

# Aeropers Rundschau

Liebe Mitglieder!	2
Das internationale geophysikalische Jahr	3
Die Rechtsstellung des Bordkommandanten	3
Lohnkonflikt bei der KIM	4
Freispruch im Fall der HB-IRW	5
Haltekabel für Jets	9
Flughafenprobleme im In- und Ausland	10
Telefunken-Grossradar für Strahlflugzeuge	13
Neues von russischen Verkehrsflugzeugen	15
Verkehrsvolumen der 30 wichtigsten europäischen Flughäfen im Jahre 1956	17
Die Verkehrszunahme über dem Nordatlantik	18

BEILAGEN: Flugunfallberichte: Gauhati, 21.1.1955  
 Formosa, Arg., 26.2.1955  
 Kopenhagen, 26.3.1955  
 Salisbury, S.Rhod., 17.5.1955  
 Blackbushe, 5.11.1956

Liebe Mitglieder -

Die Swissair hat in der Nacht zum 1. August in Lissabon einen Unfall erlitten. Wir wollen froh sein, dass er so glimpflich abgelaufen ist und hoffen, dass der Schaden uns nicht zu sehr belastet. Ich bitte alle Mitglieder, sich an diesem Beispiel ihrer Verantwortung erneut bewusst zu werden und sich vor allem zu hüten, was die Flugsicherheit beeinträchtigen könnte.

Ich glaube nicht, dass die Generalversammlung noch im August durchgeführt werden kann. Der Vertrag mit den zugehörigen Reglementen wird wahrscheinlich nicht frühzeitig genug fertiggestellt werden können, und zudem sind wir einsatzmässig stark beansprucht. Ich selbst habe mein Quartier praktisch nach dem fernen Osten verlegt. Wir werden aber im Vorstand unser Möglichstes tun, um die Generalversammlung trotzdem so rasch als möglich hinter uns zu bringen.

In den Vertragsverhandlungen wird nun von der Geschäftsleitung die folgende Variante betr. Lohnerhöhung bevorzugt: VE-Prämienzahlung durch Swissair, 9 % Erhöhung auf Fixum und Fluggeld. Am 18. Juli musste einigen Wünschen des Ausschusses auf Änderungen des textlichen Teils Rechnung getragen werden. Wie dem auch sei, wir haben uns Mühe gegeben und die Änderungen so formuliert, dass wir dabei nichts verlieren sollten. Sobald der Vertrag mit den Reglementen vorliegt, werden wir zur Abstimmung schreiten.

Was man so alles sieht und hört in der Welt draussen:

- Kürzlich bereiste ein wichtiger Chef den fernen Osten. Da er auf dem Flug nicht arbeitete, konnte er nachher alle Sehenswürdigkeiten zu Gemüte führen. In Bangkok wurde er gefragt, ob er einen kürzlich eingetretenen Herrn XY kenne, worauf er bestätigte, dass dieser einer seiner 200 Angestellten sei. Haben wir doch Könige!
- In Karachi fragte kürzlich der Zöllner nach dem Captain. Als dieser zur Stelle war, erkundigte er sich, warum wir eigentlich immer noch die Winteruniform tragen.
- Auf der Fernoststrecke wiederholt sich immer wieder dasselbe schöne Bild: Man rollt auf den Tarmac, wo man von einer auf ein Glied angetretenen Mannschaft empfangen wird. Alle sind weiss angezogen - nur einer trägt Blau und schwitzt entsprechend mehr!

Mit freundlichen Grüssen:

Der Präsident:  
sig. A. Soeder.

## DAS INTERNATIONALE GEOPHYSIKALISCHE JAHR

Im Verlaufe des internationalen geophysikalischen Jahres (1. Juli 1957 bis 31. Dezember 1958) sollen vermehrte Beobachtungen in den höheren Schichten der Atmosphäre durchgeführt werden, die für den internationalen Luftverkehr naturgemäss von grosser Bedeutung sind. Der Generalsekretär der ICAO hat mit Schreiben vom 10. Juli 1957 die IFALPA auf diese Bedeutung aufmerksam gemacht und um volle Unterstützung ersucht.

Die IFALPA leitet dieses Ersuchen unter Hinweis auf die Resolution B-2 der Konferenz von Athen (betr. Verbesserung der Wettervorhersagen in höheren Luftschichten) weiter. Sie macht besonders darauf aufmerksam, dass eine wertvolle Unterstützung in genauen und regelmässigen Meldungen während des Fluges - und allenfalls nach Beendigung von Flügen - liegt, und dass eine sorgfältige Einhaltung der Flugpläne wichtig ist, weil ein Teil des Programms den Vergleich der geplanten und tatsächlich geflogenen Zeiten umfasst (besonders auf den Strecken Panama - Lima - Santiago - Buenos Aires - Rio de Janeiro und Leopoldville/Brazzaville - Johannesburg).

(IFALPA-RUNDSCHREIBEN, 22.7.1957)

## DIE RECHTSSTELLUNG DES BORDKOMMANDANTEN

Die mit der Rechtsstellung des Bordkommandanten verbundenen Probleme stehen auf der Tagesordnung der 11. Tagung des Rechtsausschusses der ICAO, die im September in Tokio stattfinden wird. Wesentliche Fortschritte werden aber nicht erwartet, und bei der IFALPA wird die Notwendigkeit aktiver Mitwirkung betont, um die Frage endlich der notwendigen Lösung entgegenführen zu können. Die IFALPA beabsichtigt daher, der ICAO nach der diesjährigen Tagung des Rechtsausschusses eine dokumentierte Eingabe zuzustellen.

Zur Vorbereitung ersucht das Sekretariat der IFALPA alle Mitgliederorganisationen um Angaben über Fälle, in welchen die Unbestimmtheit in der Rechtsstellung des Bordkommandanten zu Schwierigkeiten oder Gefahren im Flugbetrieb, zur Nichtverfolgung von Delikten und zum Verlust von Beweismitteln geführt hat.

Der Vorstand ersucht alle Mitglieder um möglichst baldige Meldung solcher Fälle. Die Dokumentation wird zugleich dazu dienen, die eingeleitete Bearbeitung der schweizerischen Vorschriften zu fördern.

### LOHNKONFLIKT BEI DER KLM.

Bei der niederländischen Luftfahrtgesellschaft KLM schwelt seit dem vergangenen Frühling ein Lohnkonflikt, weil 580 ihrer insgesamt 600 Piloten eine Lohnerhöhung um fünfzig Prozent fordern und die KLM dieser Forderung nicht nachkommen will. Die KLM erklärte sich zwar bereit, die Altersgrenze der Piloten von 50 auf 55 Jahre hinaufzusetzen, was den Piloten zu einer nicht unbeträchtlichen gesamten Einkommensvergrößerung verhelfen könnte. Die Piloten wiesen diesen Vorschlag aber zurück, weil sie bezweifeln, dass sie nach ihrem fünfzigsten Altersjahr noch imstande sein werden, moderne Passagierflugzeuge mit Düsenantrieb sicher durch die Lüfte zu bringen.

Nachdem die unzufriedenen KLM-Piloten schon seit einigen Wochen ohne Erfolg versucht hatten, ihre Forderungen durchzusetzen, indem sie sich strikte an die Flug- und Ruhezeitvorschriften hielten, haben sie nun angekündigt, dass sie sich weigern, zusätzliche Arbeiten zu verrichten, die ausserhalb ihres vertraglich festgesetzten Arbeitsbereichs fallen, was sich u.a. auch zum Nachteil von jüngeren Piloten auswirken wird. Von seiten der KLM-Piloten wurde betont, dass ihre Aktion nicht die Flugsicherheit der KLM-Flugzeuge, sondern lediglich die Wirtschaftlichkeit des Flugbetriebs der KLM beeinträchtigen werde. Sie drohten, in den Streik zu treten, wenn einer unter ihnen infolge seines "vertragsgemässen" Verhaltens entlassen werden sollte.

(NZZ, 30. Juli 1957.)

---

We reckon the payload of our new transport project will somewhere between 35 tons and about half a half a hundred-weight - it's all a question of range, route lengths, operational minima, ambient temperature gradients, and how far the customer's subsidy will go towards bearing ruinous losses.

---

Die Reklame-Aufwendungen der vier grossen amerikanischen Binnenluftverkehrsunternehmen im Jahre 1956 beliefen sich bis zu 70 Cents je Fluggast.

---

## FREISPRUCH IM FALL DER HB-IRW

Folgendes ist die Meldung der NZZ vom 22. Juli 1957 über den Abschluss des Strafverfahrens im Fall HB-IRW:

In Genf hat sich während zweier Tage das aus Geschworenen zusammengesetzte Korrektionsgericht mit der Affäre des Convair-Flugzeugs der Swissair befasst, das in der Nacht vom 19. Juni 1954 infolge einer Benzinpanne im Aermelkanal verunglückte. Der Pilot dieses Apparates, der den regelmässigen Verkehr zwischen Genf und London besorgte, schilderte während der Gerichtsverhandlungen als Zeuge den genauen Hergang des Unglücks. Ohne auf die Einzelheiten einzutreten, sei nur in Erinnerung gerufen, dass die Anzeichen des Mangels an Brennstoff sich geltend machten, als sich das Flugzeug bereits in der Nähe der englischen Küste befand und einer der Motoren aussetzte. Bald verstummte auch der zweite Motor. Die Hoffnung, noch den Flughafen von Folkestone zu erreichen, war damit geschwunden, ebenso diejenige auf eine Zuflucht in einem französischen Flughafen - der nächste war übrigens in dieser Nachtzeit geschlossen -, so dass das Flugzeug im Fall eines Landungsversuches im Dunkeln zu zerschellen riskiert hätte. Es blieb also nichts anderes übrig, als auf das Meer niederzugehen. Trotz dem Geschick, mit welchem der Pilot das verzweifelte Manöver ausführte, fanden dabei drei Passagiere, zwei Frauen und ein Knabe, den Tod in den Wellen. Das Personal konnte sich durch Schwimmen retten. Doch war es ihm gelungen, vorher noch Lichtsignale abzugeben, durch die man Hilfe von englischer Seite zu veranlassen hoffte. Es dauerte 40 Minuten, bis sie, zunächst in Gestalt eines Fischerbootes, eintraf, da das Auffinden der Unglücksstelle Schwierigkeiten bot. Es ist nachträglich von einzelnen Beurteilern des Falles dem Personal der Vorwurf gemacht worden, dass es die notleidenden Passagiere im Stich gelassen habe. Dazu wurde vor Gericht von sachverständiger Seite eingewandt, dass vermutlich alle den Tod gefunden hätten, wenn das Personal noch länger auf dem Wrack des Flugzeuges geblieben wäre, da es als unmöglich gelten musste, sämtliche Personen bis zum Eintreffen der Hilfe über Wasser zu halten. Rettungsgürtel und Bojen waren merkwürdigerweise keine vorhanden. Dieser Mangel wurde dadurch erklärt, dass nach den damals geltenden internationalen Bestimmungen solches Material für kurze Flüge, wie von Genf nach London, nicht vorgeschrieben war. Das Fehlen stellte eine Sparmassnahme unserer nationalen Flugverkehrsgesellschaft dar, die in jenen Zeiten eine Krisenperiode durchmachte. Sie hat seither jenem bedauerlichen Mangel längst abgeholfen.

Es bleibt die schwerwiegende Frage zu beantworten, warum sich diese verhängnisvolle Benzinpanne überhaupt ereignen konnte. Dafür glaubte man in erster Linie den 29jährigen Co-Piloten

W.F. verantwortlich machen zu müssen. Dieser erschien denn auch bei den Genfer Gerichtsverhandlungen als einziger Angeklagter, unter der Beschuldigung der fahrlässigen Tötung infolge Nichtbeachtung der für seine Funktionen geltenden Vorschriften. Im besonderen wurde ihm vorgeworfen, dass er die Order des Piloten für die Beschaffung des nötigen Benzins nicht vorschriftsgemäss weitergeleitet und die Operation des Tankens nicht überwacht habe. Ferner legte ihm die Anklage zur Last, die Messung des Benzinstandes in den Reservoirs unterlassen und dem Bordbuch nicht die erforderliche Aufmerksamkeit geschenkt zu haben. Endlich wurde F. beschuldigt, dem Piloten falsche Angaben gemacht zu haben, als er ihm versicherte, dass die Versorgung des Apparates mit Brennstoff in Ordnung sei.

Zur Entlastung des Angeklagten hatte dessen Verteidiger, der Genfer Rechtsanwalt Yves Maître, schon zu Beginn der Verhandlungen darauf hingewiesen, dass die zahlreichen, zum Teil wieder annullierten und durch andere Bestimmungen ersetzten Vorschriften, deren Nichtbeachtung man dem Copiloten zum Vorwurf machte, es an Klarheit fehlen liessen und infolgedessen in der Praxis häufig nicht befolgt wurden. In diesem Zusammenhang zitierte der Advokat eine Vorschrift, nach welcher nicht nur die Kontrolle des Benzins, sondern auch die des Oels und des Metanols zu erfolgen hatte. Daraus, dass aber tatsächlich eine solche Ueberwachung offenbar nie stattgefunden hat, zog der Verteidiger den Schluss, dass die persönliche Anwesenheit des Co-Piloten bei diesen Operationen praktisch nicht gefordert wurde. Diese Auffassung fand ihre Bestärkung in der allgemeinen Feststellung, dass faktisch die erwähnte Kontrolle durch den Mechaniker des Bodenpersonals ausgeübt wurde. Was das Messen des Benzins in den Behältern betrifft, wollte der Angeklagte nur ein einziges Mal in seinem Leben, und zwar in Kloten, einen Co-Piloten bei einer solchen Betätigung gesehen haben.

Damit war freilich die Frage noch nicht beantwortet, warum F. dazu kam, dem Piloten die Versicherung abzugeben, dass die Versorgung des Apparates mit Brennstoff in Ordnung sei. Hier stiess man auf die Spur eines verhängnisvollen Missverständnisses. Tatsächlich hatte die für die Benzinbeschaffung in Betracht kommende Petrolgesellschaft die Frage bejaht, ob die auf Anweisung des Piloten bestellten 700 Gallonen Brennstoff geliefert worden seien. Der Angeklagte glaubte sich daher auf diese Auskunft verlassen zu können, als er die Versicherung an den Piloten abgab. Wenn er aber das Bordbuch genauer studiert hätte, wäre er darüber belehrt worden, dass die 700 (und nachher vom Piloten noch auf 750 erhöhten) Gallonen Benzin nicht im Flughafen von Cointrin, sondern von London geliefert worden waren. Diese folgenschwere Unachtsamkeit wurde von zwei ärztlichen Experten damit erklärt, dass sich

dass sich der Angeklagte an jenem Tag, vielleicht infolge von Ermüdung, in einem fiebrigen Zustand befunden habe. Zu langen Auseinandersetzungen führte die Frage, ob keine direkten Vorschriften bestanden für die Bestellung des benötigten Benzins. Hierüber erteilte ein Angestellter des Dienstes, der die Ermächtigung zum Abflug der Apparate zu erteilen hat, als Zeuge derart unklare Auskünfte, dass der Gerichtspräsident Pochon sich zur Bemerkung veranlasst sah, er hege gewisse Zweifel über das einwandfreie Funktionieren jenes Systems. Jedenfalls besteht heute die Vorschrift, dass der erwähnte Dienst die Vorlage der Gutscheine für die Lieferung des Brennstoffs vor der Erteilung ihrer Ermächtigung zu verlangen hat. Andererseits hat ein Mechaniker erklärt, dass er selbst, ohne dem Tanken beigewohnt zu haben, im Namen der Besatzung der Flugzeuge Benzingutscheine unterzeichnete, die als Garantie für die erfolgte Versorgung mit Brennstoff dienen sollen.

Der Vertreter der Staatsanwaltschaft, Substitut Fournier, gab gleich zu Beginn seiner Anklagerede zu, dass F., über den im übrigen günstige Zeugnisse vorliegen, sich keiner ehrenrührigen Handlung schuldig gemacht habe. Aber seine schwere und von tragischen Konsequenzen begleitete Nachlässigkeit erfordere eine strafrechtliche Sanktion. Wenn die erlassenen Vorschriften bisweilen unklar und sogar widerspruchsvoll erscheinen, so müsse man sie in ihrer chronologischen Reihenfolge betrachten. Die Swissair habe sich durch die raschen Fortschritte des Luftverkehrs zur sukzessiven Schaffung eines wahren Kodexes von Bestimmungen veranlasst gesehen, die dem Gang der Entwicklung folgten. Was sich aber nicht entschuldigen lasse, sei die Nachlässigkeit und Oberflächlichkeit des Angeklagten gegenüber den ihm obliegenden Verpflichtungen, wobei er die Mittel ungenützt liess, die ihm für die Benzinkontrolle zur Verfügung standen. Der öffentliche Ankläger beantragte daher die Verurteilung des Co-Piloten wegen fahrlässiger Tötung, ohne die Zubilligung mildernder Umstände im Sinne des Gesetzes, was eine Berücksichtigung gewisser besonderer Elemente nicht auszuschliessen brauche.

Der Verteidiger eröffnete sein Plädoyer mit dem Ausdruck des Bedauerns darüber, dass es drei Jahre gedauert habe, bis sein Klient sich vor dem Gericht aussprechen konnte. Was die ihm vorgeworfene mangelhafte Kontrolle der Benzinversorgung des Flugzeuges betrifft, so habe der junge und damals noch nicht lange im Dienst der Swissair stehende Angeklagte nur das Beispiel befolgt, das er täglich vor Augen hatte: dass die Mehrheit der Co-Piloten ein Nachmessen des Brennstoffstandes in den Behältern unterliess. Es handle sich hier um eine Art kollektiver Verantwortung, die im Flugwesen so stark ausgeprägt sei, dass man dem andern mehr traue als sich selbst. Diesem Vertrauen sei F. zum Opfer gefallen. Der Verteidiger

Der Verteidiger wollte auch nicht den kausalen Zusammenhang zwischen der Nachlässigkeit des Co-Piloten und dem Ausmass des Unglücks als gegeben erachten. Jedenfalls hätte es, wenn Rettungsgürtel vorhanden gewesen wären, keine Toten gegeben. Er wies ferner darauf hin, dass der Niveauanzeiger des Treibstofftanks nicht funktionierte. Maître wollte im vorliegenden Fall ein aussergewöhnliches Zusammentreffen von ungünstigen Momenten sehen. Es gebe daher in Wirklichkeit mehrere Verantwortliche. Man habe aus diesen einzig F. herausgerissen und vor das Gericht gebracht. Der Verteidiger kam zum Schluss, dass die Anklage hinfällig sei, weshalb er auf Freispruch plädierte.

Wie bereits kurz mitgeteilt, haben die Geschworenen am Donnerstag abend nach langen Beratungen die Schuldfrage verneint. Der Co-Pilot wurde demzufolge freigesprochen. Da die Familien der im Aermelkanal Verunglückten von der Swissair direkt entschädigt wurden, gab es keine Zivilparteien, die sich dem Strafverfahren anschlossen.

.....

Auf eine Kommentierung dieser Meldung soll in Anbetracht der schwebenden Verhandlungen über die Swissair/Aeroper-interne Erledigung dieses Falles vorläufig verzichtet werden.

---

#### HALTEKABEL FUER JETS

Kurzlandungen sind das Problem, mit welchem sich gewisse Kreise beschäftigen, die auf die Ausrüstung von Flughäfen mit Haltevorrichtungen auf den Pisten für die neuen Strahlflugzeuge tendieren. Auf Kolbenflugzeugen kann mit einer raschen Bewegung ein knapper Anflug genügend gestreckt werden. Strahlflugzeuge reagieren in dieser Hinsicht langsamer, und Piloten, die eine heilsame Scheu vor Kurzlandungen haben, gleichen mit einer gegenteiligen Tendenz aus - und neigen dann dazu, zu hoch anzufliegen. Ein wenig zu hoch - und die Piste wird zu kurz. Um eine DC-8 anzuhalten, wäre ein Kabel von 10 cm Durchmesser notwendig.

(AMERICAN AVIATION, 15.7.1957)

---



## FLUGHAFENPROBLEME IM IN- UND AUSLAND

Genf: Die Verkehrskommission des Rates der Republik in Paris hat am 27. Juli 1957 mit fünf Stimmen gegen eine Stimme die sofortige Behandlung der Gesetzesvorlage über das französisch-schweizerische Abkommen betreffend den Flughafen Cointrin abgelehnt und ihren Vorsitzenden beauftragt, alle erforderlichen Kontakte für eine unparteiliche Prüfung des Abkommens und seiner Auswirkungen aufzunehmen. (NZZ, 29.7.1957. - Auf Schweizerdeutsch übersetzt: Nach dem Durchfall von Zürich wittert man in Paris Morgenluft für die Durchsetzung der Ansprüche auf Gewährung besonderer Verkehrsrechte der Air France auf dem Flughafen Genf. Der kleine Finger von Genf erinnert an die ganze Hand von Basel!)

Frankfurt: Während die Verlängerung der Hauptstartbahn des Frankfurter Verkehrsflughafens "Rhein-Main" auf 3.000 m rasche Fortschritte macht, sind die Vorbereitungen für den Ausbau des Gesamtvorfeldes soweit vorgeschritten, dass die vorgesehenen umfangreichen Tiefbauarbeiten in Kürze aufgenommen werden können.

Die Zahl der Abfertigungspositionen wird auf 28 erhöht. Im Hinblick darauf, dass der Frankfurter Verkehrsflughafen "Rhein-Main" zum ersten Düsenverkehrsflughafen der Bundesrepublik aussersehen wurde, sind 4 dieser Positionen für Düsenverkehrsflugzeuge der Muster Boeing 707 und Douglas DC-8 bestimmt.

Der Ausbau der Abfertigungsvorfeldes ist so geplant, dass die Verkehrsabwicklung nicht beeinträchtigt wird. Er sieht die Ausdehnung der betonierten Vorfeldfläche um rund 50.000 Quadratmeter und um rund 5.700 Quadratmeter befestigter Randflächen für den Fahrzeugverkehr vor.

Die am Südrand des Vorfeldes liegenden Positionen, darunter auch diejenigen, die den Düsenverkehrsflugzeugen vorbehalten sind, werden mit einer Unterflugtankanlage versehen. Ausserdem ist eine Abstellfläche für Bodendienstgeräte verbunden mit einer Aussenstation für den Bodendienst geplant, die auch die Stromversorgung der südlich gelegenen Positionen übernimmt.

Alle Flugzeugstandplätze erhalten Elektranten, Hydranten und Fernsprechanchlüsse. Ferner wird das Abfertigungsvorfeld mit einer Flutlichtanlage ausgestattet, mit der es bei Dunkelheit voll ausgeleuchtet werden kann. Neben den bisher bereits für die Beförderung der Fluggäste zwischen dem Empfangsgebäude und entfernter gelegenen Positionen verwendeten Elektroziigen werden demnächst Spezialomnibusse eingesetzt, um den Bodenverkehr zwischen der Abfertigung und den Flugzeugen zu beschleunigen. (Flughafen Frankfurt-Main, 20.5.1957.)

Oslo: Ein von der norwegischen Regierung ernannter Ausschuss hat seine Zustimmung zum Ausbau des Flughafens von Oslo gegeben. Die bereits vorhandene K/S-Startbahn soll auf 2150 m verlängert und eine neue O/W-Bahn von 3.000 m Länge gebaut werden. Als Ausweichflughafen soll in der Zwischenzeit eventuell der Militärflughafen Gardermoen benutzt werden. (The Aeroplane, 3.Mai 1957).

New York Idlewild: Die für Ende Juli geplante grosse Einweihungsfeier des International Arrival Building auf dem Flughafen New York International musste zufolge des ausgebrochenen Bauarbeiterstreiks verschoben werden. Die zuständige Port of New York Authority hofft nun, das Gebäude etwa Mitte Oktober in Betrieb nehmen zu können. (ADV, Juli 1957.)

New York-La Guardia: Die Port of New York Authority und sechs amerikanische Luftverkehrsgesellschaften haben einen Vertrag über den Ausbau des Flughafens La Guardia zu einem der modernsten Verkehrsflughäfen der Welt abgeschlossen. Die Kosten des Planes belaufen sich auf 32 Mio \$. Mit den Arbeiten wird sofort begonnen. Das Abfertigungsgebäude soll nach und nach auf das dreifache seines heutigen Umfanges vergrössert werden (30.600 m<sup>2</sup>), indem man 4 zweistöckige Arkadengebäude baut, vor denen zwei- und viermotorige Flugzeuge abgefertigt werden können. Die Pläne sehen ausserdem einen neuen Parkplatz für 4.200 Wagen, einen neuen Kontrollturm und den Ausbau des Vorfeldes und der Start- und Rollbahnen vor. Die Kosten für den Ausbau sollen durch erhöhte Mietsätze im Abfertigungsgebäude und in den Flugzeughallen wieder hereingebracht werden. Der Flugbetrieb soll während dieser Zeit aufrecht erhalten werden. (Airports, 21.5.1957).

Formosa Sungshan: Am 21.Mai ist auf dem Sungshan-Flughafen auf Formosa eine neue Piste eingeweiht worden, die diesen bei Taipei gelegenen Flughafen zu einer der grössten und modernsten Anlagen in Ostasien werden lässt. Die neue Piste ist 2.300 m lang und 65 m breit und mit einer modernen Befeuerungsanlage ausgerüstet. Sie eignet sich für die Landung grösster Flugzeugtypen, wie z.B. der Boeing 707 oder der Douglas DC-8. An ihren beiden Enden befindet sich eine je 250 m lange Auslaufbahn, an ihrem Westende eine 1.000 m lange mit Markierungsfeuern gekennzeichnete Einflugschneise. Die Kosten der Piste haben 35 Mio NT \$ (= rund 2,2 Mio US-\$ zum offiziellen Kurs, bzw. rund 1 Mio US-\$ zum Kurse für Ueberweisungen zu Investitionszwecken) betragen, die im wesentlichen aus der US-Dollarhilfe bestritten worden sind.

Gleichzeitig mit der Piste ist ein neuer, mit den modernsten Nachrichten- und Radargeräten ausgestatteter Kontrollturm fertiggestellt worden; ausserdem soll in Kürze ein komplettes ILS-

Landesystem fertig werden. Abgesehen von der Erweiterung des Flughafens Sungshan ist im Ausbau der Luftverkehrseinrichtungen auf Formosa die bemerkenswerteste Entwicklung die Errichtung eines Systems neuer moderner Leitstrahlstationen. Im Jahre 1956 sind 3 neue VOR-Stationen in Taipei, Tainan und Hengchun in Betrieb genommen worden. Die Stationen haben eine Reichweite von 200 Meilen in einer Höhe von 1.000 bis 20.000 Fuss; sie decken den ganzen Raum Formosa und schliessen darüber hinaus an entsprechende, zum Teil bereits fertiggestellte, zum Teil im Bau befindliche Systeme der Philippinen, Okinawas und Hongkongs an. In Hengchun ist ausserdem eine NDB-Leitstrahlstation für die Langstreckennavigation fertiggestellt worden. (ADV, Juli 1957.)

San Francisco/Los Angeles: Die gespannte Lage zwischen San Francisco International und dem Stadtteil South San Francisco wurde kürzlich durch eine neue Krise betont. Der Bürgermeister von South San Francisco beschwerte sich brieflich bei der CAA, zwei kalifornischen Senatoren und anderen Leuten über die geplante Ausdehnung des San Francisco International Airport im Hinblick auf den kommenden Düsenluftverkehr. Der Flughafen hat bereits Massnahmen ergriffen, um die Bewohner von South San Francisco vor dem Lärm zu bewahren, den ein über der Stadt aufsteigendes Düsenflugzeug hervorruft. Die Instrumenten-Startbahn 28 R wird um 210 m in die Bucht hinaus verlängert, d.h., dass die in Zukunft San Francisco anfliegenden Düsenflugzeuge South San Francisco in noch grösserer Höhe als die heutigen Flugzeuge überfliegen. - Einem ähnlichen Problem sieht sich der Los Angeles International Airport gegenüber. Die östlich des Flughafens gelegene Gemeinde Lennox, die direkt in der Anflugzone liegt, versucht mit allen Mitteln zu erreichen, dass die Startbahnrichtung auf dem Flughafen geändert wird. Lennox baute kürzlich am Ostende der Anflugzone für 900 000 \$ eine Oberschule, ohne den Flughafen davon zu unterrichten. Als letzterer entdeckte, was vor sich ging, wurden sämtliche Proteste von der Stadt ignoriert. Wie die Flughafen-Verwaltung erklärt, besteht keine Möglichkeit, die Richtung der verlängerten Startbahnen abzuändern. (Airports, 7.6.1957.)

London: Der Bericht eines Ausschusses unter Sir Eric Millbourn, der zur Untersuchung der Ausbaubedürfnisse eingesetzt worden war, schätzt den Verkehrsumfang für das Jahr 1970 auf 12.750.000 Fluggäste und 211.000 Bewegungen (1956: 3.000.000 bzw. 109.000). Der Verkehr dürfte schneller anwachsen als die Kapazitäten der Verkehrsleitung, und der Ausbau von Gatwick und eines dritten Flughafens wird dringend. Die Kosten der vom Ausschuss empfohlenen Bauten werden auf 17 Millionen Pfund geschätzt.

---

## TELEFUNKEN-GROSSRADAR FUER STRAHLFLUGZEUGE

Drei neuartige Radar-Grossanlagen mit Reichweiten bis über 500 km baut Telefunken als weitgehend erste deutsche Funkmess-Eigenentwicklung nach dem Kriege. Sie sollen von der Bundesanstalt für Flugsicherung zum Frühjahr 1958 für die Flugsicherungs-Kontrollbezirke München, Frankfurt und Hannover in Betrieb genommen werden. Bisher sind Radargeräte dieser Reichweite zur Flugsicherung für die zivile Luftfahrt kaum benutzt worden. Sie werden aber für den zukünftigen Zivilluftverkehr mit den in grossen Höhen fliegenden Düsenflugzeugen notwendig, denen die bisher in der Flugsicherung angewandten Rundblick-Radaranlagen mit 90 km Reichweite nicht mehr genügen.

Die sogenannten Mittelbereichs-Radaranlagen dieser Entwicklung von Telefunken erfassen mit Riesen-Radarantennen von 14,5 m Breite und 7m Höhe alle Flugzeuge im Umkreis von 220 km bis zu 15.000 m Höhe. Bei voller Ausnutzung der Leistungsreserve können Fernbereiche bis über 500 km und 23.000 m Höhe im Bildschirm der Funkmessgeräte erfasst werden. Bei sechs Umdrehungen in der Minute senden die insgesamt 25 Tonnen schweren Radarantennen 500 Stromstösse in der Sekunde von je zwei millionstel Sekunden Dauer aus. Jeder dieser sogenannten Impulse, aus deren Echo die Entfernung der Flugzeuge elektronisch errechnet wird, hat eine Energie von 1000 Kilowatt. Das ist die Leistung des stärksten deutschen Kurzwellen-Rundfunksenders in Jülich, der sein Programm nach Uebersee ausstrahlt, jedoch auf den Zeitraum von Mikrosekunden zusammengedrängt.

Die Stabilität der riesigen Rotationsantennen muss auf höchste Windgeschwindigkeiten berechnet sein. Selbst bei Orkan darf keine Verformung eintreten, da sonst die Messergebnisse gefälscht würden. Die Antenne besteht aus perforiertem Aluminiumblech. Die Horizontalträger sind aus Stahl. Die Antennen werden auf runden Betontürmen drehbar angebracht. Je nach Aufstellung sind die Türme, die nicht mehr in unmittelbarer Nähe des Flughafens stehen müssen, 15 bis 20 m hoch. Der scharf gebündelte Radarstrahl - es wird die gegen Regen und Schnee wenig anfällige 23-cm-Welle benutzt - hat im Azimut (horizontal) eine Messgenauigkeit von 0,5 Grad. Die Entfernungen werden auf 3 Prozent genau ermittelt.

Bei einer möglichen Verwendung als Fernbereichs-Radaranlage erweitert sich der Erfassungsbereich auf 270 km, wenn das zu ortende Flugzeug eine Reflexionsfläche von 3 m<sup>2</sup> hat. Bei 30 m<sup>2</sup> sind Entfernungen von 470 km genau messbar. In der Höhe erfasst die Fernbereichs-Radaranlage mit geänderten Daten 13.000 m bei 3 m<sup>2</sup> und sogar 23.000 m bei 30 m<sup>2</sup> Reflexionsfläche. Die Drehzahl der Antennen wird dann auf vier Umdrehungen in der Minute und die Impulsfolge auf 250/sec verrin-

gert, während sich die Impulsleistung auf 1300 Kilowatt erhöht. Der maximale Entfernungsmessbereich beträgt bis zu 560 km.

Es können acht Tochter-Sichtgeräte angeschlossen werden. Die Sichtröhren ähneln den Braunschen Röhren der Fernsehempfänger. Sie haben einen Durchmesser von 25 cm und eine grosse Nachleuchtdauer, so dass die als helle Leuchtpunkte sichtbar werdenden Radar-Echos der Flugzeuge genau beobachtet werden können.

(WECO, 13.6.1957.)

---

Eines der grössten Bedenken der Leiter von Luftverkehrsunternehmungen geht heute dahin, dass während des Uebergangs auf Turboprop- und Strahlflugzeuge der Markt für gebrauchte Kolbenflugzeuge verdorben wird. Die meisten Unternehmungen haben ihre Finanzierungsprogramme auf vernünftige Verkaufspreise für gebrauchte Flugzeuge abgestellt. Wenn aber die Preise stark sinken, so werden sie entsprechend mehr Geld mit Anleihen und Kapitalerhöhungen beschaffen müssen. Einige Unternehmungen beabsichtigen nun einen sofortigen Verkauf ihrer Kolbenflugzeugflotten, die sie dann bis zum Eintreffen der neuen Muster nur noch mietweise weiterverwenden würden.

(AMERICAN AVIATION, 15.7.1957)

---

Anlässlich einer guten Ansprache, die Harmar D. Denny, Mitglied des CAB kürzlich in Pittsburgh hielt, lüftete er kurz den Deckel über einer schlimmen Stinkbüchse:

"... Es wird notwendig werden, einen grossen Teil von Luftverkehrsbewegungen positiver Leitung vom Boden aus zu unterstellen ... Ein gewisser Anteil von Befugnissen wird notwendigerweise aus dem Flugdeck weggenommen und den Verkehrsleitstellen am Boden zugewiesen werden müssen ... Der Tag naht rasch, an welchem die Bundesregierung unmittelbare Verantwortung für den Betrieb eines Verkehrsleitungssystems übernehmen muss, das zur Sicherung des Verkehrs die Rechtsbefugnis hat, den Piloten in der Luft Weisungen zu geben ..."

(AMERICAN AVIATION, 15.7.1957)

---

## NEUES VON RUSSISCHEN VERKEHRSFLUGZEUGEN

Der Tupolev Tu-104A unterscheidet sich von der früheren Serie durch kräftigere Motoren, die aus dem ursprünglichen Mikulin M-209 durch ein neues Konstruktionsteam unter P.F.Zubets entwickelt wurden. Es soll sich um die dritte Abänderung des 50-sitzigen Tu-104 handeln, zur Beförderung von 70 Fluggästen in drei Salons (zwei mit je acht Sitzen und ein dritter mit 54 Touristensitzen in Fünferreihen). Die Ausführung ist mit einer Innengestaltung versehen, die westlichen Bräuchen etwas mehr entspricht als die früheren Muster. Die Ausrüstung enthält eine Bordküche. Die bessere Wirtschaftlichkeit des Triebwerks gibt dem Tu-104A bessere Nutzlast/Reichweite-Charakteristiken als sie der Tu-104 aufwies; die grösste Reichweite wird mit 3000 km angegeben, die Reisegeschwindigkeit mit 800 km/h.

Aehnlich wie der Tu-104 aussehend, ist der Tu-110 mit vier A.M.Lulka zugeschriebenen Motoren ausgerüstet, die je zu zweien nebeneinander in den Flügelwurzeln liegen, ähnlich wie beim Comet. Die Motoren sollen grosse Leistung aufweisen, wodurch die Nutzlast erheblich über jene des Tu-104 ansteigt. Es werden zwei Ausführungen angeboten, mit 78 oder 100 Fluggastsitzen. Die Innengestaltung ist ähnlich wie beim Tu-104, jedoch enthält die 78-sitzige Ausführung ein Abteil für 8 Fluggäste mehr. Die Reichweite wird mit 3450 km, die Reisegeschwindigkeit mit 800 km/h angegeben.

Der Ilyushin Il-18 (Moskau) ist - wie der An-10 - mit vier Kuznetsow-Turboprop-Motoren von je 4000 PS ausgerüstet. Er wurde vor allem für den Binnenverkehr gebaut und ist in der Benützung sehr beweglich, 74-100 Fluggäste mit verschiedenen Frachtkapazitäten. Die Fluggäste sitzen in fünf Abteilen. Das Flugzeug besitzt Druckausgleich und eine Bordküche. Die Reisegeschwindigkeit wird mit 650 km/h angegeben.

Oleg Antonov begann die Arbeit am An-10 (Ukraine) im November 1955. Im Frühjahr 1957 flog das Urmuster. In diesem sind vier Kuznetsov-Turboprop-Motoren von je 4000 PS eingebaut, aber die Seriemuster werden Motoren erhalten, die wahrscheinlich eine Weiterentwicklung darstellen und unter dem Namen Kuznetsov-Ivchenko laufen. Das Flugzeug nimmt 84 Fluggäste auf (126 Fluggäste bei reiner Touristenverwendung) und soll Ende 1957 in den Linienbetrieb kommen. Es wird von einer fünfköpfigen Besatzung geflogen und hat vollen Druckausgleich. Die normale Betriebshöhe wird mit 8000 m, die Reisegeschwindigkeit mit 600 km/h angegeben. Die Wirtschaftlichkeit im russischen Binnenverkehr soll besser als jene der gegenwärtig vorhandenen Flugzeuge mit Kolgenmotoren sein.

Antonovs erstes Turboprop-Flugzeug, der zweimotorige An-4 der Sowjetluftwaffe, wird als An-8 auch für Verkehrseinsatz entwickelt. Das Muster wird vor allem für Frachtflüge in Gegenden mit schlechten Eisenbahnverbindungen verwendet werden und kann so sperrige Güter wie Traktoren und vorgefertigte Häuser aufnehmen.

Zur Zeit läuft auch die Arbeit an einem An-14 (Biene), einem Reiseflugzeug für sechs Fluggäste, das auf 60 m startet und eine Fluggeschwindigkeit von 230 km/h besitzt. Eine Landwirtschaftsausführung wird mit zwei abwerfbaren Sprühtanks ausgerüstet sein.

Zur 40-Jahrfeier der Oktoberrevolution wird der Tu-114 (Russland) herauskommen, ausgerüstet mit vier Kuznetsov-Turboprop-Motoren von je 12000 PS, wird er dem "Bär"-Bombenflugzeug gleichen. Er wird 170-180 Fluggäste aufnehmen, mit 900 km/h Geschwindigkeit fliegen und die Strecke Moskau-Peking oder -Wladiwostok ohne Zwischenlandung bedienen können.

(THE AEROPLANE, 26. Juli 1957)

---

SAS hat sechs Caravelles bestellt, mit Ablieferungstermin 1959 und mit einer Option auf 19 weitere Flugzeuge. Die Flugzeuge sollen zuerst auf der Strecke Stockholm-London eingesetzt werden, dann aber auf allen wichtigen Europa- und Nahoststrecken. Der Kaufpreis beträgt zwölf Millionen Dollar. - Im Werk werden die ersten Serie-Flugzeuge im Frühjahr 1958 fertig. 1959 sollen 15 Flugzeuge abgeliefert werden, und im Jahre 1960 soll sich die monatliche Produktion auf fünf Flugzeuge belaufen.

---

Deine Fluggäste über ungewöhnliche Vorkommnisse zu orientieren ist eine gute Idee, die sich bezahlt macht. So wurde neulich bei United Air Lines notwendig, auf der Strecke New York - San Francisco statt einer DC-7 eine DC-6B einzusetzen, und der Kommandant informierte seine Fluggäste darüber. An Bord befand sich der Redaktor des "Sales Management Magazine", der den Vorfall in einem Leitartikel behandelte: "Viele Fluggäste hätten den Wechsel überhaupt nicht bemerkt ... Aber United wünscht, dass die Fluggäste die Flugzeuge unterscheiden, und wünscht, dass sie erkennen, dass der gute Ruf der Unternehmung bezüglich Berücksichtigung der Fluggastwünsche verdient ist ..."

(AMERICAN AVIATION, 15.7.1957)

---

VERKEHRSVOLUMEN DER 30 WICHTIGSTEN EUROPÄISCHE FLUGHÄEFEN  
IM JAHR 1956

A. Passagiere, Gesamtverkehr			
1. London	4.831.180	15. Genf	566.601
2. Paris	2.248.347	16. Düsseldorf	547.116
3. Rom	1.417.090	17. Nizza	546.632
4. Frankfurt	1.180.426	18. Brüssel	540.392
5. Kopenhagen	1.041.649	19. Jersey (Channel)	494.292
6. Berlin	995.704	20. Dublin	458.685
7. Amsterdam	843.827	21. Barcelona	438.890
8. Z ü r i c h	825.302	22. Manchester	419.068
9. Shannon (Irland)	780.611	23. München	407.177
10. Marseille	778.641	24. Prestwick	384.954
11. Athen	590.736	25. Glasgow	381.347
12. Madrid	583.005	26. Hannover	361.970
13. Hamburg	581.877	27. Oslo	357.559
14. Stockholm	568.611	28. Mailand	338.666
		29. Helsinki	331.549
		30. Palma/Mallorca	279.511
B. Passagiere, Eigenverkehr			
1. London	3.360.943	15. Jersey (Channel)	453. 4
2. Paris	2.069.855	16. Barcelona	432.260
3. Berlin	995.280	17. Genf	415.192
4. Kopenhagen	839.299	18. Düsseldorf	385.964
5. Frankfurt	807.874	19. Glasgow	366.549
6. Rom	722.210	20. Manchester	355.588
7. Amsterdam	717.882	21. Hannover	343.222
8. Z ü r i c h	691.087	22. Athen	326.812
9. Marseille	525.153	23. Oslo	325.499
10. Stockholm	519.886	24. Nizza	325.368
11. Madrid	515.033	25. München	289.637
12. Hamburg	486.309	26. Palma/Mallorca	278.797
13. Brüssel	459.980	27. Belfast	270.157
14. Dublin	458.685	28. Mailand	222.806
		29. Isle of Man	203.354
		30. Wien	173.948
C. Fracht, Eigenverkehr in To.			
1. London	47.371	15. Stockholm	5.710
2. Paris	37.967	16. Manchester	5.530
3. Amsterdam	27.466	17. Düsseldorf	4.677
4. Berlin	27.110	18. Mailand	3.754
5. Hannover	17.086	19. Genf	3.597
6. Hamburg	12.167	20. Athen	3.383
7. Frankfurt	11.460	21. Wien	2.234
8. Brüssel	10.927	22. München	2.192
9. Kopenhagen	10.427	23. Belfast	2.180
10. Z ü r i c h	8.524	24. Helsinki	2.127
11. Southampton	7.739	25. Oslo	2.049
12. Rom	7.554	26. Stuttgart	2.018
13. Marseille	6.847	27. Madrid	1.980
14. Dublin	6.553	28. Jersey (Channel)	1.979
		29. Nizza	1.828
		30. Glasgow	1.535



### Erklärungen

Unter "A" wurden alle ein-, aus- und durchreisenden Passagiere erfasst. Die Transitpassagiere sind zweimal gezählt.

Die Spalte "B" enthält nur die ein- und ausreisenden Passagiere. Die "Interline"-Passagiere sind inbegriffen.

In der Spalte "C" wurden nur die umgeschlagenen Frachtmengen erfasst, d.h. exklusive Transitfracht, die im gleichen Flugzeug weiterreiste.

Bei den Angaben unter London und Paris handelt es sich um die Werte für alle Flughäfen in der Londoner bzw. Pariser Region.

(AMT FUER LUFTVERKEHR ZUERICH, 22.7.57)

---

### DIE VERKEHRSZUNAHME UEBER DEM NORDATLANTIK

Folgendes sind die Ueberflüge in einer Richtung, die in den vergangenen Jahren je auf der Südroute über Azoren-Bermudas und auf der Nordroute Shannon-Gander (oder nördlicher) geflogen wurden:

	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955
Nordroute	10510	10615	10809	12890	14702	16750	19749
Südroute	2164	1937	1450	1403	1064	1406	1805
Zusammen	12174	12552	12259	14293	15766	18156	21554

(THE AEROPLANE, Mai 1957)

---

1955 21.1.	Gauhati, Indien	Indian Airlines Corp.	DC-3 VT-COZ
Ministry of Communications, 23.3.1955		ICAO AR/403	

Unfall: Das Flugzeug startete mit drei Mann Besatzung um            0546 IST auf dem Flughafen Calcutta Dum-Dum zum Einsatz auf der Frachtlinie nach Gauhati. Start und Fortsetzung des Fluges erfolgten in Verletzung der auf die Wetterminima auf dem Zielflughafen bezüglichen Vorschriften. 0722 nahm das Flugzeug mit der Verkehrsleitung Gauhati Verbindung auf und meldete VFR-Flug in 6000 ft, 25 Meilen vom Flughafen entfernt. Daraufhin wurde ihm die Bewilligung zum Abstieg unter VFR erteilt. 0745 wurde dem Flugzeug auf Anforderung eine Peilung durchgegeben, worauf es Flughöhe 3000 ft auf 15 Meilen Entfernung meldete. 0727 meldete es eine Entfernung von 10 Meilen, worauf ihm die Landeinstruktionen durchgegeben und Meldung beim Einflug in die Landevolte verlangt wurde. - Um diese Zeit herrschte auf dem Flughafen und im unmittelbaren Vorfeld der angeflogenen Piste 03 gutes Wetter, während in einer Entfernung von 2 NM bis auf eine Höhe von 300 ft dichter Nebel lag. - Das Flugzeug flog mit Sicht gegen den Flughafen, flog in die Nebelschicht ein, stiess - mit ausgefahrenem Fahrwerk - im Nebel auf einer Höhe von 43 ft mit Baumspitzen zusammen, wobei die linke Flügelspitze weggerissen wurde, stiess nach weiteren 100 ft auf einer Höhe von 40 ft neuerdings mit Bäumen zusammen, erlitt weitere Schäden, geriet in Brand, prallte nach weiteren 730 ft in einer Entfernung von 2.9 Meilen von der Piste gegen den Boden und brannte aus. Die Insassen kamen ums Leben.

Ursache:            Vorzeitiges Absinken im Endanflug unter VFR durch eine vor der Piste liegende Nebelschicht.

1955 26.2.	Formosa, Argentinien		DH-104 LQ-XWW
			ICAO AIG/ACC/REP/GEN/No.7

Unfall: Das Flugzeug (DH-Dove) startete 1550 mit vier Fluggästen und einer dreiköpfigen Besatzung auf dem Flughafen Formosa. Nach 800 m war es noch nicht genügend gestiegen, um über das erste meterhohe Hindernis hinwegzukommen, stiess gegen einen Marker am Pistenende, gegen die Pistenumzäunung, gegen eine Telefonstange und gegen eine weitere Umzäunung, blieb schwer beschädigt an einer leichten Boden-erhebung liegen und brannte aus. Sechs Insassen wurden sofort getötet, der letzte starb einige Monate später zufolge der erlittenen Brandwunden. - Die atmosphärischen Verhältnisse waren durch eine 8 % unter dem Normalwert liegende Luftdichte und eine erhöhte Lufttemperatur gekennzeichnet, welche eine Leistungsverminderung von 3 % zur Folge hatte. Die Untersuchung der Triebwerke förderte teilweise unpassende Zündkerzen verschiedener Muster zutage; die Propeller wurden auf hoher Steigung vorgefunden. Eine Nachprüfung des Abfluggewichts ergab eine Ueberschreitung des zulässigen Höchstgewichts um 144 kg.

Ursache: Ungenügende Steigfähigkeit in beschränkten Platz-verhältnissen, verursacht durch Ueberschreitung des höchstzulässigen Abfluggewichts sowie durch ungenügende Triebwerkleistung, bedingt durch Vorzündungen zufolge unpassender Zündkerzen und Drehzahlabfall zufolge unvermerkter Verschiebung der Propellerhebel, und durch atmosphärisch bedingten Leistungsabfall.

1955 25.3.	Kopenhagen, Dänemark	BEA	V-700 G-AMOL
Dän.Zivilluftfahrt-direktion, 27.5.1955		ICAO AR/363	

Unfall: Das Flugzeug (Vickers Viscount) startete 1518 GMT            in London zum Dienste auf der Linie London- Kopenhagen-Stockholm, mit einer fünfköpfigen Besatzung und 33 Fluggästen. Der Ueberflug verlief routinemässig. Im Laufe des Nachmittags war auf dem Flughafen Kastrup eine Wetterverschlechterung eingetreten, unter anderem verbunden mit einem Umdrehen des Windes von 170 auf 140 Grad, mit 8 bis 12 kts. Unter diesen Umständen empfahl sich die Benützung der Piste 12, jedoch entschloss sich der Kommandant für die Piste 22, da er mit der neuen ILS-Anlage auf Piste 12 noch nicht vertraut war (was auch andere Flugzeugkommandanten zum gleichen Entschluss veranlasste). Im Abstieg von 1500 ft stand das Flugzeug unter dem Einfluss stark wechselnder Windrichtungen, und als der Kommandant etwa auf 400 ft Sicht auf die Piste erhielt und in den Sichtflug überging, befand er sich links von der Pistenmittellinie. Zum Ausrichten flog er eine ziemlich steile Rechtskurve, geriet dabei über die Pistenmittellinie hinaus, korrigierte wieder nach links und erhielt in diesem Augenblick Bodenberührung mit der Piste, 495 m nach der Pisten-schwelle, schob mit Kurs 240 (statt 223) weiter, durch einen Schneewall über die Piste hinaus, erlitt einen Fahrwerkbruch und blieb schliesslich mit schweren Schäden liegen.

Ursache:            Abweichung vom Normalverfahren für Endanflug und Aufsetzen, bedingt durch schwierige Windverhältnisse.

1955 17.5.	Salisbury, S.Rhod.	Central African Airways	Vik. 1B VP-YEX
MTC Board of Inquiry, 31.8.1955		ICAO AR/388	

Unfall: Das Flugzeug startete um 1115 (LT) auf dem Jan Smuts Airport zum Dienst auf der Linie nach Salisbury, mit 23 Fluggästen und einer fünfköpfigen Besatzung. Der Ueberflug verlief routinemässig über den Wolken auf 11000 ft. Unterwegs eingehende Wettermeldungen sagten ausgedehnte Gewitterbildung in Salisbury voraus. 1404 meldete das Flugzeug Anflug des Flughafens Salisbury Belvedere aus Südwest auf 9000 ft unter IFR, 1415 wurde ihm der Anflug auf Piste 09 bewilligt. 1418 meldete das Flugzeug 600 ft auf VFR und Einflug in die Basis- kurve rechts, 1420 Piste 09 in Sicht. Während der Basiskurve brach der Kommandant den Anflug wegen zu grosser Höhe ab und entschloss sich zur Landung in Gegenrichtung, auf Piste 27. Um unter den gegebenen Geländebeziehungen und bei den herrschenden Gewittern die Piste in Sicht zu behalten, entschloss er sich, den Anflug in einem spitzen Winkel gegen die Piste durchzuführen, so dass er zuletzt auf einer Höhe von 20 ft über der Piste zum Aufsetzen noch leicht nach rechts eindrehen musste. 1426 lag das Flugzeug im Endanflug, auf 300 ft in mässigem Regen, wobei die Piste gut sichtbar war. Etwas später ging jedoch die Sicht durch starken Regen verloren. Der Kommandant fühlte, wie das Flugzeug absank, suchte zu korrigieren und entschloss sich zum Durchstarten. In diesem Augenblick stiess das Flugzeug, leicht nach rechts geneigt, mit dem rechten Rad vor der Piste gegen den Boden, was einen Fahrwerkbruch und schwere Schäden am rechten Motor zur Folge hatte. Ein Durchstarten erwies sich als unmöglich, und es kam zu einer Bruchlandung. Das Flugzeug wurde schwer beschädigt, die Insassen blieben unverletzt.

Ursache: Höhenverlust im Endanflug unter schwierigen Wetter- und Geländebeziehungen, bedingt entweder durch plötzlichen Abwind oder durch Disorientierung beim Einflug in Gewitterregen.

1956 5.11.	Blackbushe, Hamps., Engl.	Britavia	Hermes HP-81 G-ALDJ
MTCA CAP 144, 7.3.1957			

Unfall: Das Flugzeug führte einen Charterflug für das Luftfahrtministerium aus und startete um 1525 GMT vom Flughafen Idris in Tripolis zum Rückflug nach Blackbushe, mit einer dreiköpfigen Besatzung und 74 Fluggästen an Bord. Der Ueberflug verlief routinemässig, und um 2334 nahm das Flugzeug Verbindung mit der Verkehrsleitstelle Blackbushe auf. Im Rahmen eines normalen ILS-Anflugs auf Piste 08, für welchen QFE mit 1021 mb und Pistensicht mit 1200 yds gemeldet worden war, meldete das Flugzeug 2349:52 Ueberflug des Aussenmarkers und 2350:54 Sicht auf die Pistenfeuer (entsprechend einer Entfernung von rund zwei Meilen vor der Pistenchwelle). 2350:58 wurde die Landebewilligung bestätigt. Wenige Sekunden später stiess das Flugzeug mit dem linken Flügel gegen einen Baum, der 3617 ft vor der Pistenchwelle stand und eine Höhe von 59 ft über der Piste erreichte, wurde schwer beschädigt, drehte scharf nach links, sank rasch ab, stiess mit anderen Bäumen zusammen und blieb nach weiteren 3000 ft liegen. Hier geriet es in Brand. Drei Besatzungsmitglieder kamen durch den Aufprall ums Leben, und vier Kinder verbrannten in der anschliessend ausbrechenden Panik. - Die Besatzung war am 4./5. rund 19 Stunden mit 13 $\frac{1}{2}$  Flugstunden im Einsatz gestanden, am 5. weitere 8-12 Stunden mit 8 Flugstunden; dazwischen hatte eine Ruhezeit von rund 10 Stunden auf dem Flughafen Idris gelegen, aber unter sehr ungünstigen Verhältnissen. - Das Befeuerungssystem des Flughafens Blackbushe lag noch wesentlich unter den ICAO-Normen; es wies normale Feuer auf den Pistenseiten auf; die Pistenchwelle war mit hochintensiven Feuern gekennzeichnet, und die Anflugachse mit fünf je 300 ft auseinanderliegenden Feuern. - Der ILS-Gleitweg führte 197 ft über den kritischen Baum hinweg. - Der Höhenmesser des Kommandanten konnte nach dem Unfall nicht mehr kontrolliert werden, derjenige des Copiloten war auf 1023 mb eingestellt, was eine Minderanzeige von 60 ft verursacht haben konnte. - Ein unmittelbar nach dem Unfall auf 600 ft über den Platz fliegender anderer Pilot sah den Flughafen auf eine Entfernung von zehn Meilen und erkannte die Pistenfeuer auf 3-4 Meilen; auf geringer Höhe lag starker Dunst und einzelne Nebelschwaden (was dazu geführt haben konnte, dass die Feuer horizontal und vertikal weiter entfernt schienen, als sie tatsächlich waren). -

Ursache: Unterfliegung des Gleitwegs in einem ILS-Anflug bei Nacht unter ungünstigen Bedingungen nach Sichtkontakt zufolge ungenügender Höhenkontrolle, wahrscheinlich mitverursacht durch Uebermüdung, ungenügende Flughafenbefeuerung und optische Täuschung.