

Aeropers Rundschau

Liebe Mitglieder!	2
Zusammenstossverhütung bei der USAF	3
Ein Fünfjahresplan für die englische Flugsicherung	4
Das Damoklesschwert im Luftraum	5
Kleine Anfrage einer Hostess	6
Pilotenermüdung auf Kurzstrecken	7
Grenzen der Radarverwendung	9
Türverriegelungsunfälle	10

BEILAGEN: Unfallberichte: Rio Tocomar, 23.10.1955
Oreway, Labrador, 17.1.1956
Manchester, 14.3.1957
Boston, 29.10.1957

Mitgliederverzeichnis
Seniorityliste
Vorstand, Organe und Vertretungen der Aeropers

Liebe Mitglieder!

Was ich heute in erster Linie mitteilen möchte, ist nichts Erfreuliches. Ich bringe es aber gleichwohl vor, weil es sich um meine Ueberzeugung handelt. Die Funktion, die ich ausübe und der ich meine Freizeit opfere, spielt dabei keine Rolle.

Seit einiger Zeit macht sich unter unseren jüngeren Piloten (Copiloten) eine gewisse Unruhe bemerkbar, die auf die Anstellung von Ausländern zurückzuführen ist. Sie sind der Ansicht, dass sie zu wenig schnell vorwärts kommen und durch die Ausländer behindert werden. Die Unruhe ist teilweise ziemlich gross; es werden Ansprüche gestellt, und man ist unzufrieden.

Bis heute kann sich aber sicher kein Copilot beklagen, dass er benachteiligt wurde oder zu lange auf die Kommandantenstelle warten musste, wenn seine Leistungen befriedigten. Auf Betriebsgründe zurückzuführende Verschiebungen von einigen Monaten sollte man verstehen können, und der fliegerische Idealismus sollte so gross sein, dass man solche geringfügigen Schmerzen in Kauf nimmt.

Gefällt es Dir bei der Swissair wirklich nicht, und geht es Dir zu wenig schnell vorwärts? Wir wäre es, in diesem Fall einmal ganz ernsthaft nach einem besseren Arbeitgeber zu suchen - und sich dann vor dem Entscheid noch einmal ganz ernsthaft zu überlegen, ob es sich wirklich um einen besseren Arbeitgeber handelt? Es gäbe ja wirklich nichts Einfacheres als eine Kündigung!

Die Reaktion auf die Mitteilung OFP vom 10. Juli 1958 hat deutlich gezeigt, dass alle Betroffenen angenehm überrascht waren, Teilweise hört man auch, dass es nun doch sehr rasch gehe, schneller als erwartet.

Ohne ein wenig Idealismus können wir und unsere Firma nicht leben. Die Schweiz ist zu klein dafür, die Swissair auch, und die Konkurrenz ist übermächtig.

Der heutige Vertrag bringt besonders den jüngeren Piloten viele Vorteile, die früher gar nicht selbstverständlich waren. Meines Erachtens trägt die Aeropers in diesen Dingen eine gewisse Verantwortung. In erster Linie sollten unsere Mitglieder Persönlichkeiten sein; Meckerer gibt es überall.

Gepäckversicherung: Sie haben in letzter Zeit Unterlagen und Anmeldeformulare erhalten. Es ist zu hoffen, dass viele von dieser Versicherung Gebrauch machen.

Loss of Licence: Der Vorstand hat diese Versicherungsfrage wieder aufgenommen, wird Richtlinien festlegen und Offerten einholen. Mitglieder, welche irgendwelche Unterlagen oder Verbindungen zu Versicherungsunternehmen besitzen, möchten sich mit dem Vorstand in Verbindung setzen.

Rechtsstellung des Bordkommandanten: Die Aeropers orientierte das Eidgenössische Luftamt über die Resolution der IFALPA-Konferenz 1958. Das Luftamt hat nun mitgeteilt, dass es die Angelegenheit in nächster Zeit zur Bearbeitung im schweizerischen Recht wieder aufnehmen werde.

Neuaufnahmen: Der Vorstand hat Herrn P. Glauser, Pilot, einstimmig in die Aeropers aufgenommen.

Mit freundlichen Grüßen:

sig. A. Sooder.

ZUSAMMENSTOSSVERHÜETUNG BEI DER U.S. AIR FORCE

Die amerikanische Luftwaffe hat sieben Vorkehrungen getroffen, um so Zusammenstöße zu vermeiden, wie sie sich in den letzten zwei Monaten bei Las Vegas und Brunswick ereignet haben:

1. Nicht-taktische VFR-Flüge von Strahlflugzeugen unter 20.000 ft wurden eingestellt (mit gewissen Ausnahmen).
2. Notfälle vorbehalten, wurde die Benützung ziviler Flugplätze durch taktische Düsenflugzeuge (tactical jets) eingestellt, soweit die Flugzeuge nicht auf den betreffenden Flugplätzen untergebracht sind.
3. Ein klares System zur Berichterstattung über Fastzusammenstöße wurde eingeführt.
4. Zur Verbesserung der Kennzeichnung von Flugzeugen ist die Entwicklung von helleren und leuchtenden Kennzeichen eingeleitet.
5. Eine Anzahl von SAGE- und Radar-Einheiten wurde an die Zivilbehörden abgegeben.
6. Die Zusammenarbeit mit den Zivilbehörden zur Entwicklung von Super-Skyways wird gefördert.
7. Die Abtrennung der Düsentrainer vom Normalverkehr im gesamten Luftraum wird geplant.

(AMERICAN AVIATION, 16.6.1958)

EIN FÜNFJAHRESPLAN FÜR DIE ENGLISCHE FLUGSICHERUNG

Im Juni gab das britische Ministerium für Verkehr und Zivilluftfahrt weitere Einzelheiten zu dem Plan für die Modernisierung des britischen Flugsicherungssystems bekannt, der innerhalb der nächsten fünf Jahre verwirklicht werden soll. Dieser Plan sieht eine erhöhte Verwendung von Rundsuchradargeräten vor, die britischer Auffassung nach bereits seit langem das wesentlichste Element der Flugsicherung darstellen. Ausserdem ist die Entwicklung und Installierung von Radargeräten mit grossen Reichweiten vorgesehen, so dass fast das gesamte englische Luftstrassensystem sich unter ständiger Aufsicht befinden wird, wenn die Strahlflugzeuge die oberen Luftstrassen benutzen werden.

Vier neue Radarstationen sollen an geeigneten Punkten errichtet werden, und zwar voraussichtlich in Südostengland, in Südwestengland, im Gebiet von Manchester und in der Nähe von Prestwick (Schottland). Mit Ausnahme der nördlichen Teile Schottlands überdecken die vier Radarbereiche in 9000 m Höhe fast den ganzen britischen Raum. Die gleichen Radargeräte sollen kleinere Flugzeuge auch in geringeren Höhen bis zu einer Entfernung von 135 km erfassen.

Die Radaranzeigen dieser vier Stationen werden automatisch an die drei von der Militär- und Zivilluftfahrt gemeinsam benutzten Flugsicherungszentren in London (wahrscheinlich London Airport), Mittelengland (Preston) und Schottland (Prestwick) übertragen. Im Rahmen des Planes ist ausserdem die Anlage von elektronischen und anderen Vorrichtungen für Empfang, Speicherung und Weiterleitung der von den Flugsicherungsbeamten benötigten Informationen vorgesehen. Zunächst sollen die Radaranzeigen direkt mit konventionellem PPI übertragen werden. Dieses soll jedoch nach und nach durch Klarbild-Anzeigschirme ersetzt werden, die frei von Trübungen und unerwünschten Echos sind und mit Flugzeugkennungen und Höhenangaben versehen werden. Die staatliche Versuchsanstalt der britischen Flugsicherung untersucht augenblicklich das Problem unter diesem Gesichtspunkt. Im übrigen soll die Industrie aufgefordert werden, Entwürfe vorzulegen, die diesen Anforderungen entsprechen.

Gleichzeitig sind jetzt Vorbereitungsarbeiten für die Einführung halbautomatischer Steuerungs-, Verteiler- und Kontrollgeräte, insbesondere für die Bearbeitung und Auswertung von Flugplänen, im Gang. Man will aus Sicherheitsgründen und um einer schnelleren Abfertigung willen innerhalb der englischen Flugsicherungsorganisation den gesamten Vorgang der Flugplanabfertigung mechanisieren (oder "elektronisieren"). Daneben werden weitere Verbesserungspläne geprüft. So soll z.B. die auf dem Flughafen Bournemouth gelegene Flugsicherungsschule des britischen Ministeriums für Verkehr und Zivilluftfahrt verbesserte Lehrmittel und Geräte erhalten. Ausserdem besteht der Plan, die Versuchsanstalt der Flugsicherung nach Bournemouth zu verlegen, da dort ein neuer Radarsimulator installiert werden soll, mit dem zu Versuchszwecken das zukünftige Luftstrassensystem dargestellt werden kann.

DAS DAMOKLESSCHWERT IM LUFTRAUM

Die Meldungen über Flugzeugzusammenstösse in den U.S.A. mehren sich. Auch bei uns werden Fastzusammenstösse zwischen Militär- und Verkehrsflugzeugen gemeldet!

Piloten, Kameraden, helft alle mit, die Katastrophe bei uns zu verhüten! Wir können nicht warten, bis neue Flugsicherungs-einrichtungen und -verfahren eingeführt sind. Es geht um Menschenleben. Um dein eigenes, um jenes deiner Kameraden, um jenes der vierzig, der siebzig, vielleicht der hundert Passagiere eines Verkehrsflugzeuges.

Wir wollen handeln. Nicht erst morgen, schon heute, und schon vom nächsten Flug an:

Als Militärpilot

- meide die Luftstrasse Zürich-Genf, ganz besonders zwischen 1500 und 3500 m/M!
- meide auf der Luftstrasse Zürich-Mailand (Kloten-Schwyz-Lukmanier-Monte Ceneri) besonders die Höhen zwischen 4000 und 6500 m/M!
- meide die Gegend von Andelfingen-Stammheim und die unter 3000 m/M sehr stark beflogene Strecke Arlesheim-Liestal-Brugg-Kloten!
- verschärfe deine Luftraumüberwachung, wenn du Luftstrassen durchfliegen musst; fliege möglichst ohne Höhenwechsel einan
- . möglichst geraden Kurs; ohne grossen Formationswechsel im Verbandsflug und ohne Evolutionen!

Als Verkehrspilot

- fliege nach einem IFR-Flugplan!
- bleibe auch im VFR-Flug auf der normalen Kontrollfrequenz und verlange Traffic-Informationen!
- melde zwischen 0800-1200 und 1330-1600 Uhr beim Durchfliegen einer Militärflugplatzzone (Payerne, Buochs, Meiringen, Emmen) auf Kanal B deinen Standort und verlange Traffic-Informationen!

Als Sportpilot

hast du es am einfachsten: Halte deine Vorschriften genau ein, treibe intensiv Luftraumbeobachtung, und wenn dein Flugzeug gar mit R/T ausgerüstet ist, so höre die Traffic-Informationen ab!

Als Segelflieger

- ziehe deine Kreise in den Wolken für dein Silber- oder Gold-C nur in den dir dafür bewilligten Räumen!

- halte ohne Bildflugbewilligung genügend Abstand von der Wolkenbasis!

(Flugsicherheitskommission der Aeropers)

KLEINE ANFRAGE EINER HOSTESS

Auf den DC-7-Nordatlantikflügen erhalten die Cockpit-Crewmembers immer - oder doch fast immer - die vorderen zwei der vier Slumber-seats zum Ausruhen. Die Kabinencrew erhält die hinteren, also die mit den schrägen Fusstützen.

Gegen dieses Gewohnheitsrecht möchte ich gerne einen Angriff unternehmen, da eine technische Lösung nicht möglich sei.

Der Grund: Wir Hostessen stehen, gehen und laufen an einem NY-Flug zehn bis zwölf Stunden, ohne kaum je einmal abzusetzen. Unsere Füße leisten also so schon Schwerarbeit. Wenn sie nun während der Nachtruhe noch hinunterhängen müssen, fangen sie sehr unangenehm, manchmal fast unerträglich zu schmerzen an.

Ist es zuviel verlangt, wenn ich bitte, den Hostessen - auf Wunsch - die vorderen Sitze zu geben?

Die PiC werden hiermit gebeten, diesen verständlichen Wunsch der Hostessen zu erfüllen und das Hochlagern der so kostbaren Füße zu unterstützen!

Schreiber, APB

ECONOMY CLASS: It's just a question of higher compression ration - in the cabin. - They get sandwiches because that's all there's room for.

PILOTENERMÜDUNG AUF KURZSTRECKEN

Diese Ausführungen beziehen sich auf die Arbeitsbedingungen jener grossen Anzahl von Piloten, die ausschliesslich auf Kurzstrecken in Verkehrsräumen hoher Verkehrsdichte fliegen. Heute ist es ohne Rücksicht auf die Natur des Einsatzes zulässig, dass ein Pilot 120 Stunden in dreissig aufeinanderfolgenden Tagen fliegt. Wir Piloten sollten aber unter Beizug von andern, die sich um die Zivilluftfahrt annehmen, schon lange um eine ehrliche Einschätzung dessen bemüht haben, wovon eigentlich die Beanspruchung und Ermüdung auf dem modernen Flugdeck abhängen.

Wir sollten irgendeinen Masstab festzusetzen versuchen, um Beanspruchungen und Verantwortungen vergleichen zu können, und dieser Masstab könnte nicht nur im Interesse der Flugsicherheit, sondern auch bei der Festsetzung der Entschädigungen angewandt werden.

Ein einzelner kann nicht viel weiter gehen, denn alle Werte und Faktoren hängen schliesslich von persönlichen Auffassungen ab, aber ich möchte doch das folgende als Beispiel aufführen; es beruht auf der Erfahrung als Kommandant sowohl auf einem der grössten Flugzeuge, die heute über den Nordatlantik fliegen als auch auf dem ersten Düsenverkehrsflugzeug der Welt.

- Ich würde nicht so sehr auf die Flugzeuggrösse abstellen, sondern vielmehr auf die folgenden Elemente:
 1. Flugstunden (inner- oder ausserhalb von Kontrollzonen oder Luftstrassen),
 2. Fluggeschwindigkeit (innerhalb von Kontrollzonen und Luftstrassen),
 3. Anzahl von Starts und Landungen (oder Teilstrecken),
 4. Grösse und Gewicht des Flugzeugs.
- Diese Elemente würde ich wie folgt bewerten:
 - a) die Flugstunde mit 100 Punkten,
 - b) die Flugstunde innerhalb von Kontrollzonen und Luftstrassen mit 50 Punkten,
 - c) Geschwindigkeitspunkte: $TAS \text{ mph}/100 \times \text{Flugstundenpunkte}$ für das Fliegen innerhalb von Kontrollzonen und Luftstrassen (wie b); bei einer Fluggeschwindigkeit von 400 mph und 5 Flugstunden in Kontrollzonen ergäben sich $4 \times 5 \times 50 = 1000$ Punkte,
 - d) für jede Teilstrecke: 300 Punkte,
 - e) Gewichtspunkte: $100 \text{ lb} = 1 \text{ Punkt}$.

Ich bin mir wohl bewusst, dass dieses System etwas Willkürliches an sich hat, aber es beruht auf vielen eigenen Ueberlegungen und Erfahrungen und auf eingehenden Besprechungen mit vielen erfahrenen Piloten über ihre Gedanken über Vergleichswerte.

Wenn wir dieses System auf zwei verschiedene Betriebstypen anwenden, so erkennen wir die Kluft, die heute verschiedene Pilotengruppen voneinander trennt: In 80 Flugstunden würde ein Kurzstreckenpilot in Europa heute etwa 37.500 Punkte erreichen, während er auf der Strecke London-Gander-New York nur auf 17,500 Punkte kommen würde.

Die angegebenen Faktoren beruhen natürlich auf der Annahme gleichen Besatzungsumfangs - aber das ist wieder eine andere Geschichte.

Was ich anstrebe, ist nicht etwa mehr Lohn für weniger Arbeit - ich habe wie andere den Ehrgeiz, wenn nicht der beste, so doch der älteste Pilot der BALPA zu werden. Die Aussichten dafür wären aber gering, wenn ich den Rest meines Berufslebens mit fünf wöchentlichen Arbeitstagen und einem Arbeitstag von 10-11-12 Stunden verbringen müsste - und oft mit einer Ruhezeit, die nur Minuten länger ist als die gesetzlich vorgeschriebenen zehn Stunden.

Ich glaube, dass es auf lange Sicht ebenso sehr im Interesse der Unternehmung wie in jenem ihrer Angestellten liegt, das Maximum an sicherer beruflicher Lebensdauer aus jedem Piloten herauszuholen.

SERVICE WITH SAFETY!

(Cpt.K.T.Quirke, THE LOG, Juli 1958)

DIE HAUPTURSACHE des Zusammenstosses zwischen einem T-33 der Air National Guard und einem Viscount der Capital Airlines, der sich am 20.Mai 1958 in der Gegen von Brunswick, Md., ereignete, lag nach einem Bericht der Untersuchungsbehörde der USAF an das CAB im Ungenügen der Verkehrsleitungsverfahren, insbesondere auf der andauernden Anwendung des Grundsatzes vom "Sehen und Gesehen Werden" im dichtbelegten Raume Washington. Als Mitursache wird das Ungenügen des Ueberwachungsradars genannt, das nun abgeändert wird, und als mögliche Nebenursachen die Sichtbeschränkungen im Viscount wie im T-33 und die Annahme der Piloten, dass beim Fliegen unter IFR Zusammenstösse ausgeschlossen sind.

(AMERICAN AVIATION, 14.Juli 1958)

GRENZEN DER RADARVERWENDUNG

Es kann kaum bezweifelt werden, dass viele Schiffszusammenstösse der letzten Zeit (wahrscheinlich auch jener der "Andrea Doria") durch fehlendes Verständnis für die Eigenschaften und Grenzen der Radarverwendung ermöglicht, wenn nicht geradezu verursacht wurden. Manch ein Pseudo-Navigator weiss theoretisch, dass die Genauigkeit eines Radarkurses auf ein bis zwei Grad beschränkt ist; aber es gibt genügend Anhaltspunkte dafür, dass diese Sorte von Leuten sich nicht bewusst ist, dass ein Kurswechsel von zehn oder zwanzig Grad durch Radar während vieler Minuten nicht erfasst wird - und dass die Zeit, während welcher entschlossene Massnahmen eingeleitet werden müssen, kürzer sein kann.

Es ist diese Art von Pseudo-Navigation - die Verwendung neuer Hilfsmittel ohne entsprechende Entwicklung der Geschicklichkeit in ihrem Gebrauch -, welche die grössten Gefahren mit sich bringt. Wir sind soweit, dass wir unsern Automobilen zutrauen, je nach den Umständen den richtigen Gang zu wählen oder irgendeine andere Anpassung vorzunehmen. Dass diese Geräte uns befriedigen, ist nur teilweise auf die unbestreitbare Geschicklichkeit unserer Ingenieure und Fabrikanten zurückzuführen; diese Einrichtungen sind grösstenteils gerade deshalb erfolgreich, weil ein gelegentliches Versagen nicht zu schwerwiegenden Folgen führen kann.

Dasselbe gilt aber nicht für die Navigation, und besonders nicht in der Luft. Die Geschwindigkeit und die Kosten der Flugzeuge, die Anzahl der im einem bestimmten Raume befindlichen Menschen und die mit dem Flug verbundenen Gefahren entwickeln sich so schnell wie unsere Navigationsverfahren und unseres Erachtens schneller als unsere navigatorischen Fähigkeiten ...

FSF APB 58-7, 15.7.1958)

AMERIKA, DU HAST ES BESSER! Nach einer Mitteilung von Pan American World Airways liefen die Vorschläge der ALPA zur Neufestsetzung der Gehälter der künftigen Jet-Piloten darauf hinaus, dass ein Spitzenkommandant (mit 85 Stunden im Monat und Einsatz je zur Hälfte bei Tag und in der Nacht) eine Erhöhung um \$ 20.000 auf über \$ 45.000 bekommen würde, und ein Spitzen-Copilot um \$ 14.000 auf nahezu \$ 30.000. PAA bot 15% Erhöhung gegenüber dem DC-7C, was für einen Spitzenkommandanten auf 28.589, für einen Copiloten auf 18.035 führen würde.

(AMERICAN AVIATION, 14.Juli 1958)

TUERVERRIEGELUNGSFAELLE

Kurs nach dem Start eines Convair 340 in Sydney hörte man in der Kabine einen Knall, und gleichzeitig erschien das Türwarnlicht. Das Flugzeug landete, und bei der Kontrolle zeigte sich, dass die hintere Kabinentür um etwa 5 cm aufgesprungen war. Der Verriegelungshebel hatte sich von der Verschlussstellung, in welcher er sich vor dem Rollen zum Start befunden hatte, halbwegs in die Öffnungsstellung bewegt. Drei Tage später kam auf demselben Flugzeug eine ähnliche Störung vor; diesmal wurde der Verriegelungshebel in Öffnungsstellung vorgefunden, und das untere Türschloss hatte sich geöffnet.

Im Start eines DC-3 öffnete sich die vordere Ladetüre, und der Start wurde abgebrochen. Trotz gründlicher Kontrolle konnte kein Mangel in der Verriegelung gefunden werden, und es musste angenommen werden, dass die Türe vor dem Start nicht richtig verriegelt und kontrolliert worden war.

Wenige Minuten nach dem Start eines Viscount erschien das Warnlicht für die Gepäcktüre. Das Flugzeug landete, und die Kontrolle ergab, dass die Verriegelung nicht richtig geschlossen hatte. Ein Mechaniker hatte sie vor dem Start vom Boden aus mit Hilfe einer Taschenlampe kontrolliert, aber nicht bemerkt, dass die Warnscheiben unrichtige Stellung anzeigten.

Diese und ähnliche Vorfälle sind Berichten aus dem Jahre 1957 entnommen. Sie sind auf Konstruktions- und Unterhaltsfehler, auf Versehen des Bodenpersonals und der Besatzungen zurückzuführen. Der Pilot ist derjenige, der Notlagen beherrschen muss, die sich daraus ergeben können, und in Flugzeugen mit Druckkabinen können solche Notlagen sehr ernsthaft werden. Der Pilot sollte diesen Dingen daher sein persönliches Interesse widmen, und er sollte so weit als möglich nachkontrollieren, dass die vorgeschriebenen Verfahren eingehalten werden und die Türen tatsächlich geschlossen sind.

(AVIATION SAFETY DIGEST, AUSTRALIA,
Nr. 13, März 1958.)

Don't confuse me with facts and figures, my mind is already made up!

1955 23.10.	Rio Tocomar, Salta, Arg.	Paraguayan National Airline	Norseman ZP-CAX
Argent.Luftfahrtministerium, Nr.538/		ICAO AR/450	

Unfall: Das Flugzeug (Nordwyn Norseman) war auf einem Ablieferungsflug über die Strecke Mexico-Asuncion wie vorgesehen in Antofagast, Chile, gelandet und startete dort - mit dem Piloten als einzigem Insassen an Bord - um 1245 Z zum VFR-Ueberflug nach Salta. Das zu überfliegende Gebiet wies Höhen von über 4000 m/M auf; ein Sauerstoffgerät befand sich nicht an Bord. Um 1400 wurde es 40 km östlich von Olapacato von einem Zeugen auf sehr geringer Höhe über Grund gesehen; dieser vermutete, dass es landen wollte, fuhr ihm in einem Jeep nach und stiess in 20 km Entfernung auf die ausgebrannten Trümmer. Vorher hatte ein anderer Augenzeuge gesehen, wie das Flugzeug in geradem Flug, ohne jede Ausweichbewegung in einen Hügel hineingeflogen war. Die Unfallstelle befand sich 70 m über dem Rio Tocomar auf 4500 m/M. - Am Triebwerk konnten keine abnormalen Feststellungen getroffen werden; zur Unfallzeit befand sich noch ziemlich viel Treibstoff an Bord; das Gelände wäre für eine Notlandung gut geeignet gewesen. - Das Wetter zur Unfallzeit war gekennzeichnet durch Sicht von über 20 km und Hauptwolkenuntergrenze 1100 m/G, Wind ENE 8-10 km/h.

Ursache: Sauerstoffmangel.

1956 17.1.	Oreway, Labrador, Canada	Quebecair Ltd.	DC-3C CF-GVZ
Dept. of Transport, Canada, No.56-1		ICAO AR/5 454	

Unfall: Das Flugzeug startete mit einer dreiköpfigen Besatzung und 15 Fluggästen an Bord auf dem Flugplatz Knob Lake um 2202 AST zu einem Bedarfsflug über Oreway, Labrador, nach Seven Islands, Quebec. Vor dem Start hatte der Kommandant die verfügbaren Wetterberichte eingesehen, sich aber nicht speziell über das Wetter beraten lassen; die Vorhersagen waren zufolge Fernschreiberstörung nicht mehr durchgekommen. Nach routinemässigem Verlauf wurde 2312 Eisbildung festgestellt und die Flughöhe auf 10.000 ft erhöht. 2335 sank der Oeldruck auf dem rechten Motor auf 40 PSI, 2356 leuchtete die Warnlampe auf, und der Kommandant setzte den Motor auf Segelstellung. Da das Flugzeug an Höhe verlor und Geländeerhebungen voraus lagen, entschloss sich der Kommandant zur Rückkehr nach Oreway. Er konnte aber den Platz nicht mehr erreichen, sondern musste vorher einen Notlandungsversuch unternehmen. Dabei stiess das Flugzeug 0052 gegen den Boden, 2000 ft südöstlich der Bahnstation Oreway. Die Besatzung und ein Fluggast kamen ums Leben, zwei Fluggäste wurden schwer, verschiedene andere leicht verletzt. - Die Untersuchung führte auf einen Riss im Kühler des rechten Motors, mit Oelverlust von etwa 2 gal/min, möglicherweise durch einen kleinen Eiszapfen verursacht. - Aus den vor dem Start vorhandenen Wetterunterlagen hätte entnommen werden müssen, dass innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen kein Ausweichplatz zur Verfügung stand. - Das Flugzeug war beim Start um 729 lbs bzw. 2.8 Prozent überladen gewesen.

Ursache: Höhenverlust zufolge Motorausfalls und Vereisung bei sehr hoher Zuladung.

1957 14.3.	Manchester, England	BEA	V-701 G-ALVE
MTCA CAP-147, 26.2.1958			

Unfall: Das Flugzeug stand im Einsatz auf der Linie Amsterdam-
 Manchester, mit einer fünfköpfigen Besatzung und 15
Fluggästen an Bord. Der Flug verlief - unter Einschluss eines
GCA-Anfluges bis unter die Wolkendecke - bis zum Endanflug
routinemässig. Etwa eine Meile vor der Pistenschwelle ging das
Flugzeug plötzlich in eine sinkende Rechtskurve, bis es mit
einer Querneigung von 45-80 Grad mit dem rechten Flügel den
Boden berührte und zerschellte. Dabei wurden zwei Häuser in
Brand gesetzt und zerstört, alle Insassen und zwei Bewohner
dieser Häuser kamen ums Leben. - Das Unfallflugzeug war das
erste Flugzeug dieses Modells und war längere Zeit für Flug-
versuche und Pilotentraining verwendet worden; es wies am Un-
falltag mit 6902 Flugstunden und 4553 Landungen die zweit-
stärkste Beanspruchung aller Flugzeuge dieses Modells auf. -
An der Hauptschraube eines Landklappenbeschlages am rechten
Flügel wurde ein Ermüdungsbruch festgestellt. Die auf hundert
Flugzeugen vorgenommene Nachprüfung von 845 Schrauben ergab
33 Schrauben mit Ermüdungsanzeichen, und am Unfallflugzeug
wurden Ermüdungsanzeichen an vier weiteren Schrauben vorge-
funden. Es ergab sich ferner ein gewisser Zusammenhang mit ei-
ner Abänderung, die bei den bereits ausgelieferten Flugzeugen
besonders schwierig war, was auf dem Unfallflugzeug dazu ge-
führt hatte, dass Beschläge und Schrauben nicht ganz fest und
gerade sassen. Nachträgliche Versuche zeigten, dass - was vor-
her nicht allgemein bekannt gewesen war - die Ermüdung von
Schrauben bei nicht ganz geradem Sitz wesentlich schneller ver-
laufen kann.

Ursache: Verlust der Steuerfähigkeit durch Blockierung der
 Querruder, zurückzuführen auf Losreißen einer Lande-
klappe zufolge Ermüdungsbruch einer nicht genau sitzenden Be-
festigungsschraube.

Bemerkungen: Am 17. März wurden alle Halter vom Hersteller an
 gewiesen, die kritischen Schrauben zu kontrollie-
ren und bei losem Sitz auf Flugzeugen mit mehr als 1500 Landun-
gen zu ersetzen; am 18. wurde diese Anweisung verschärft auf
sofortigen Ersatz aller kritischen **Schrauben**; am 22. wurde eine
Konstruktionsänderung eingeleitet, am 27. waren die ersten Sätze
bereit, und um den 1. Mai herum wurden die Aenderungssätze für
alle Flugzeuge dieses Modells versandt.

1957 29.10.	Boston, Mass., U.S.A.	SAS	DC-7C OY-KNB
CAB AIR No.F-105-57, 19.5.1958			

Vorfall: Das Flugzeug startete um 1516 EST in New York-Idlewild zum Direktflug nach Kopenhagen, mit einer neunköpfigen Besatzung und 50 Fluggästen an Bord. Nach routinemässigem Verlauf begann um 1715 - 200 Meilen von der Küste entfernt auf 21000 ft - das Triebwerk rauh zu laufen. Kurz darauf sank der Ladedruck und der Oeldruck auf Motor Nr.1, während gleichzeitig die Oeltemperatur anstieg. Als die Besatzung den Propeller auf Segelstellung setzen wollte, stieg die Drehzahl auf 4000 t/min und konnte dann nicht mehr vermindert werden. Im Auspuff erschienen Funken und Flammen. 1728 meldete das Flugzeug Notlage und Rückkehr nach Idlewild, 1956 Treibstoss-Schnellablass. 1804 startete ein Flugzeug der Küstenwache; 1942 traf dieses auf das in Not befindliche Flugzeug und blieb in seiner Begleitung. 1905 entschloss sich der Kommandant zur Landung in Boston und erhielt die Bewilligung. Im Absinken von 6000 auf 4000 ft verlor das Flugzeug etwa um 2028 den Propeller Nr.1 unter Feuer- und Flammenentwicklung, die aber nach Einsatz einer Reihe Feuerlöcher wieder aufhörte. 2044 landete das Flugzeug bei gutem Wetter in Boston.

Ursache: Ermüdungsbruch in einem Zwischengetriebe, mit nachfolgender Verklemmung des Stauerventils für die Propellerverstellung.

Bemerkung: Im Auswertung der Untersuchungsergebnisse und ähnlicher Vorfälle erliess die CAA eine Weisung auf Ersatz des fraglichen Getriebes bis spätestens zum 31.Juli 1958 und leitete Massnahmen ein, um das Ueberdrehen von Propellern und den Ausfall der Steuerung zu verhindern.