwindigkeit von 70 mph, von denen Sie plötzlich 30 oder 40 mph verlieren, so wissen Sie, wo Sie liegen!

.....

(Hy Sheridan, SKYWAYS, November 1954)

Im Endanflug auf Piste 13L begann das Flugzeug heftig um die Längsachse zu drehen, nachdem die Landeklappen auf 24° ausgefahren waren. Die Klappen wurden unverwügllich wieder eingefahren, aber die Querrudersteuerung blieb schwer und träge. Dann setzte dieselbe Drehtendenz wiederum ein, und die Seitenlage konnte nur durch vollen Einsatz beider Piloten gehalten werden. Der Kommandant erklärte eine Notlage an den Turm und alndete auf Piste 13R. Das Aufsetzen erfolgte mit 150-160 kts ... die eingehende Untersuchung des Flugzeugs führte auf keinen Grund für dieses Verhalten ... man muss annehmen, dass der Vorfall nur darauf zurückzuführen war, dass das Flugzeug (ein CV-340 der United Airlines) gerade hinter einem DC-7 gelandet und in dessen Propellerböen geraten war ...

(FSF ACCIDENT PREVENTION BULLETIN 55-1)

ZU DEN COMET-UNFÄLLEN

Folgendes ist die Uebersetzung eines Schreibens, welches der Technische Sekretär der IFALPA, Mr. Jackson, über die Ursachen des Comet-Unfalls in Rom (26. Oktober 1952) am 14. Oktober 1955 an die Redaktion des AEROPLANE gerichtet hat. Das grundsätzliche Problem, das sich in diesem Zusammenhang stellt, wurde auch an der IFALPA-Konferenz wieder aufgegriffen. Im übrigen sei auf den aufschlussreichen Artikel von H.C. Black über die Musterprüfung von Strahlflugzeugen in der März-Nummer der Interavia hingewiesen. Hier nun die Uebersetzung:

Zwei Umstände bewegen mich, Ihnen über den früheren Comet-Unfall in Rom zu schreiben.

In erster Linie bemerke ich, dass Sie in Ihrer Besprechung des Buches "Comet Riddle" (Ausgabe vom 5. August) einem verbreiteten Missverständnis mitbezug auf die Lage des Flugzeuges beim Start zum Opfer fallen, und zweitens hat der Pilot, der im offiziellen Unfallbericht elementarer Mängel an Führungstechnik beschuldigt wird, vor kurzem in Rangoon eine York, welche zwei Propeller verloren hatte, prächtig gelandet (wovon Sie, nebenbei gesagt, nichts erwähnen). Beide diese Umstände verdienen einige Bemerkungen, denn nachdem wir nun Angaben über die Leistung des Flugzeuges und jene des Piloten haben, mag die Zeit gekommen sein, den Unfall von Rom endgültig aufzuklären - denn das ist ein Ereignis, das die Piloten noch nach drei Jahren sehr bewegt und dessen Auswirkung die künftigen Beziehungen der Piloten zur Industrie beeinträchtigen mag.

Eine Untersuchung des Unfalles ist durch Angehörige unserer Lufttüchtigkeits-Studiengruppe vorgenommen worden, und Sie werden mir daher erlauben, dass ich in einiger Ausführlichkeit davon spreche.

1. Die sog. "Tail-down attitude" beim Start

Das verbreitetste Missverständnis, dem Sie selbst in Ihrer Buchbesprechung zum Opfer zu fallen scheinen, bezieht sich darauf, dass das Flugzeug während eines wesentlichen Teils des Startes angestellt gewesen sei. Sie sagen: "Die Comets sowohl in Rom wie in Karachi waren zufällig während der kritischen Phase des Startes in einer angestellten Lage (tail-down attitude). Nun besteht aber dafür kein sachlicher Beweis im Untersuchungsbericht, und soviel wir wissen, gibt es auch keinen solchen.

In Rom erscheinen die Schwanzspornspuren auf der Piste in einer Entfernung von nicht weniger als 400 yds nach dem theoretischen und 200 yds nach dem rekonstruierten Abhebeort. Daraus ist ersichtlich, dass der Unfall sich ereignete beim, resp. nach dem Abhebeort, bei einer Abhebegeschwindigkeit, welche die Strömung am Flügel ganz oder teilweise hat abreißen lassen. In dieser Situation wird das Flugzeug wahrscheinlich auch in angestellter Lage, d.h. mit dem Schwanz zuerst die Piste touchieren - deshalb die Spornspuren. Unserer Auffassung nach wurde der Unfall 400 bis 200 yds vor diesen Spuren veranlasst, und die Spuren können daher keinen Beweis für die Ursache bilden.

Ein anderer Beweis für die zu früh angestellte Lage scheint in der Aussage jenes Angestellten einer amerikanischen Luftverkehrsunternehmung zu liegen, welcher aussagte, dass die Lage "looked pretty critical", diese Aussage aber in keiner Weise näher begründete. Dies ist eine gute Beschreibung eines jeden Starts von Cometflugzeugen während der ersten Betriebsmonate - in welchen die alte Technik "Nase hoch bei 80 kts" galt. Der Unfall ereignete sich in einer dunklen Regennacht und der Beobachter stand in einiger Entfernung von der Piste. Er beurteilte den Anstellwinkel des Flugzeuges auf Grund der Lage der Positionslichter. Diese Beurteilung lässt auf keinen Fall die verbindliche Aufstellung einer Unfallhypothese zu, besonders, wenn es eine einfachere und sicherere Erklärung dafür gibt.

Ein anderer Zeuge, von dem man erwarten würde, dass er einen abnormalen Anstellwinkel bemerkt hätte, ist der First Officer - von ihm wird aber nicht berichtet, dass er während des Startes (ground-run) irgend etwas Abnormales bemerkt hätte. Er erklärt, dass die Steuersäule sich leicht aus der Mittelstellung nach hinten befunden hätte, aber auch dies kann sich auf die Zeit nach dem Abheben beziehen und daher für den Unfall bedeutungslos sein. Wir sind deshalb nach wie vor absolut nicht davon überzeugt, dass irgend ein positiver Beweis für einen Pilotenfehler während des Startes und vor dem Erreichen der Geschwindigkeit auf das für Abheben empfohlene Mass vorliege. Andererseits bestehen viele positive Anhaltspunkte dafür, dass der Fehler irgendwo anders liegt, was im folgenden noch näher aufzuzeigen ist!

2. Die Sicherheitsmarge bei der festgelegten Abhebegeschwindigkeit

(Da die Strömungsabreissgeschwindigkeit des Comet I mit Leistung gerade ca. 100 kts betrug, werden zur Vereinfachung die Margen im folgenden Text als Prozentsätze oder Knoten angegeben.)

In einem Brief des Sekretärs der B.A.L.P.A., der in Ihrer Ausgabe vom Juni 1954 veröffentlicht wurde, wird festgestellt, dass das

Flugzeug beim Abheben eine Sicherheitsmarge von nur 7 kts. über der Abreissgeschwindigkeit mit Leistung besass (power-on stall). Ich glaube nicht, dass diese Angabe ernstlich bestritten wurde. Möglicherweise gibt es Leute, die glauben, dass eine solche Marge genüge, um einen Start zu ermöglichen (trotzdem die internationalen Forderungen auf 22-25% höher als "power-on stall" lauten.)

Sehen wir uns daher diese 7 kts etwas näher an. Was bedeutet diese Marge über der Abreissgeschwindigkeit und warum gehen die internationalen Forderungen auf 22-25% der Abreissgeschwindigkeit mit Leistung (15% der Abreissgeschwindigkeit ohne Leistung für 4-motorige Flugzeuge = $1.15 \cdot V_{sl}$)?

Ein grosser Teil dieser Marge kann auf verschiedene Weise verlorengehen - geht ein Teil davon verloren, so kann der Fall eintreten, dass nicht mehr genügend Leistung zur Verfügung steht, um das Flugzeug über den Zustand des teilweisen Abreissens der Strömung hinweg zu beschleunigen. Einige Flugzeugmuster können in dieser Situation sehr leicht weiter beschleunigt werden, wogegen bei anderen eine starke Verminderung des Anstellwinkels notwendig ist. Ein Grund dafür liegt darin, dass bei Düsenflugzeugen die Kurve (Schubdiagramm) des im Steigflug zur Verfügung stehenden Schubes in Funktion der Geschwindigkeit sehr steil verläuft, während sie beim Propellerflugzeug im gleichen Bereich bedeutend flacher ist.

Wenn daher zufolge einer ungünstigen Kombination von Variablen ein Propellerflugzeug mit einer niedrigen äquivalenten Geschwindigkeit abgehoben wird, so ist der zur Verfügung stehende Schub für den anschliessenden Steigflug nicht viel kleiner als der für die Startstrecke massgebende, und das Flugzeug kann daher weiter beschleunigt werden. Gerät ein Düsenflugzeug in die gleiche Lage, so tritt eine spürbare Schubverminderung ein (örtliches Abreissen der Strömung bei den Ansaugschächten etc.), sodass die zur Verfügung stehende Leistung unter Umständen nicht mehr genügt, das Flugzeug durch den kritischen Bereich hinweg zu beschleunigen (buffet or other prestall effect.) Dies dürfte beim Comet I der Fall gewesen sein.

Nun, die Marge in Rom betrug also nur 7%. Dieser Ansatz liegt aber noch im kritischen Bereich, denn das Flight Manual warnt vor einem Schütteleffekt bei der Abreissgeschwindigkeit plus 10%.

Die Marge von 7% könnte aber bereits auch anderweitig angebraucht gewesen sein:

2.1. Unkenntnis der genauen Geschwindigkeit des Abreissens

der Strömung: Abgesehen von der bekannten Unkenntnis der Abreissgeschwindigkeit zufolge Bodeneffekts (in der theoretischen Marge von 7% bereits berücksichtigt) bewirken kleine Verschiedenheiten derselben Flugzeugmuster ein Abreissen bei verschiedenen Geschwindigkeiten. Dafür wird eine durchschnittliche Abweichung von 1% der Abreissgeschwindigkeit angenommen.

2.2. Veränderung der Windgeschwindigkeit: Jede Anemographenkurve zeigt die grossen Unterschiede, die von Minute zu Minute und manchmal von Sekunde zu Sekunde in Geschwindigkeit und Richtung auftreten. Dieselben Unterschiede machen sich am Flügel eines Flugzeuges während des Startes bemerkbar. Das Geschwindigkeitsmesssystem dämpft aber diese Unterschiede stark ab und zeigt somit eine mittlere Geschwindigkeit, die nicht unbedingt mit der in einem bestimmten Augenblick am Flügel herrschenden Strömungsgeschwindigkeit übereinstimmt. Bei starken Böen (gusty wind) ist natürlich eine springende Anzeige vorhanden, doch ist auch hier die Anzeige nicht unbedingt identisch mit der relativen Luftgeschwindigkeit am Flügel. Diese Unterschiede sind aber selten sehr gross. Bei den hier vorliegenden Wetterbedingungen darf eine Abweichung von 1% angenommen werden.

2.3. Instrumentenfehler: Ein guter Geschwindigkeitsmesser ist heute sehr genau geeicht, besonders im unteren Geschwindigkeitsbereich, und die durchschnittliche Abweichung ist mit $\frac{1}{2}\%$ anzunehmen.

2.4. Fehler im Geschwindigkeits-Messsystem: Der Einbau des Instrumentes und die Verlegung der Leitungen von den Messpunkten zum Instrument kann weitere Fehler bewirken, für welche mit einem Durchschnitt von 1% gerechnet werden kann.

2.5. Fehler in der Bestimmung der Abhebegeschwindigkeit: Dies kann ein Fehler mit verschiedenen Ursachen sein: Viele Geschwindigkeitsmesser sind für Zunahmen von 2 Knoten oder mehr geeicht, dies zusammen mit dem Parallaxfehler und der vibrierenden Anzeige, hervorgerufen durch Pistenunebenheiten oder durch das Fahrwerk (Federung, unwichtige Räder etc.), kann auf Fehler von mehreren Knoten führen. Man darf allerdings annehmen, dass diese Fehler eher positiv wirken (indem auch der Pilot lieber etwas später als etwas früher abhebt), und so wird üblicherweise der Fehler mit nicht mehr als 1% angenommen.

2.6. Kenntnis des Flugzeuggewichtes: Es ist bekannt, dass das tatsächliche Flugzeuggewicht stark von dem errechneten abweichen kann. Eine einmal in Australien vorgenommene Kontrolle

an DC-4-Flugzeugen zeigte Mehrgewichte von rund 500 kg. Die international vereinbarte Annahme geht auf eine durchschnittliche Abweichung von $1\frac{1}{2}\%$ (ICAO Doc. 7401). Da allerdings ein Teil davon auf Konto der Unkenntnis des Treibstoffverbrauches unterwegs geht, darf die Zahl für den Start, wo das Treibstoffgewicht noch recht genau bekannt sein sollte, herabgesetzt werden - vielleicht auf 1%. Dies entspricht, bezogen auf die Abreissgeschwindigkeit, einer Abweichung von $\frac{1}{2}\%$.

2.7. Zentrifugalkraft im Start: Während des Ueberganges in den Steigflug ist das Flugzeug einer senkrecht zur Flugbahn wirkenden Beschleunigung ausgesetzt, die zeitweise ähnlich wie eine Gewichtsvermehrung wirkt. Bei einem gewöhnlichen Uebergang kann diese Lastzunahme einer zeitweisen Erhöhung der Abreissgeschwindigkeit um 4 Knoten gleichgesetzt werden. Da aber der in Rom tatsächlich geflogene Uebergang nicht genau bestimmt werden kann, werden hier 2 Knoten resp. 2% mittlere Abweichung angenommen.

2.8. Die totale mittlere Abweichung: Die Fehlerauswertung der Paragraphen 2.1. bis 2.7. ergibt:

$$\sqrt{1^2 + 1^2 + \frac{1}{2}^2 + 1^2 + 1^2 + \frac{1}{2}^2 + 2^2} = 2.9 \text{ kts. resp. } 2.9\%$$

(Schluss folgt)

RADAR ELECTRONIC FUNDAMENTALS

474 Seiten, illustriert. - U.S. Government Publication, Catalog No. N 29.2:R 11/3. - Government Printing Office, Washington 25, D.C. - Preis \$ 1.25.

Das Buch liegt hier nicht vor. Nach der Anzeige handelt es sich um eine Veröffentlichung des amerikanischen Navy Department, zur Einführung in die Grundlagen der Radartechnik, anhangsweise versehen mit einem Wörterbuch von Ausdrücken aus dem Gebiete der Elektronik.

1955 Burbank, Calif., U.S.A. Currey Air Transport
8.9.

DC-3C
N-74663

CAB AIR No. 1-0109/SA-312, 8.2.1956

Unfall: Das Flugzeug startete um 0751 (PST) auf der Piste 15 des
Lockheed Air Terminal für einen Nichtlinienflug nach Oak-
land, Calif., mit einer dreiköpfigen Besatzung und 30 Fluggästen
an Bord. Kommandant und Copilot waren noch nie zusammen geflogen.
Der Start fand unter Sichtflugregeln statt, jedoch geriet das
Flugzeug bald nach dem Start in eine Rauchdunstschicht und damit
in eine für Sichtflug kritische Lage. Eine Minute nach dem Start
ersuchte der Pilot ohne nähere Angaben um Notlandungsbewilligung,
die unter Anordnung der üblichen Massnahmen sofort erteilt wurde,
mit Empfehlung zur Benützung der Instrumentenpiste 07. 0756 meldete
das Flugzeug jedoch die Absicht zur Benützung der Piste 31 (richtig:
33) und wurde jetzt eine Meile S! des Platzes gesehen, mit ausge-
fahrenem Fahrwerk, in stark angestellter Lage, in Flugrichtung ge-
gen den Platz, aber nicht auf eine Piste ausgerichtet. In Annäher-
ung gegen eine 500 ft vor dem Platz verlaufende Starkstromleitung
wurde das Flugzeug noch stärker angestellt; unmittelbar nach dem
Ueberflug ging es in eine leichte Linkskurve über, blieb mit dem
linken Flügel an einer andern Stromleitung an der Platzgrenze hän-
gen und schmierte ab. Mit dem linken Flügel kollidierte es dann
mit zwei Militärflugzeugen und blieb schliesslich in einem offenen
Hangartor am Platzrand stehen. Die Piloten und ein Mechaniker der
Bodenorganisation wurden getötet, die Stewardess und ein Fluggast
schwer verletzt, während die übrigen Fluggäste nur leichte Ver-
letzungen erlitten. - Die Untersuchung erwies Ueberhitzung des
rechten Pleuellagers, ohne dass dies während der ersten Zeit zu
grösserem Leistungsverlust geführt hätte; der Kommandant hatte je-
doch vorsichtshalber die Leistung ganz zurückgenommen, den Propeller
aber nicht auf Segelstellung gestellt. Die Rückflugkurve gegen den
Platz war zu weit für einen Sichtanflug und zu eng für einen In-
strumentenanflug gewesen.

Ursachen: Motorstörung (unbewiesener Primärverursachung) unmittel-
bar nach dem Start und unter ungünstigen Sichtverhält-
nissen, die den Piloten zum Rückflug auf den Platz veranlasst; un-
genügende Beachtung der für Motorausfall geltenden Verfahrensvor-
schriften; ungenügende Ausrichtung des Flugzeugs auf eine der zur
Verfügung stehenden Pisten.

1955 12.7.	Kansas City, Fairfax Airport, Kans., U.S.A.	Trans World Airlines Baker Flying Service.	DC-3 N-51167
CAB AIR No. 1-0078/SA-307, 6.1.1956			

Unfall: Um 1001 (CST) startete ein DC-3-Flugzeug der TWA auf dem _____ Kansas City Municipal Airport zu einem Prüfflug, mit dem Prüfpiloten und einem zu prüfenden Copiloten an Bord. Kurz nach dem Start bewilligte die Verkehrsleitung des $1\frac{1}{2}$ Meilen NNW liegenden Fairfax Airport den Einflug mit Linkskurve zur Landung auf Piste 35, etwas später eine Landung mit anschliessendem Durchstarten. Entsprechend landete das Flugzeug um 1011, startete durch bis auf 1250 ft und ging dann in eine steigende Linkskurve, dies im Widerspruch zum vorgeschriebenen VFR-Verfahren, gemäss welchem unmittelbar nach dem Start eine Linkskurve auf Kurs 330 mit anschliessendem Steigflug auf mindestens 2000 ft auszuführen gewesen wäre.

- Um 0830 startete ein Cessna-Flugzeug des BFS mit einem Flugschüler und einem Fluglehrer an Bord zu einem Instrumenten-Uebungsflug vom Fairfax Airport. Nach Ausführung eines simulierten NF-Range-Anflugs meldete das Flugzeug um 1002 Standort 3000 ft über dem NF-Range und erhielt die Bewilligung zu einem neuen Uebungsanflug auf Piste 13, mit der Auflage, sich in der Anflugkurve zu melden. Nach Bestätigung liess das Flugzeug nichts mehr von sich hören. - Als die DC-3 eine Geschwindigkeit von 105 kts erreicht hatte und auf einem Kurs von etwa 200 und auf einer Höhe zwischen 1750 und 1900 ft lag, hörte die Besatzung ein explosionsähnliches Geräusch und verspürte einen Schlag, welcher das Flugzeug um etwa 30 Grad nach links drehte. Auf dem Kontrollturm hatten die beiden diensttuenden Beamten, nachdem die erwartete Meldung der Cessna-Besatzung nicht einging, den Himmel abgesucht, sahen dann um 1014 die DC-3 in nördlicher Richtung gegen Südwesten drehen, und gleichzeitig unterhalb und hintendran gelbe Flugzeugteile nach unten stürzen. - Die beiden Flugzeuge waren miteinander zusammengestossen, indem die DC-3 von links nach rechts über die Cessna hinwegflog, so dass der linke Propeller der DC-3 den linken Flügel der Cessna in fünf und den rechten in zwei Stücke schlug, während der Propeller der Cessna die Eintrittskante und die Unterseite des linken Flügels der DC-3 beschädigte. Die Cessna stürzte steuerlos ab und die Besatzung kam ums Leben, während die DC-3 mit schweren Sachschäden gelandet werden konnte. - Die Wetterverhältnisse zur Zeit des Unfalls waren gut, mit 10 Meilen Sicht und 10 Knoten Wind ENE. - Die Untersuchung ergab unter anderem, dass die DC-3-Besatzung den Funkverkehr der Cessna-Besatzung nicht hatte mithören können, und dass dasselbe wahrscheinlich auch umgekehrt der Fall gewesen war; ferner, dass die beiden Besatzungen je das andere Flugzeug kurzfristig hätten sehen können, ohne Behinderung durch die Sonne, immerhin nicht ohne andere Schwierigkeiten.

Ursachen: Ungenügende Luftraumbeobachtung der beiden Besatzungen;
 _____ Nichteinhaltung des vorgeschriebenen Ausflugverfahrens durch die DC-3-Besatzung; Nichtmeldung des Cessna-Anfluges an die DC-3-Besatzung durch den Verkehrsleiter; Nichtmeldung der Anflugkurve durch die Cessna-Besatzung.

1955 5.8.	Chicago, Ill., U.S.A.	Northwest Airlines	B-377 N-74601
CAB AIR Nr. 1-0091, 5.1.1956			

Unfall: Das Flugzeug war im Linieneinsatz um 1130 (SST) in Minnea-
 ————— polis gestartet und landete knapp vor 1300 als drittes von
 fünf Flugzeugen auf der 6410 ft langen Piste 31L auf dem Midway
 Airport, Chicago. An Bord befanden sich 60 Fluggäste und eine acht-
 köpfige Besatzung. Das Wetter zur Zeit der Landung war gut; die
 Wolkenuntergrenze lag auf 10'000 ft, mit Sicht auf 10 Meilen und
 Westwind von 8 kts. Die Piste war trocken. Das Flugzeug setzte etwa
 1600 ft nach der Pistenschwelle mit einer Geschwindigkeit von 95 kts
 normal ab, worauf der Kommandant leicht bremste und die Leistungs-
 hebel über die Leerlaufstellung zurückzog, um die Propellerbremsung
 einzuleiten. Statt Bremsung verspürte die Besatzung aber Beschleunig-
 ung. Darauf schob der Kommandant die Hebel in die vordere Leerlauf-
 stellung zurück, liess die Bremsblockiersicherung ausschalten und
 betätigte zuerst die volle Normal-, dann die Notbremsung - konnte
 aber damit nicht verhindern, dass das Flugzeug über das Pistenende
 hinausrollte, 300 ft Wiesland überquerte und erst nach Durchbrechung
 der Flughafenumzäunung schwer beschädigt stehen blieb. Von den In-
 sassen wurde niemand verletzt. Nachträglich wurde festgestellt, dass
 die beiden Schalter für den Stromkreis der Propellerbremsung an der
 Cockpit-Decke ausgeschaltet waren; dass diese Schalter wahrschein-
 lich anlässlich des vorausgegangenen Fluges von einem andern Bord-
 mechaniker zur Gegenwirkung gegen ein Stehenbleiben einzelner Motor-
 en im Auslauf nach der Landung so eingestellt worden waren; dass
 dies vom Bordmechaniker bei der vorgeschriebenen Kontrolle nach der
 Uebernahme übersehen worden und auch später unentdeckt geblieben war.

Ursachen: Versagen der Propellerbremsung wegen Strommangel zufolge
 ————— versehentlich aufrechterhaltener Ausschaltung des Strom-
 kreises.

Bemerkung: In Auswertung des Untersuchungsergebnisses nahm die
 ————— Unternehmung eine Bestimmung in ihr FOM auf, gemäss
 welcher die Einschaltung des Stromkreises vor der Landung zu
 kontrollieren ist.

1955 21.9.	Idris Airport, Tripolis, Libyen	B.O.A.C.	C-4 G-ALHL
MTCR CAAR CAP-134, 15.10.1955			

Unfall: Das auf der Linie London-Rom-Tripolis-Kano-Lagos eingesetzte Flugzeug (Canadair C.4 Argonaut) startete um 1855 (GMT) mit einer siebenköpfigen Besatzung und vierzig Fluggästen in Rom-Ciampino. Der Flug verlief normal, und um 2137 konnte Verbindung mit der Anflugleitstelle Idris aufgenommen werden, von welcher die Anflugbewilligung erteilt wurde. Nach Ueberquerung der Küstenlinie auf 7500 ft wurde der Abstieg auf 4500 ft bewilligt und der Wetterbericht für 2100 durchgegeben: Wind 17 kts aus 110°, Flugsand, QNH 1014, Sicht 2 NM. Für die Landung wurden die Pisten 11 und 18 zur Verfügung gestellt. Der Kommandant entschied sich mit Rücksicht auf die Windverhältnisse für die Piste 11, obwohl er wusste, dass sie keine Anflugbefeuerung aufwies und auch sonst nicht so gut wie die Piste 18 ausgerüstet war. Um 2200 kam das Flugzeug auf 2000 ft gegen den Platz, die beiden Höhenmesser auf QNH eingestellt. Durch schlechte Sichtverhältnisse und starke Böigkeit behindert, geriet das Flugzeug im ersten Anflug 300 yds links von der Piste, und der Kommandant entschied sich 2206 zum Durchstarten. Der zweite Anflug geriet etwas besser, aber auch nicht genügend gut, und wurde um 2210 ebenfalls abgebrochen. Im dritten Anflug war die Seite gut, aber die Höhe zu gross, und der Kommandant startete neuerding durch, wobei er vom Copiloten an die QNH-Einstellung der Höhenmesser erinnert wurde. Jetzt entschloss er sich zum für schlechte Sichtverhältnisse festgelegten besonderen Anflugverfahren, stieg auf 1300 ft und wies den Copiloten an, während der Kurven Ausschau auf die Pistenfeuer zu halten. In der Anflugkurve liess er das Flugzeug auf 650 ft QNH absinken und das Flugzeug zur Landung bereitstellen. Nach der Kurve meldete der Copilot die Piste voraus. Der Kommandant stellte am Höhenmesser 610 ft (350 ft über Pistenhöhe) fest, erkannte die Pistenfeuer und entschloss sich zum Uebergang in den Sichtflug. Kurz darauf verlor er die Sicht auf die Pistenfeuer teilweise, glaubte eine Flugsandwolke vor sich zu sehen und entschloss sich, wieder in den Instrumentenflug überzugehen und zu steigen, als der Copilot ausrief: LOOK OUT CLIMB! - und das Flugzeug mit Bäumen kollidierte, steuerlos wurde, in Brand geriet, schliesslich 1200 yds vor der Pistenschwelle in einem Olivenhain liegen blieb und ausbrannte. 2 Besatzungsmitglieder und 3 Fluggäste kamen ums Leben, der Copilot und 4 Fluggäste wurden schwer, der Kommandant, drei andere Besatzungsmitglieder sowie 12 Fluggäste leichter verletzt. - Der erste Aufschlag fand auf einer Höhe von 243 ft, d.h. 12 ft unter der Höhe der Piste 11 statt. Nachträglich wurde festgestellt, dass die Wettermeldung von 2205, die unter anderem eine QNH-Abnahme um 1.2 mb - entsprechend einer Flughöhendifferenz von 30 ft - enthielt, versehentlich auf der Verkehrsleitung liegen geblieben und nicht übermittelt worden war.

Ursachen: Fehlentscheid des Piloten auf Beibehaltung der schlechter ausgerüsteten Piste 11 nach drei Fehlanflügen; ungenügende Ueberwachung der Instrumente während eines Sichtenflugs bei schlechten Sichtverhältnissen, was zu ungewollter rascher Unterschreitung der richtigen Anflughöhe führt.

Aeropers

An alle Besatzungsmitglieder.

Zollgebühren.

Der Vorstand der Aeropers beabsichtigt, mit der Oberzolldirektion Fühlung aufzunehmen, um zu erwirken, dass die Besatzungsmitglieder bis zu einem bestimmten Einfuhrbetrag keine Zollgebühren mehr entrichten müssen.

Um sich für diese Verhandlungen gehörig zu dokumentieren, bittet Sie der Vorstand, ihm bis Ende nächsten Monats Ihre Zollquittungen mit Beträgen von weniger als Fr. 1.- zu überlassen (Briefkasten Aeropers im Crew-Raum Flughafen).

Mit freundlichen Grüßen:

für den Vorstand der Aeropers:

Sig. A. Seoder

Allfällige Bemerkungen und Anregungen: