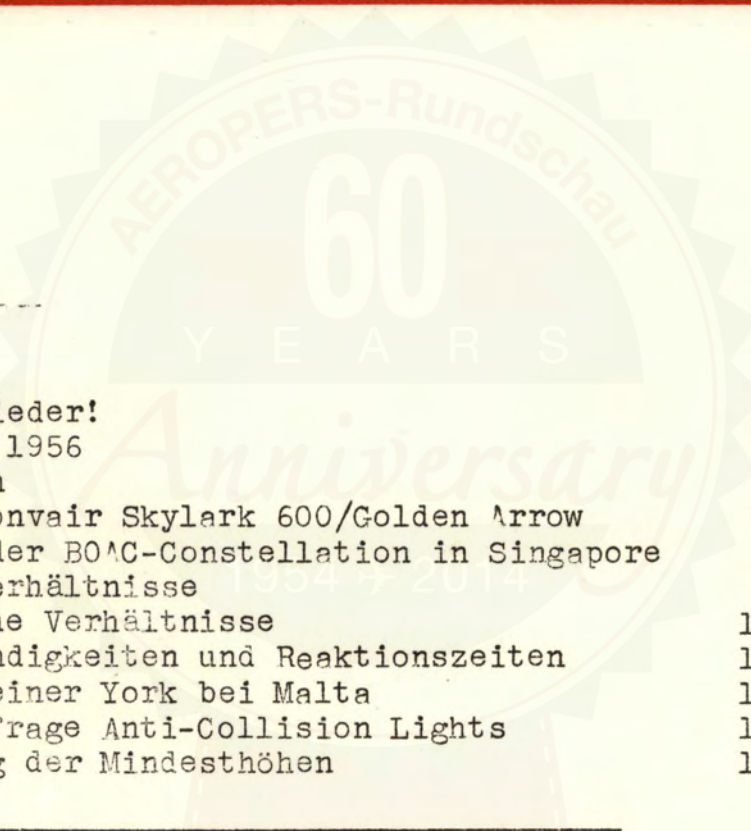


Pilot

Aeropers Rundschau



→ Liebe Mitglieder!	2
→ Ferienbezug 1956	3
Grand Canyon	5
Neues vom Convair Skylark 600/Golden Arrow	6
Zum Unfall der BOAC-Constellation in Singapore	7
Russische Verhältnisse	9
Amerikanische Verhältnisse	10
Fluggeschwindigkeiten und Reaktionszeiten	10
Der Unfall einer York bei Malta	11
→ IFALPA-Rundfrage Anti-Collision Lights	12
Herabsetzung der Mindesthöhen	12

BEILAGEN: Questionnaire on Anti-Collision Lights

Unfallberichte: Beyrouth, 24.1.1954
 Singapore, 13.3.1956
 Moose Jaw, 8.4.1954
 Venedig, 28.12.1955
 Huntington, 15.1.1956

Liebe Mitglieder!

Für den Kontakt mit ausländischen Besatzungen wird eigentlich sehr wenig getan. Wie oft tauschen Besatzungen nicht einmal einen Gruss aus, wenn sie sich auf irgend einem Flugplatz treffen! Man geht aneinander vorbei, als ob der andere ein Stück Holz wäre. Ich glaube, dass dieser Andere den Beruf aus den gleichen Idealen heraus gewählt hat wie wir, und sein Leben wie wir der Luftfahrt widmet. Zudem sind wir in einer internationalen Organisation, der IFALPA, zusammengeschlossen, um uns gegenseitig helfen zu können. Ich bin der Ansicht, dass man sich deswegen doch wenigstens gegenseitig begrüßen sollte, wenn man die Möglichkeit dazu hat. Es wäre angebracht, bei der IFALPA einmal einen Freundschaftsmonat anzustreben. Auf Aussenstationen, wo man für längere Zeit stationiert ist, kommt es heute doch schon öfters vor, dass man mit anderen Besatzungen in Kontakt kommt und gegenseitig etwas profitiert. So konnten wir von den SAS-Piloten z.B. hören, dass wenn sie wegen einem Tropfen zu viel entlassen werden, sie immer noch anderswo eine offene Türe finden.

Mit freundlichen Grüßen:

Der Präsident:

sig. A.Sooder.

Ein Pilot wartet in Uniform bei einer Bus-Haltestelle. Ein Auto hält an und eine ältere Dame erkundigt sich bei ihm nach der Strasse X. Der Pilot gibt freundlich Auskunft. Die Dame bedankt sich mit der Bemerkung, die Polizisten dieser Stadt seien wirklich sehr liebenswürdig und zuvorkommend. Der Pilot erwidert, er sei kein Polizist. Die Dame mustert ihn wieder von oben bis unten, entschuldigt sich: "Es tut mir leid, ich habe gar nicht bemerkt, dass Sie von der Heilsarmee sind."

(THE AUSTRALIEN AIR PILOT)

FERIENBEZUG 1956

Das Umgehen von Gerüchten und Vermutungen über den Bezug von dreiwöchigen Ferien (spez. im Monat August) lässt es ratsam erscheinen, mit dieser Orientierung gewisse Gemüter zu beruhigen.

Nachdem die neue Ferienregelung bis zum Juni dieses Jahres zu unserer vollen Zufriedenheit funktioniert hatte, zeigte sich für die Monate Juli und spez. August - grösstenteils bedingt durch die zu wenig in Rechnung gestellte CV-440 Umschulung sowie durch nicht voraussehbare Umstellungen von Militärdienstleistung - ein bedenklicher Engpass. Vorerst schienen die Schwierigkeiten, insbesondere bei den CV-Besatzungen, nur durch Verschiebung resp. Streichung von einzelnen zugesicherten Festferien vermeidbar zu sein. Die Ferien-Kommission widersetzte sich jedoch dieser Tendenz konsequent, da, ganz abgesehen von prinzipiellen Erwägungen, zu befürchten war, dass ev.gestrichene oder verschobene Ferien dieses Jahr gar nicht mehr beziehbar wären.

Erfreulicherweise wurde diese Ansicht der Ferien-Kommission von Herrn Fretz geteilt, sodass nach anderen Möglichkeiten zur Erfüllung des Flugprogrammes Ausschau zu halten war.

Wie nun jedermann, der im Juli oder August dreiwöchige Ferien zugestanden erhielt, selbst erkennen konnte, wurden offenbar "humanere" Lösungen gefunden, d.h. es mussten weder Festferien gestrichen noch wesentlich verschoben werden.

Eine einzige Ausnahme bilden hier die Funker und Navros, mit deren Einverständnis kurzfristige Abtauschungen vorgenommen wurden (Grund der Verschiebung: neugeplante Navro-Umschulungskurse).

Um der Swissair nicht unnützerweise noch zusätzliche Schwierigkeiten aufzuhalsen, erklärte sich die Ferien-Kommission der Aeropers bereit, unter der Voraussetzung des Einverständnisses der Betroffenen, Ferienverschiebungen von 1 - höchstens 2 Tagen und in ca. 3 Fällen Streichungen von max. 3 Tagen anzuerkennen. Die in Frage kommenden Herren wurden vom Crew-Assignment vor der Herausgabe der Einsatzliste orientiert, d.h. um ihr Einverständnis gefragt.

Aus dem oben Erwähnten ergibt sich, dass das Problem von der Swissair korrekt gelöst und behandelt wurde und dass für die Besatzungen trotz der genannten, recht unbedeutenden Änderungen, kaum ein Grund für Unzufriedenheit über die neue Ferien-Regelung besteht. Im Gegenteil, wir wollen doch anerkennen, dass dieses Jahr gegenüber früherer Sommer-Praxis ferienmässig eindeutig gewaltige Fortschritte zu verzeichnen sind.

Uebrigens, wie wäre es, wenn sich die Mitglieder der Aeropers beim Auftauchen von Ferienproblemen oder -Gerüchten an den Dienstweg halten und bei der extra zu diesem Zweck geschaffenen Ferien-

Kommission vorzusprechen beliebten? Eigenmächtige Erkundungs-Vorstösse - sofern es sich nicht um absolut eigene Angelegenheiten handelt - in die in Frage kommenden Swissair-Büros sind nicht im Sinne der Aeropers!

Und noch ein zweites "übrigens": Es scheint tatsächlich Leute zu geben, denen es in dreiwöchigen Ferien - es ist kaum zu glauben - langweilig wird. Ohne boshafterweise an die finanzielle Seite denken zu wollen, ist es vielleicht verständlich, wenn ein solchermassen Gequälter auf die Idee verfällt, der Swissair einen Teil dieser Ferien zwecks Erteilung von Einsätzen anzubieten. Jedermann wird jedoch verstehen, wenn die Aeropers gegen solche "Manipulationen" eingestellt ist, denn sie kann sich nicht einerseits bei der Swissair für das Einhalten der Ferienregelung aus Gesundheitsgründen einsetzen und andererseits beide Augen zudrücken, wenn ihre eigenen Mitglieder diese Bestrebungen - sicher unbewusst - hintertreiben. Ferien-Verschiebungs-Wünsche von Besatzungsseite können nur berücksichtigt werden, wenn stichhaltige Gründe vorliegen, die Swissair einverstanden ist und kein anderes Besatzungsmitglied darunter zu leiden hat. Gegen von Besatzungen angebotene Ferienstreichungen (dreiwöchige feste) muss sich die Aeropers mit gleicher Konsequenz wehren, wie sie es der Swissair gegenüber bei deren Streichungsgelüsten täte.

Mit Gruss und besten Wünschen für diejenigen, die entgegen jeglicher Tradition im August drei Wochen in die Ferien gehen können.

Aeropers-Ferienkommission

W. Stierli

WOMAN (From THE AUSTRALIAN AIR PILOT)

SYMBOL: W.O.

ATOMIC WEIGHT: 120 lb.

OCCURRENCES: Found wherever man is seldom in a free state.

PHYSICAL PROPERTIES: Generally rotund in form. Boils at nothing and may freeze at any time. Melts when properly treated.

CHEMICAL PROPERTIES: Very active. Possesses great attraction for platinum, gold, silver and precious stones. Violent reaction when left alone. Turns green when placed beside a better looking specimen. Ages rapidly.

USES: Highly ornamental. Equalizes the distribution of wealth, is probably the most powerful income reducing agent known.

CAUTION - Sometimes dynamite.

(Don't ask us why we printed this - its just the season.)

(THE AIR LINE PILOT, July, 1956)

GRAND CANYON

Der Flugzeugzusammenstoss, der sich über dem Grand Canyon ereignet hat, hätte schon längst eintreten können. Wenn etwas Unerwartetes daran war, so war es nur die Entfernung von den dicht-belegten Verkehrsräumen.

Gleichgültig, was die Untersuchung an unmittelbaren Ursachen herausfindet, so bleiben die Grundlagen bestehen, warum sich der Unfall ereignete und warum weitere Unfälle dieser Art möglich bleiben, ja sogar wahrscheinlich sind.

Man könnte garadezu sagen, dass die 128 Personen nach den bestehenden Flugsicherungsvorschriften legal ums Leben gekommen sind. Diese Vorschriften waren und sind veraltet.

Die Gründe dafür sind komplex und unterschiedlich, aber wenn man im Kern beginnt, so ist der Urgrund längst augenscheinlich: der Konflikt zwischen Zivil und Militär. Um es anders zu sagen: der Konflikt zwischen dem Handels- und dem Kriegsministerium. Dieser Konflikt hat die Modernisierung der nationalen Luftstrassenkontrolle längst hintangehalten.

Solange der Kompetenzstreit um die Flugsicherung nicht behoben ist, führen alle die Hunderte von Millionen Dollar und die unzähligen Arbeitsstunden in Industrie und Kommissionen und Ausschüssen und Regierungsämtern nur zur Fortsetzung einer in sich unsicheren Lage auf den immer mehr belasteten Luftstrassen.

Wenn noch jemand hätte zweifeln können, dass eine einzige Stelle für die Flugsicherung zuständig und verantwortlich gemacht werden muss, bringt nun die Katastrophe über dem Grand Canyon den tragischen (und überflüssigen) Beweis dafür. ...

(AMERICAN AVIATION, 16. Juli 1956)

Zum vorliegenden Notschrei beachte man auch den dieser Nummer beiliegenden Unfallbericht Moose Jaw vom 8. April 1954. Wie die Dinge in Europa und in der Schweiz stehen, wissen wir auch. Am sichersten dürfte immer noch das Verfahren Eisenbart sein, das anscheinend in den USSR angewandt wird: als wir am 23. Juni auf unserer Flugmeeting-Reise nach Moskau den dritten Mehrstundenhalt in Vilnius verbrachten, startete ein Linien-Flugzeug zum Flug nach Prag, wurde aber nach fünf Minuten wieder zur Rückkehr und Landung gepfiffen, weil - wie man nachträglich erfuhr - ein VIP-Flugzeug aus dem Westen unterwegs nach Moskau sei. Massgebendes Prinzip also nicht "See and be seen!", sondern "Ein Flugzeug allein stösst nicht zusammen!"

gu.

NEUES VOM CONVAIR SKYLARK 600/GOLDEN ARROW

Convair und General Electric treten mit dem Abschluss der ersten grossen Lieferungsverträge über den "Golden Arrow" in den Wettbewerb um den Mittelstrecken-Jet-Markt: 10 Flugzeuge wurden von Delta Air Lines und 30 von Hughes Tool Co. (für TWA) bestellt, mit Ablieferung Ende 1959. Der Gesamtwert beider Bestellungen wird mit über 200 Millionen Dollar angegeben, der Grundpreis für ein Flugzeug mit 3.5 Millionen (mit wachsendem Bestelleingang auf 2.9 Millionen oder weniger absinkend), der Preis für einen GE-CJ-805-Motor mit 125.000 Dollar.

Convair gibt den wettbewerbsfähigen Einsatzbereich mit 200-3000 Meilen an, mit Reise Flughöhe auf 35'000 ft (Kabinenhöhe 8000 ft). Einige Daten:

Spannweite		118'4"
Horizontalgeschwindigkeit bei 130.000 lbs		
auf 25.000 ft mit Reise-Höchstleistung		607 mph
auf 35.000 ft mit Reisleistung I		563 mph
Reichweite mit Abfluggewicht 140.000 lbs		
Treibstoff 45'000 lbs, Windstille,		675 NM
1000 lbs Treibstoffreserve		778 St.Mi.
Treibstoffkapazität (JP-4)		70.000 lbs
Start auf Meereshöhe über 50 ft-Hindernis		
mit 140.000 lbs		5100 ft
Landung do. mit 234.500 lbs		5650 ft
Starthöchstgewicht		173.500 lbs
Lande-Höchstgewicht		123.000 lbs
Leergewicht		78.100 lbs
Ausrüstung		2.900 lbs
Nutzlast: 80 Fluggäste	13.200 lbs	
Fracht und Gepäck	8.500 lbs	21.700 lbs

(AMERICAN AVIATION, 2.Juli 1956).

AMERIKANISCHE BESTELLUNG FUER FOKKER FRIENDSHIP

Piedmont Airlines, eine der 13 amerikanischen Binnenverkehrsunternehmen, erteilte den bisher grössten Auftrag dieser Unternehmen mit der Bestellung von 12 Flugzeugen Fokker Friendship, verbunden mit einer Option auf weitere 12 Stück.

(WELTLUFTFAHRT, Juli 1956)

ZUM UNFALL DER BOAC-CONSTELLATION IN SINGAPORE

Der vorliegenden Nummer liegt die Zusammenfassung des Unfallberichts Singapore vom 13. März 1954 bei, der seinerzeit grossen Diskussionen gerufen hat (vgl. Nr. 9 der Rundschau) und sich nunmehr im ICAO Digest Nr. 6 findet. Im folgenden bringen wir als Stoff zum Nachdenken einen Auszug aus dem Originaltext, über den als primär angenommenen Pilotenfehler:

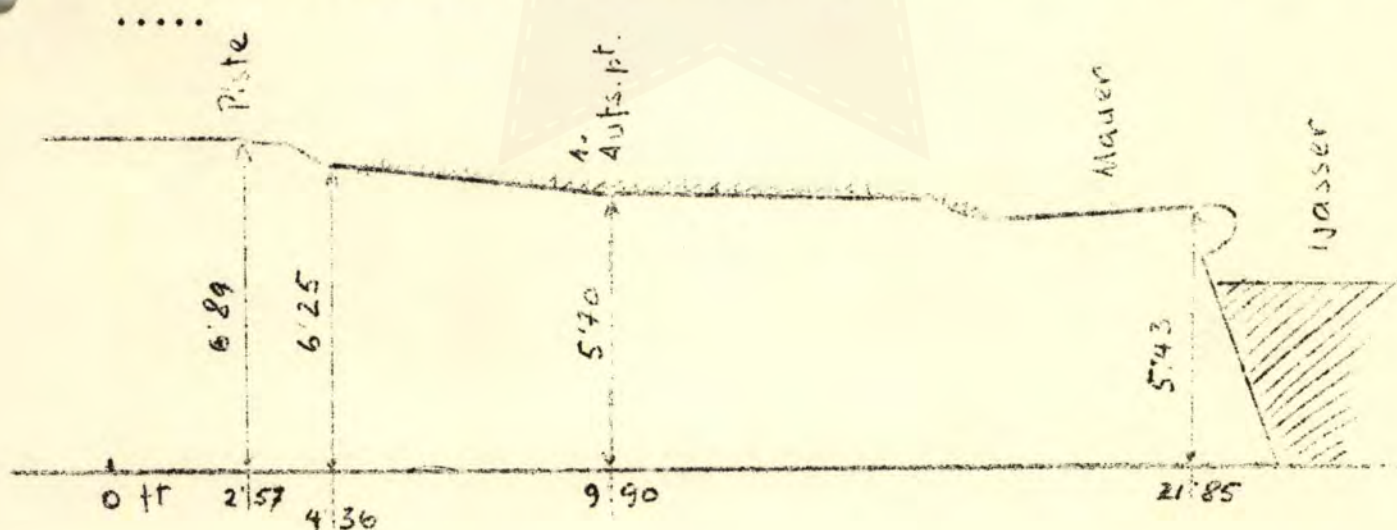
.....

Während die Stufe vor der Pistenschwelle 06 unsauber und vielleicht vom Standpunkt eines Perfektionisten aus unwünschbar gewesen sein mag, so bildete sie doch nicht die eigentliche Unfallursache. Zugegeben, wenn die Stufe auf die ganze Entfernung bis zur Hafenummauer ausgeglichen und für die Aufsetzlast eines grossen Flugzeuges verstärkt worden wäre, so hätte sich der Unfall vielleicht nie ereignet. Und wenn man das ganze Vorgelände auf Pistenhöhe erhöht hätte, so ist es möglich, dass das Flugzeug entweder an der Hafenummauer aufgestossen oder richtig gelandet hätte. Aber warum hätte man dies tun sollen? Von keinem Flugzeug war zu erwarten, dass es gerade dort absetzen würde, wo dieses Flugzeug dann tatsächlich aufsetzte, d.h. vor der Piste und im Bereich einer deutlich markierten, schweren Gefahr. Die Unfallursache lag nicht in der Geländestufe, sondern darin, dass der Kommandant sein Flugzeug dort aufsetzte, wo es eben nicht hätte sein dürfen. Die Stufe trug zum Unfall bei, aber sie verursachte ihn nicht. Die Stufe wurde in der Zwischenzeit ausgeglichen und markiert, aber Bodenverstärkung hat man nicht als notwendig angesehen ...

Die Unfallursache, d.h. das Aufsetzen vor der Piste wurde dem Anflug zugeschrieben. Während gewisse Augenzeugen den Anflug als normal bezeichnet haben, war er doch nicht normal im Sinne eines stetigen Absinkens. Die Verschiedenheiten im Gleitweg mögen sich für eine Constellation in normalen Grenzen gehalten haben, aber in ihrer Gesamtheit waren sie weder normal noch im Hinblick auf die Hafenummauer wünschbar. Das Ausmass, in welchem der ursprüngliche Entschluss des Kommandanten auf dieser Piste kurz zu landen, einen Fehler dargestellt hat, kann nur beurteilt werden unter Bezugnahme auf den weiten Spielraum in der Auffassung erfahrener Piloten über einen sicheren Aufsetzpunkt. Der Umstand, dass im vorliegenden Fall der Aufsetzpunkt näher an die Pistenschwelle zu liegen kam als ursprünglich vorgesehen, ist vermutlich auf eine gewisse Ermüdung des Kommandanten zurückzuführen, die ihm vielleicht selbst nicht bewusst gewesen ist.

Eine feststehende Tatsache aber konnte nicht beeinflusst werden durch irgendeinen Faktor, der zur Fehlbeurteilung Anlass gegeben haben mag. Der Kommandant hatte lange genug recht wenig Höhe, und er war auch genügend gewarnt vor den Windverhältnissen, so dass

er sich hätte bewusst werden müssen, dass seine Lage, sein Flugzustand und seine Höhe nicht dem wünschbaren sicheren Gleitweg eines Zivilflugzeugs im Anflug auf die Piste 06 des Flughafens Kallang entsprachen. Die Tatsache, dass er ohne Hast und so nahe an der Pistenschwelle den Ladedruck auf 30" erhöhte, bestätigt, dass er schliesslich, wie er nach dem Unfall auch kundgab, auf eine Landung auf oder nach der Pistenschwelle abzielte. Der Versuch, mit einem grossen Zivilflugzeug eine solch kurze Ziellandung auszuführen in leichtem bis mässigen Gegenwind, neben der Mittellinie (?) auf einer solchen Piste und so nahe an einem gefährlichen Hindernis, war mit den Sicherheitsanforderungen der Zivilluftfahrt unvereinbar. Das Flugzeug geriet dorthin, wo es den Boden berührte, weil der Kommandant der Situation nicht mehr gewachsen war, in welche er in den letzten 10-15 Sekunden des Anflugs geraten war oder sich gebracht hatte. Er hätte nicht in diese Situation kommen dürfen. In einem Zeitpunkt, zu welchem er allen Auftrieb und alle Geschwindigkeit benötigte, die mit gegebenem Flugzustand möglich war, beanspruchte das Gieren und Neigen seines Flugzeugs, möglicherweise zusammen mit dem Einfluss eines leichten Abwinds, alle Schärfe seines Urteils. Die Bewegung der See gegen ihn trug möglicherweise dazu bei, seine Einschätzung von Grundgeschwindigkeit und Entfernung zu verwirren. Jedenfalls aber, als sich der geschätzte Aufsetzpunkt gegen die Pistenschwelle und gegen die Hafenummauer hin zurück verschob, tat er nichts, um dieser Bewegung entgegenzuwirken, bis das Flugzeug praktisch an der Schwelle lag. Jetzt war es zu spät. Der Fehler in der Beurteilung war sehr klein, aber das heisst nicht, dass er entschuldbar war. Der Fehler im Entschluss ist nach dem Bereich der Sicherheitshöhe über der Hafenummauer zu beurteilen, und nach Grundsätzen, die in der Untersuchung zutagegetreten sind, ist dieser Bereich gross. Die Unfallursache liegt somit nach Auffassung der Kommission in einem Pilotenfehler.



Soweit der Auszug, Der Sachverhalt mag durch den vorstehenden Längsschnitt durch das Gelände an der Pistenschwelle noch etwas verdeutlicht werden. Zur Beurteilung durch die Untersuchungskommission seien die folgenden Bemerkungen angebracht:

Zunächst: Die Uebersetzung kann leider nicht klarer sein als der Originaltext, der in verschiedenen Einzelheiten nicht ohne weiteres verständlich erscheint.

Ferner: Wenn ausdrücklich gesagt wird, die Stufe habe den Unfall nicht verursacht, sondern nur dazu beigetragen, so ist dies auf gewisse Eigenheiten des Ursachenbegriffs im angelsächsischen Recht zurückzuführen, auf die hier nicht weiter eingetreten werden kann.

Wenn aber - für die Unfallverursachung, nicht für das Versagen der Rettungsaktion, die im Bericht ebenfalls sehr eingehend analysiert wird - allein dem Piloten ein Vorwurf gemacht wird, so kann zunächst der dem zu kurzen Aufsetzen zugrundeliegende Fehler nicht bestritten werden. Daraus allein und aus dem Absetzen auf der Grasnarbe hätte aber der Unfall noch nicht resultiert, sondern es brauchte dazu die Ueberbeanspruchung des Fahrwerks durch die Stufe - und mit dem Vorhandensein einer solchen Stufe musste der Pilot doch wohl in Singapore so wenig wie auf irgendeinem andern Flughafen rechnen. Diesem letzteren Umstand, der im Bericht zu kurz kommt, muss aber für die Beurteilung des Verhaltens des Piloten unter dem Gesichtspunkt des Verschuldens entscheidendes Gewicht beigemessen werden.

gu.

RUSSISCHE VERHAELTNISSE

In der Zivilluftfahrt der USSR unterscheidet sich die Salarierung der Piloten vor allem nach der Region, in welcher sie ihren Dienst leisten. Sie besteht aus einem Grundgehalt und einem Zuschlag, der sich nach den geflogenen Stunden bestimmt. Für die Region Moskau wird ein durchschnittlicher Verdienst von 4000.- Rubeln im Monat angegeben. Das dürfte im Vergleich zu anderen Verdienstklassen einigermaßen westlichen Verhältnissen entsprechen (indem es das Mehrfache des Durchschnittsgehalts eines qualifizierten Arbeiters von etwa 1000.- beträgt, aber nicht an eine richtige Primaballerina mit ihren 10.000.- Rb. herankommt); andererseits bedeutet es in der Kaufkraft lange nicht dasselbe (ein Normalanzug ist mit rund 700.-, ein Massanzug mit dem doppelten Betrag einzusetzen). Die Pensions-einrichtungen scheinen gut ausgebaut zu sein; der Anspruch richtet sich nach dem geflogenen Stundentotal, und es soll bereits mit 35 Altersjahren möglich sein, sich mit einer Monatspension von 1500.- Rb. zurückzuziehen oder umzusatteln (was anscheinend nicht allzu selten der Fall ist). In der Einsatzzeit besteht eine monatliche Flugstundenbegrenzung von 100-120 h, auf Jets von 60 h.

gu.

AMERIKANISCHE VERHAELTNISSE

In der Zeitschrift LIFE vom Juni 1956 ist der Flug einer amerikanischen Besatzung von New York über Paris, Rom und Beirut nach Teheran und zurück beschrieben. Verschiedene Bilder zeigen die Besatzung bei der Arbeit im Flug, andere bei Besichtigungen und beim Sport: auf einer Moschee, beim Wasserpfeifenrauchen, bei Kajakfahrten. Eine weitere Bilderserie läuft unter dem Titel "Tag des Vergnügens in Paris": Hotelaufenthalt, Badefreuden, Spaziergänge. Auf der letzten Seite wird der Captain bei seiner Rückkehr nach Hause vorgeführt mit dem folgenden Text: "Bei diesen rund 13'000 Meilen Flug in sieben Tagen muss ein Captain verschiedene Qualitäten haben. Die Erfordernisse für diesen Beruf sind nicht gering. Er muss sein: ein guter Pilot, ein Bordmechaniker, ein Navigator, ein Chef seiner Besatzung. Er hat auch dafür zu sorgen, dass die Moral der Besatzung in Ordnung ist und dass die Fluggäste alle zufrieden sind. Für diese Qualitäten und Talente bezahlt ihm die P.A.A. im Jahr 20'000 Dollar ..."

S.

FLUGGESCHWINDIGKEITEN UND REAKTIONSZEITEN

Zwei auf Gegenkurs fliegende Flugzeuge DC-6 nähern sich mit einer Geschwindigkeit von 600 mph - die Geschwindigkeit einer Kugel, die aus einer automatischen Colt-Pistole vom Kaliber 45 abgefeuert wird, beträgt nur 552.3 mph. Die "Medical Safety Division" der U.S.A.F. führte kürzlich Versuche über den Zusammenhang zwischen Fluggeschwindigkeiten und Reaktionszeiten durch. Diese ergaben, dass mit einer Gesamtzeit von 11.9 Sekunden gerechnet werden muss, die ein Pilot benötigt, um ein Kollisionsrisiko zu sehen und das Flugzeug zu bewegen:

0.1 sec	für die Uebermittlung Auge-Gehirn
1.0 sec	für die Erkennung des Objekts
5.0 sec	für das Fällen der Entscheidung
0.4 sec	für die Uebermittlung Gehirn-Muskel
0.4 sec	für die Muskelbetätigung
5.0 sec	für die Reaktion des Flugzeugs

11.9 sec

Bei einer Annäherungsgeschwindigkeit von 600 mph werden 3 Meilen in 18 Sekunden durchflogen. Mit andern Worten: in einer Entfernung von 3 Meilen beträgt der Sicherheitsüberschuss 6.1 sec, bei 2 Meilen 0.1 sec, und bei 1 Meile: YOU WON'T EVEN HAVE TIME TO COMPLETE YOUR DECISION!

DER UNFALL EINER YORK BEI MALTA

Am 18. Februar 1956 stürzte ein York-Flugzeug der Scottish Aviation Ltd. auf einem Truppentransportflug von Malta nach Stansted ab; alle fünf Besatzungsmitglieder und 50 Insassen kamen ums Leben.

Das Flugzeug erlitt einen Ausfall des kritischen Motors Nr.1 unmittelbar nach dem Start. Es stieg auf 700-800 ft mit schwarzem Rauchaustritt aus dem Motor, in einer Reihe von Stufen, bei geringer Geschwindigkeit und in angestellter Fluglage, nach links schiebend, bis es zwei Minuten nach dem Start mit Geschwindigkeitsverlust abstürzte.

Der Motor fiel wegen eines Defekts der Laderdose (boost enrichment capsule) aus, jedoch wird im Bericht als eigentliche Ursache der auf Pilotenfehler zurückzuführende Geschwindigkeitsverlust angegeben. Im einzelnen führt der Bericht aus, dass der Pilot nach dem durch Motorausfall erzeugten Ungleichgewicht zulasten des rechten Seitenrudderpedals wie folgt hätte reagieren sollen:

- a) durch Horizontalflug Geschwindigkeit aufholen,
- b) die Linkstendenz austrimmen,
- c) nach vollständigem Ausfall des Motors Nr.1, der aus den Instrumenten zu erkennen gewesen wäre, den zugehörigen Propeller auf Segelstellung setzen,
- d) das Flugzeug zum Ausgleich der bestehenden Asymmetrie und des Seitenwinds leicht nach rechts neigen.

Nach Auffassung des Untersuchungsberichtes hat zur Katastrophe geführt, dass das Flugzeug nicht gerade und nicht horizontal gehalten und dass der Propeller nicht auf Segelstellung gesetzt wurde.

Der Tatsache, dass das Flugzeug um 654 lbs überladen war, wurde kein entscheidendes Gewicht beigemessen; das Vorliegen für Anhaltspunkte für eine Sabotagehandlung anlässlich der vorausgegangenen Zwischenlandung auf Zypern wurde verneint.

Nach Veröffentlichung des Berichts nahm die Scottish Aviation Ltd. in einer öffentlichen Erklärung dazu Stellung. Sie verließ ihrem Bedauern darüber Ausdruck, dass die Unfallursache einem Fehler des erfahrenen Kommandanten gleichgesetzt wurde, der im Absturz sein Leben verloren hatte, und vor der Untersuchungskommission nicht persönlich vertreten war. Sie wies darauf hin, dass die Lage des Flugzeugs unmittelbar vor dem Absturz stark auf einen mechanischen Schaden am Flugzeug oder eine Verletzung oder dringende Ablenkung des Kommandanten deutete. Nach Auffassung der Unternehmung können die Flammen, die bei hellem Tage vom Boden aus gesehen wurden, nicht aus dem Motor Nr.1 oder aus normaler Feuerentwicklung im Flugzeug gestammt haben, sondern es musste sich eine Explosion ereignet haben.

(THE AEROPLANE, 13.7.1956).

IFALPA-RUNDFRAGE ANTI-COLLISION LIGHTS

An der 3. Flugsicherungskonferenz (Air Navigation Conference) der ICAO wird unter anderem die allgemeine Einführung von anti-collision lights zur Diskussion gestellt. Die IFALPA sucht zur Vorbereitung Vor- und Nachteile auf breiter Basis mit Hilfe eines Fragebogens zu erfassen. Der Fragebogen liegt dieser Rundschau bei, und wir bitten alle Piloten, ihn klar und objektiv, möglichst in Englisch, auszufüllen, und bis spätestens zum

25. August 1956

in den Aeropers-Briefkasten im Besatzungsraum zu werfen oder dem Sekretariat zuzusenden.

Zur Erleichterung der Beantwortung von Punkt 2 sei erwähnt, dass unsere Flugzeuge mit Grimes anti-collision lights ausgerüstet sind. Falls der Typ eines Lichts nicht angegeben werden kann, sollen nach Möglichkeit Flugzeugtyp und Gesellschaft angegeben werden.

Sta.

HERABSETZUNG DER MINDESTHÖHEN

Der Tag, an welchem wirklich volle und praktische Anwendung der automatischen Steuerführung im Anflug möglich wird, scheint etwas näher gekommen zu sein. Das Air Registration Board hat nach einer ausgiebigen Reihe von Versuchsflügen den Autopiloten S.E.P. 2, der in den Viscount-Flugzeugen eingebaut ist, für den Gebrauch in vollautomatischen Anflügen bis auf 200 ft Höhe über der Piste bei ruhigem wie bei böigem Wetter genehmigt.

Damit ist das S.E.P.2-Gerät der erste automatische Pilot, der bis auf solch niedrige Höhen hinunter verwendet werden kann - auf das niedrigste Minimum, das durch irgend eine Luftfahrtbehörde auf der ganzen Welt genehmigt wurde. Wir glauben allerdings, dass in den Vereinigten Staaten ein ähnlicher oder sogar niedrigerer Mindestwert für reine Frachtflüge in Kraft steht.

(THE AEROPLANE, 6. Juli 1956)

1954
24.1.

Beyrouth, Lib.

Cie. Autrex

DC-3
F-

DCA AR-8,

ICAO AR/310

Unfall: Das Flugzeug war am 22.1. in Paris zu einem Ablieferungs-
flug nach Hanoi gestartet und sollte nach Zwischenlandun-
gen in Brindisi und Nicosia zuerst nach Basra überfliegen. Wegen
eines Defekts an der Funkausrüstung wurde aber die nächste Zwischen-
landung nach Beyrouth verlegt, wo die Reparatur leichter vorzuneh-
men war. Nach normalem Ueberflug wurde um 0630 (GMT) die Landebe-
willigung für Piste 36 erteilt, mit Mitteilung einer Sicht von vier
Meilen und QNH 29.99. Der Pilot, der den Flughafen nicht kannte,
flog um 0636 mit einer leicht ungenauen Höhenmessereinstellung
(29.97) und mit leichter Rechtsneigung die befeuerte Piste an, kam
etwas zu kurz und stiess 30.30 Meter vor Pistenbeginn mit dem Fahr-
werk gegen eine 78 cm hohe Sandverwehung. Der rechte Pneu platzte,
das Flugzeug nahm einen Sprung und setzte 20 Meter nach Pistenbe-
ginn auf. 600 Meter weiter vorn brach das rechte Fahrwerk, und das
Flugzeug brach nach rechts aus, wobei es drei Marker zerstörte und
ein provisorisch verlegtes Hochspannungskabel zerriss, das in Feu-
er geriet. Es blieb dann rechts von der Piste schwerbeschädigt lie-
gen; die Besatzung erlitt keine Verletzungen. - In der Untersuchung
stellte sich heraus, dass in Nicosia begangene Fehler in der Zu-
sammenstellung des Ladeblattes zu einer Ueberschreitung des höchst-
zulässigen Landegewichts um 27 Kilogramm geführt hatten.

Ursache: Kurzlandung mit Auftreffen auf Unebenheit im Pistenvorge-
lände, mitverursacht durch Unkenntnis des Flughafens, un-
genaue Höhenmessereinstellung, schlechte Sichtverhältnisse und
Ueberschreitung des höchstzulässigen Landegewichts.

1954
13.3

Singapore

BOAC

L-749 ??
G-

ICAO AR/325

Unfall: Das Flugzeug war am 12.3. um 2132 (Lokalzeit = 1132 GMT) in Sidney mit einer neunköpfigen Besatzung zum Flug nach London gestartet. Nach flugplanmässigen Zwischenlandungen in Darwin und Djakarta flog es am 13. um 0512 GMT mit 31 Fluggästen nach Singapore weiter. Nach normal verlaufenem Flug unter Sichtflugbedingungen auf 10500 ft leitete es um 0720 GMT (= 1450 Lokalzeit) den Anflug auf den Flughafen Kallang Singapore ein. Zur Landung wurde die Piste 06 zugewiesen, deren Schwelle mit leichter Ueberhöhung und durch einen schmalen Grasstreifen abgetrennt 22 ft hinter einer Hafenummauer liegt. Dem Piloten war Wind von 20 Knoten aus 100 Grad gemeldet worden. Er flog den Platz mit einer Rechtskurve bis etwa 900 yds vor der Piste normal an, fuhr hier die Landeklappen voll aus, flachte auf einer Entfernung von 550 yds unter Geschwindigkeitsverminderung auf 100 Knoten ab und sank mit etwa 400 ft/min bis 250 yds vor der Piste, wo sich das Flugzeug noch 15 ft höher als die Hafenummauer befand. Eine Sekunde später erhöhte er die Leistung, liess aber das Flugzeug leicht weiter sinken, um gerade nach der Pistenschwelle zu landen. Das Flugzeug flog knapp über die Hafenummauer, hatte mit dem rechten Fahrwerk 10 ft vor der Pistenschwelle Bodenberührung auf dem Grasstreifen und stiess damit gegen die Steigung unmittelbar vor der Pistenschwelle, was zu einem Riss in einem Hauptbehälter führte und hinter dem rechten Flügel Treibstoff in einer Dampf Wolke austreten liess. Das Flugzeug sprang in die Luft und kam 80 yds weiter vorn auf die Piste, wobei das rechte Fahrwerk brach. Nun drehte es rechts gegen den Pistenrand und überschlug sich hier, wobei der rechte Flügel an der Wurzel losgerissen wurde und Feuer ausbrach. Fünf Besatzungsmitglieder konnten sich aus dem aufgerissenen Cockpit retten, zwei aus dem Abteil gerade dahinter; die andern Insassen blieben im brennenden Wrack eingesperrt und kamen ums Leben.

Ursache: Kurzlandung bei kritischen Wind- und Geländebedingungen, mitverursacht durch Ermüdung des Piloten (nach über 20 Einsatzstunden mit einem unerfahrenen Copiloten und unter schlechten räumlichen Ruhebedingungen); Misserfolg der Rettungsaktion zufolge Verzögerung der Alarmierung, ungenügender Ausrüstung und Unterweisung der Rettungsmannschaften sowie ungenügender konstruktiver Fluchterleichterungsvorkehrungen am Flugzeug.

1954 8.4.	Moose Jaw, Saskatchewan,	TCA	C-4-1 DF-
DT RBI AC-5-34/		ICAO AR/359	

Unfall: Das Canadair-Flugzeug der TCA hatte eine vierköpfige Besatzung und 31 Fluggäste an Bord und befand sich auf dem Flug nach Vancouver, unter einem IFR-Flugplan, in normalen Sichtverhältnissen auf einer Höhe von 6000 ft in westlicher Richtung auf der Luftstrasse Grün 1. Um 0957 (MST) startete ein Harward-Flugzeug (Mk.II) der RCAF vom Stützpunkt Moose Jaw zu einem Navigationsflug, zu welchem es zunächst mit Kreuzung der Luftstrasse in Richtung 031 eine Höhe von 9000 ft zu erreichen hatte. Ohne dass die beiden Flugzeuge irgendeine Ausweichbewegung gemacht hätten, stiessen sie um 1003 zusammen, nachdem sie sich - nach nachträglicher Rekonstruktion - von 1000 an mit einer Annäherungsgeschwindigkeit von 270 mph auf Kollisionskurs befunden hatten. Sie stürzten ab, und alle Insassen kamen ums Leben; durch Absturz und nachfolgendes Feuer wurde ferner ein Haus zerstört und dessen (1) Bewohner getötet.

Ursachen: Unkontrollierte Durchquerung einer zivilen Luftstrasse durch ein Militärflugzeug im Steigflug; ungenügende Luftraumbewachung (wobei das Militärflugzeug möglicherweise für den Piloten des Zivilflugzeugs in einem toten Sichtwinkel anflog).

1955
28.12.

Venedig

P.A.W.A.

DC-7B
N-776-PA

CAB AIR Nr.1-0178, 28.5.1956

Unfall: Das Flugzeug stand mit einer sechsköpfigen Besatzung im
Einsatz auf der Linie Teheran-New York und startete um 1818
GMT in Rom zum Ueberflug nach Brüssel. 1842 erreichte es die Reise-
flughöhe von 19000 ft. 1912 überdrehte der Motor Nr.3, und der
Tourenzähler schnellte über 3200 t/min auf den Anschlag und blieb
dort stehen. Der Pilot nahm sofort die Leistung aller Motoren zu-
rück und schaltete den Autopiloten aus; der Bordmechaniker ver-
suchte erfolglos, den Propeller Nr.3 auf Segelstellung zu setzen,
und der Copilot bemerkte ein kurzes Aufflackern der Feuerwarnung
für Zone 1 des Motors Nr.3. Der Pilot verminderte die Geschwindig-
keit von 200 auf 140 Knoten und leitete den Abstieg ein. Der 1.Of-
fizier kam aus der Kabine und meldete Feuerausbruch in Motor Nr.3.
Ein Versuch, den Propeller Nr.3 durch Ausschaltung der Oelzufuhr
stillzulegen, misslang. Durch die Entladung einer Batterie CO₂ konn-
te das Feuer vermindert, aber nicht gelöscht werden. Nachdem es
sich wieder ausgedehnt hatte und auch die Feuerwarnungen für die
Zonen 2 und 3 erschienen, wurde die zweite Batterie CO₂ entladen,
ohne dass aber das Feuer erlosch. Der Pilot entschloss sich zur
Notlandung an der adriatischen Küste in der Gegend von Venedig,
die nun aus 5000 ft gesichtet wurde. Er liess das Flugzeug auf
500 ft sinken, und auf dieser Höhe riss sich nach dem Erscheinen
von Stichflammen und nach heftigem Schütteln der Motor Nr.3 vom
Flugzeug, worauf die Geschwindigkeit scharf auf rund 90 Knoten fiel.
Der Pilot erhöhte die Leistung auf den andern Motoren, womit es
gelang, eine Geschwindigkeit von 140 Knoten und eine Steigleistung
von 150 ft/min zu erzielen. Da das Feuer erloschen war und kein
weiterer Schaden am Flügel festgestellt werden konnte, entschloss
sich der Pilot zum Rückflug nach Rom. Durch das Ausfahren der
Klappen auf 10-15 Grad konnte das Schütteln vermindert werden. Das
Flugzeug stieg auf 7000 ft und konnte unter guten Wetterbedingungen
nach Rom zurückgeführt werden, wo es um 2040 landete.

Ursache: Ermüdungsbruch der Antriebswelle für den Propeller-Dreh-
zahlregler, Verunmöglichung der Segelstellung zufolge der
Blockierung des Oelsystems durch Bruchstücke. (Die Konstruktion
der Antriebswelle wurde in der Zwischenzeit geändert.)

1956 15.1	Huntington, W.Va.	Eastern Air Lines	M-404 N-487-A
CAB AIR Nr.1-0001/5.6.1956			

Unfall: Das Flugzeug stand mit einer dreiköpfigen Besatzung im Ein-
 satz zwischen Chicago, Ill. und Charlotte, N.C. Nach rou-
tinemässigem Verlauf startete es um 1750 (EST) mit 32 Fluggästen.*
Unterwegs erhielt es die Wettermeldung für den nächsten anzuflie-
genden Tri-State Airport in Huntington, W.Va.: Wolkenuntergrenze
1000 ft, Sicht 1 Meile, windstill, leichter Schneefall, schlechte
Bremswirkung auf schneebedeckter Piste. Der Anflug auf Piste 30
wurde normal mit einem Platzüberflug auf 700 ft eingeleitet, wobei
die Pistenbefeuerung trotz leichtem Schneefall gut erkannt wurde.
Die Landekurve war etwas höher, schneller oder enger als normal,
und über der Pistenschwelle hatte das Flugzeug eine Höhe von 50-100
ft, eine Geschwindigkeit von 90-95 Knoten und war noch nicht ganz
ausgerichtet. Unmittelbar vor dem Aufsetzen orientierte der Pilot
den Copiloten, dass er wegen der Pistenverhältnisse die Propeller-
bremsung zu benützen gedenke (obwohl sowohl im Cockpit-Anschlag
wie im Flugzeug-Handbuch gegen Propellerbremsung bei Schnee gewarnt
wurde), worauf der Copilot die Verstellung entsicherte. Die erste
Bodenberührung fand mit dem linken Rad 2015 ft nach der Pisten-
schwelle statt, und bei 2140 ft war das ganze Fahrwerk auf der Pi-
ste. Sofort nach dem Absetzen ging der Pilot mit beiden Propellern
auf Notbremsung, worauf er die Sicht im entstehenden Schneewirbel
vollständig verlor. Da er am Kompass eine leichte Richtungsänderung
bemerkte, setzte er die Leistung herunter und sah, dass er gegen
den linken Pistenrand rollte. Dasselbe wiederholte sich noch ein-
mal, und schliesslich rollte das Flugzeug über das Ende der 4600 ft
langen Piste in stark abfallendes und weiches Gelände.**Es kam mit
schweren Schäden 186 ft nach und 60 ft unterhalb Pistenende zum
Stehen, 40 Grad nach vorn und 15 Grad nach rechts geneigt. Da kein
Feuer ausbrach, konnten alle Insassen das Flugzeug trotz den be-
stehenden Schwierigkeiten unverletzt verlassen.

 Ursache: Ungenauer Anflug, zu lange Landung auf schneebedeckter
 und glitschiger Piste.

* Louisville, Ky.

** 1850 EST