

Aeropers Rundschau

Liebe Mitglieder!	2
Der geleerte Kropf	5
Umfrage betreffend Rundschau	6
Sturzflug Boeing 707	7
Fahrwerkängel Boeing 707	7
Rösi hinten, Rösi vorne	8
Ein neuer Trainingsunfall auf Boeing 707	10
Unfallfolgen	13
Pilotenfehler?	14
Rechtsstellung des Bordkommandanten	15

Beilagen: IFALPA Monthly News Bulletin

Unfallberichte: Manor Farm, Skyways, 1.4.1958
Woonsocket, 15.12.1958
Tri-City, 8.1.1959
Chicago, 15.3.1959

Umfrage betreffend Rundschau
Pilotenfehler?

Liebe Mitglieder!

Da bei Erscheinen der letzten Rundschau wohl wichtige Sachen vor der Entscheidung standen, jedoch noch nicht publikationsfähig waren, konnte ich mich kurz fassen; dies umsomehr, als ich 4 Wochen abwesend war. Soviel zur Erklärung, da einige Mitglieder die "Kürze" falsch auslegten. Es soll mich freuen, dass ich heute über wesentliche Beschlüsse und Vereinbarungen berichten kann.

Der Vorstand hat beschlossen, Herrn Dr. Hunziker als Sekretär auf Neujahr anzustellen. Unser künftiger Sekretär dürfte den meisten bekannt sein, und ich glaube, die Frage der Eignung für diesen Posten liegt ausserhalb jeder Diskussion. Zum Verständnis des scheinbar raschen Entschlusses muss ich die Vorgeschichte kurz streifen. Intern im Vorstand waren wir uns schon länger im klaren, dass Herr Dr. Hunziker ideale Voraussetzungen für den Posten eines Sekretärs der Aeropers hätte (Jurist, genaue Kenntnis unserer Verhältnisse und Anliegen, aufgeschlossene und initiative Persönlichkeit). Nachdem aber die Vertragsverhandlungen, an denen unser vorgesehener Sekretär massgebend mitgearbeitet hat, angefangen hatten, konnten wir natürlich mit der Frage, ob er an diesem Posten überhaupt interessiert wäre, nicht an ihn herantreten, bis wir vor einem Monat zufällig erfuhren, dass er die Swissair verlasse und bereits eine neue Stelle in Aussicht habe. Diese Meldung hat uns aus dem Busch geklopft, und wir kamen zu einer Einigung mit ihm. Zur Kompetenzfrage, ob der Vorstand diesen Entschluss ohne Abstimmung überhaupt fassen durfte, sei folgendes dargelegt. Gemäss § 24 unserer Statuten ist der Vorstand zuständig und finanziell überschreitet der Vorstand seine Kompetenzen nicht, da er laut § 23 über die Höhe der Jahreseinnahmen verfügen darf, die für das laufende Geschäftsjahr durch Ausgaben nicht überschritten werden. Für die definitive Anstellung wird nächstes Jahr eine Abstimmung stattzufinden haben. Ich möchte darauf hinweisen, dass der Vorstand Herrn Dr. Hunziker die Zusicherung gegeben hat, dass er sich für eine ehrenvolle Wahl voll einsetzen werde, denn für Herrn Dr. Hunziker ist natürlich dieser Schritt ausserordentlich entscheidend für seine weitere Laufbahn. Der Vorstand hat seinen Beschluss einstimmig und ohne Vorbehalt gefasst in der Ueberzeugung, dass die Gelegenheit einmalig ist, um in nächster Zeit zu einem geeigneten Sekretär zu kommen. Die Abstimmung wird somit den Charakter einer eigentlichen Vertrauensabstimmung annehmen.

Bei den Verhandlungen über den Arbeitsvertrag ist eine Einigung erreicht worden über die finanzielle Seite, während einsatztechnische Probleme noch nicht endgültig bereinigt sind. Generell lässt sich über die vereinbarte neue Salarierung folgendes sagen:

1. Uebergang auf Fixbezahlung unabhängig von den geflogenen Stunden, wobei gleichzeitig der Uebergang von Flug- auf Blockstunden vollzogen wird, wie es auch bei anderen Gesellschaften üblich ist.

Als Grundlage für die Fixierung der neuen Salärkurven dienten 200 bisherige Stunden mit kleinen Abweichungen.

2. Die Karriere des Copiloten wurde grundlegend geändert, indem der Begriff First Officer eingeführt und der First Officer lohnmassig dem DC-3-Kdt. gleichgestellt wird. Ein Copilot, der mindestens 3 Jahre fliegt und auf DC-6, DC-7 oder SE 210 eingesetzt wird, wird offiziell zum First Officer ernannt. Copiloten, die im Moment vorzeitig auf SE 210 benötigt werden, kommen sofort in diese Kategorie.

Ferner wird der Begriff des Senior First Officer eingeführt, der lohnmassig dem CV-Kdt. gleichgestellt wird. Ein Copilot, der auf DC-8 oder CV 600 eingesetzt wird und 5 Jahre fliegt, wird zum Senior First Officer ernannt.

3. Die Kurve der CV-Kdt. wird noch leicht erhöht über bisherige 900 Stunden, weil der Grossteil der CV-Kdt. als First Officer auf DC-8 und CV 600 vorgesehen ist.
4. DC-6, DC-7, und SE 210 Kommandanten sind in einer Kurve zusammengefasst, die im theoretisch 1. DJ mit 840 DC-6-Stunden beginnt und im 15. DJ mit 900 heutigen DC-7-Stunden endet. Im 6. DJ werden 900 DC-6-Stunden ausbezahlt.
5. Für DC-8- und CV-600-Kdt. wurde eine Kurve geschaffen, die um Fr.4000.- über der unter 4) genannten Kurve liegt.
6. Wir verzichten auf eine Spezialentschädigung für Nachtflug und Deadheading. Als Bremse gegen überbordendes DH-Fliegen werden diese Stunden teilweise wie geflogene Stunden behandelt.
7. Eine Loss-of-Licence-Versicherung wird obligatorisch erklärt werden, wobei sich die Swissair mit Fr.100.- pro Pilot und Jahr beteiligt.
8. Volle Lohnzahlung wird bei Unfall auf 2 Jahre und bei Krankheit auf $2\frac{1}{2}$ Jahre garantiert, wobei wir 1,7 ‰ des zu versichernden Lohnes selber übernehmen müssen.
9. Die anrechenbaren Dienstjahre in der VE (Regl. § 12) werden um 5 Jahre vorverschoben, so dass nach 20 VE-DJ das Maximum der Rente erreicht wird.
10. Nach vollendetem 50. Altersjahr besteht die Möglichkeit einer vorzeitigen Pensionierung, wenn einer nicht mehr fliegen kann.
11. Wir verzichten auf freiwilligen Rücktritt bis zum einheitlich festgelegten Rücktrittsalter von 55.

12. Unser Postulat einer Uebergangsrente in der Höhe der AHV-Rente, bis die AHV bezahlt, wurde vorläufig mangels Finanzierungsmöglichkeit verschoben auf 1961. Zu jenem Zeitpunkt soll auch die ganze Berechnungsart des "Kuches" neu überprüft werden, da wir unseren Anteil basierend auf Planungszahlen berechnet haben.

Ueber alle diese und weitere vertragliche Aenderungen wird eine orientierende Schrift zusammengestellt werden, und wir haben die Absicht, Orientierungsabende durchzuführen.

Auf eine Anfrage, in welche Seniority-Gruppe Herr M.Hess (ehemaliger Pilot der Swissair) in Falle einer Wiederanstellung eingeordnet werden soll, hat der Vorstand beschlossen, bei einem Wiedereintritt könne er in die Klasse XVII aufgenommen werden, da ein Upgrading mit dieser Klasse vorgesehen wäre.

Ebenfalls durch Vorstandsbeschluss wurde eine Anfrage betr. Herrn H.Schnyder nach dem gleichen Grundsatz behandelt, dass ein in die Swissair eintretender resp. wiedereintretender Schweizer Pilot mit mehrjähriger Linienerfahrung ungefähr gleich in die Seniority einzustufen sei wie ein ausländischer Pilot. Herr Schnyder wurde ebenfalls in Klasse XVII eingeteilt, da er vorerst als Copilot eingesetzt wird und mit dieser Klasse in ein Upgrading auf CV-440 kommen soll. Er war früher schon als PIC CV-240 eingesetzt worden.

Zur Parkplatzfrage lässt sich folgendes berichten. Es wird für Crew Members ein eingezäunter, deutlich gekennzeichnete Parkplatz geschaffen bis zur definitiven Lösung im Zusammenhang mit dem Parkhaus. Durch Verteilen von speziellen Abzeichen wird eine Kontrolle ermöglicht und ein amtlich publiziertes Verbot gestattet dann die Büssung von unberechtigten Parkbenützern.

In letzter Zeit mehren sich Klagen wegen Beschädigungen von parkierten Autos oder Diebstählen aus den Autos. Wir möchten eine kleine Statistik über diese Vorkommnisse zusammenstellen. Damit wollen wir mithelfen, dass zur Verbesserung der Ueberwachung in nächster Zeit eine ständig besetzte Polizeistation auf dem Flugplatz geschaffen wird. Ich bitte alle Mitgliedern, Herrn Zuberbühler eine kurze Notiz über solche Vorfälle zukommen zu lassen.

Mit viel Mühe und Geld wurde uns ein Crew Room zur Verfügung gestellt. Leider muss ich schon nach kurzer Zeit berichten, dass dort nicht nur anständige Leute ihre freie Zeit verbringen, sondern dass offenbar auch zeitweise Vandalen hausen. Anders ist es nämlich nicht zu erklären, wenn ein Fauteuil regelrecht geschlissen wird. Solche Aktionen sprechen für sich selbst, und es ist unnötig zu sagen, dass solche Rowdies nicht in unsere Reihen gehören. Wir sind nicht die einzigen, die diesen Raum benützen, und ich möchte mit diesen Bemerkungen eher darauf aufmerksam machen, in Zukunft bei ähnlichen Vorfällen einzugreifen, selbst wenn einer nur als zufälliger Augenzeuge damit zu tun hat.

Mit freundlichen Grüßen:

sig. R.Hofer

DER GELEERTE KROPF

Erfreulicherweise haben bereits einige Mitglieder die Gelegenheit ergriffen, ihren Kropf zu leeren. Zur Beruhigung der Redaktion sind die ersten Zornesblitze sogar gegen die Aeropers selbst gerichtet. Die Namen der Einsender werden von mir streng vertraulich behandelt. Schi.

Ich binn ein junger Co-Pilot. Was die Aeropers ist und will, weiss ich eigentlich heute noch nicht genau. Zusammen mit den Kollegen meiner Pilotenklasse fand ich, man müsse einfach beitreten, weil ja alle andern auch dabei sind. Von meinem ersten Lohn bezahlte ich die nicht geringe Eintrittsgebühr und den Jahresbeitrag. Darauf passierte überhaupt nichts. Als ich reklamierte, erhielt ich nach einem halben Jahr die Rundschau zugestellt. Könnte nicht der Vorstand jede neue Pilotenklasse vor Ende der Schulung über Zweck und Ziel der Aeropers orientieren?

: Wenn nichts passiert, so kannst Du annehmen, dass die Rundschau auch vom Vorstand nicht gelesen wird!

1954 → 2014

Abstimmungen an Aeropers-Versammlungen regen mich immer wieder auf, weil es ganz undemokratisch zugeht. Kommt z.B. ein Vorschlag zur Abstimmung, der von den meisten Mitgliedern als gut befunden wird, so braucht es nur die Intervention eines Funktionärs, und schon wechselt ein grosser Teil seine Meinung. Warum nicht endlich geheime Abstimmungen?

: Undemokratisch finde ich dieses Verfahren nicht, denn nichts erinnert mich so sehr an eine Gemeindeversammlung im kleinen Dorf wie ein Aeropers-Abend. Dort sind es Pfarrer, Lehrer und Doktor, hier eben, sicher ungewollt, die Funktionäre, welche eine Abstimmung beeinflussen können. Aber eben, die sogenannte Zivilcourage.....

Sollte nicht von der Aeropers ein kräftiger Vorstoss betr. "Diplomatischer Kurier" gemacht werden? Meiner Ansicht nach sollte der Kurier nicht durch die Piloten besorgt werden. Ganz besonders auf Langstrecken, wo die Besatzungen wechseln, wo auf Zwischenstationen aus- und eingeladen wird, fremde Mannschaften wie Bienenschwärme in und um die Flugzeuge klettern.

Vorschlag: Security-Locker nicht im Cockpit, sondern im unteren Gepäckraum. Die Schlüssel nur an die Stationmanager abgeben, resp. an die entsprechenden Frachtbeamten, welche für den Kurier beauftragt sind.

Grund: Es ist nicht die Aufgabe eines Besatzungsmitgliedes, Frachtdienst zu machen; diese Arbeit gehört nicht in unser Pflichtenheft. Es werden uns auch nicht VIP ins Cockpit gegeben, die sich noch wichtiger vorkommen und wenn möglich für x-Millionen versichert sind. Vielleicht müssen wir in Zukunft solche Wertstücke auf die Knie nehmen und unterschriftlich überreichen! Diese Frage sollte von der Aeropers mit allem Nachdruck behandelt werden. Vorkommnisse und Rundschreiben sollten genügend Material liefern.

: Könntest Du den Inhalt sehen,
Würde Dir der Zorn vergehen.

UMFRAGE BETREFFEND RUNDSCHAU

Unsere Mitglieder hatten Ende 1955 Gelegenheit, in einer Umfrage ihre Auffassung und ihre Wünsche für die Gestaltung der Rundschau bekanntzugeben. Vorstand und Redaktion haben sich seither getreulich bemüht, diesen Wünschen so weit als möglich Rechnung zu tragen. Da seither eine verhältnismässig lange Zeit verstrichen ist, während welcher sich vieles geändert hat, wird nun neuerdings eine solche Umfrage gestartet. Die Mitglieder werden daher gebeten, das dieser Nummer beigefügte Blatt auszufüllen und sobald als möglich in den Aeropers-Briefkasten einzuwerfen.

On a flight from Düsseldorf to Brussels (or was it München to Strassburg?) the pilot called in after takeoff and was asked by the controller: "Do you want to proceed direct to Brussels (or was it Strassburg?)?"

Pilot, expectingly: "Oh-yes, can I go direct? Can I?"

Controller, flatly: "No, you cannot!"

(Der Flugleiter, Oktober 1959)

ABKLAERUNG DER SCHULDFRAGE BEIM STURZFLUG EINER BOEING 707

(UPI) Die amerikanische Zivilluftfahrtbehörde hat dem Copiloten Samuel Peters die Hauptschuld an dem gefährlichen Sturzflug gegeben, den im Februar dieses Jahres ein Düsenverkehrsflugzeug von Typ Boeing 707 der Pan American Airways über dem Atlantik vollführte. Zwar sei der Vorfall auch die Folge mechanischer Fehler; doch trage Peters die Hauptschuld, weil er die Instrumente nicht mit genügender Aufmerksamkeit beobachtet habe.

Die Boeing 707 war am 3. Februar mit 119 Passagieren an Bord auf dem Fluge von Paris nach New York über dem Atlantik aus 10.500 Metern Höhe bis auf 1800 Meter gestürzt, nachdem die automatische Steuerung versagt hatte. Dem Piloten der Maschine, V. Waldo Lynch, war es buchstäblich in letzter Minute gelungen, die schwere Maschine abzufangen und wieder auf Kurs zu bringen. Peters hatte nach dem Zwischenfall für sechs Monate Startverbot, Lynch eine Geldbusse von 2000 Dollar erhalten, weil er sich nicht im Cockpit aufgehalten hatte. Die Zivilluftfahrtbehörde erklärte, wenn der Copilot die Instrumente mit der gebotenen Aufmerksamkeit beachtet hätte, hätte er sofort nach dem Ausfall der automatischen Steuerung die Maschine auf Kurz halten können.

(NZZ)

Cpt. Peters hat sich nun entschlossen, überhaupt seinen Abschied zu nehmen und sich seiner Ranch und seinen anderen geschäftlichen Interessen zu widmen. Ueber die Angemessenheit der Strafe können wir uns kein Urteil erlauben, aber in San Francisco wurde sie allgemein als viel zu scharf empfunden.

(AIRLIFT, September 1959)

DIE MAENDEL AM FAHRWERK DER BOEING 707

Die in letzter Zeit aufgetretenen Mängel am Fahrgestell der Boeing 707 sind nach Angaben eines Boeing-Ingenieurs auf das Versagen der Stossdämpfer zurückzuführen. Dadurch konnte das Fahrbein im extremen Winkel gegen einen Bolzenkopf schlagen, was schliesslich zum Zusammenbruch des Fahrwerks führte. Die FAA hat eine Ueberprüfung aller 707-Fahrgestelle angeordnet. Sofern Eindruckstellen von mehr als 0,125 mm feststellbar sind, ist das Fahrwerk zu erneuern. Ausserdem hat die FAA die Installation neuer hydraulischer Pumpen gefordert.

(THE AEROPLANE, 21.8.1959)

ROESI HINTEN, ROESI VORNE.

sRösi hat wieder einen Chummer. Und auch dieser betrifft vor allem den NA. Es hat für einmal sein Herz, rein bildlich gesprochen, allerdings weder beim Hü deponiert noch bei mir persönlich ausgeschüttet, sondern einem seiner männlichen Berufskollegen sozusagen in die Schreibmaschine gelegt. Erschüttert ob soviel Herzlosigkeit (?), die Rösis Lebenspfad verdüstert, ging besagter Berufskollege, offensichtlich mit Tränen des Mitleids im Auge, hin und schrieb einen offiziellen Brief. Wie es aber so geht mit den Tränen, sie vermindern unter anderm auch das Sehvermögen, so dass einige Vorwürfe einem ungetrübten Urteil nicht ganz standzuhalten vermögen.

Beim Objekt des Chummers handelt es sich um eine für uns männliche Erdwürmer im allgemeinen als recht erfreulich empfundene Erscheinung (Ausnahmen werden grosszügig übergangen): Um Rösis Nurnochganzkurzstreckenfortbewegungsapparat: Um d'Läuf! Ach, sie werden so müde, diese Wunderknickstützen, beim Kabinentrab. Es gibt nur ein Erholungsmittel dafür oder dagegen: Hoch! Lagerung. Womit wir bei der fast intimen Oertlichkeit der Hochlagerungsstätte von Rösis Laufmaschinenrennbahnen angelangt wären, wenn nicht die bösen Männer (natürlich) ...

Nachdem die ingeniöse Einrichtung des Crew-Compartment in der Dizzy Seventhree (=engine) erfunden worden war, schienen die beiden hinteren Clumberetts ganz selbstverständlich und automatisch unseren Holden reserviert. Schon damit sie hinter dem Vorhang wohl versteckt die Phantasie der restlichen Besatzung nicht unnötig belasteten, oder gar den Autopiloten vom rechten Kurs abbrachten. Ebenso selbstverständlich schief deshalb z.B. der F/E auf einem vorderen Sitz. Nun sind Flight Engineers aber technisch begabte und gründliche Leute. Sie studierten die Zusammenhänge von Lagewinkel, Blut Fuel-Flow, Betriebstemperatur und Ameisen-RPM. gingen hin und erfanden die Fussstütze. Für die vorderen Clumberetts natürlich. Grosse Augen von hinten und freundliches Schreiben an die Herren PiC, der Cabin-Crew doch wenn immer möglich die vorderen Sitze zuzuweisen, von wegen möglichst hoch etc. etc. Worauf sich der nicht so sehr krampfadergefährdete Teil der Crew allsogleich nach hinten verzog.

Aber ohä. Flight Engineers wissen, wie man Sitzrücklehnen aushängt, ganz nach unten klappt und sich erst recht ganz bequem einrichtet. Ein Wunderbett. Flach wie Audrey Hepburn. Weniger schön war, dass man hie und da auch die Fussstütze mitlaufen liess und vielleicht sogar das eine oder andere Mal zleidwerchte, indem der vordere Sitz einige Zentimeter nach vorne geschubst wurde. Schönere Betten als dort hinten gab es im

im ganzen Flieger keine mehr. Das Schubsen und die Stützen waren aber sicher wenige unrühmliche Ausnahmen und berechtigen nicht zum Vorwurf des "unhaltbaren Zustands".

Offensichtlich falsch ist die Behauptung, man könne die Rückenlehnen der vorderen Slumberette nicht mehr normal nach hinten stellen. Man kann sich nur nicht über die Normalstellung hinaus ganz nach hinten unten klappen, ganz einfach, weil man sonst dem mehr oder weniger lieben Hintermann die Flossen ein-klemmt. Voilà. Quintessenz (im Gegensatz zum Schreiben, das die F/E erhalten haben): Die meisten Kabineler möchten wieder hinten schlafen. (Festgestellt habe ich das bei einer Art Rundfrage bei Beteiligten. Eine neue Art Knopftrick: "Aexgüsi Frölein, ich chum wägenere Rundfrag"!)

Vorschlag 1 (hiemit zur Prämierung eingereicht): Die Flight-Crews nehmen Yoga-Unterricht, stellen sich im hinteren Teil des Crew-Compartments auf die Frisur und erleben so ein Maximum, sowohl in Bezug auf Hochlagerung des Fahrgestells wie auch der allgemeinen Erholung. Aussichten eröffnen sich da! Gewichtsmässig werden zwei Slumberette gespart und die beiden vorderen kann man an Erstklasspaxen verkaufen. Berechnet man die demzufolge anfallenden jährlichen Mehreinnahmen, beziehungsweise die diesbezügliche Vorschlagsprämie, dann vertätscht den ganzen Vorschlagskredit für die nächsten fünf Jahre.

Vorschlag 2 (als TI, bis Training für Nr.1 genügend): Me muss halt rede mitenand. Mit allen. Und die Schlafordnung, bevor das grosse Schnarchen ausbricht, festlegen und bestimmen. Dazu kommt der väterliche Blick auf Sitzabstand mit Seitenblick Richtung F/E. Als ausgesprochen unschön wird empfunden, wenn sRösi plus Kollegin nach geschlagener Kabinenschlacht erschöpft mit ihren unteren Verlängerungen in die Höhe sinken möchten und noch knapp ein armseliges Wuldeckeli und ein leeres Kissenüberzügli vorfinden. Ueberdosierte Captain-Deep-Freezer-Betten sollen hier oft nicht unschuldig sein. Auch findet sRösi, sein Koffer sollte wenn möglich von anderen nicht als Ersatzfussstütze verwendet werden, da darin oft Jäckli und andere Strip-Tease-Utensilien verpackt sind.

An die anderen denken, auch wenn die Wellenlänge oft gar nicht stimmt! Und da es sich in diesem speziellen Fall doch um sRösi handelt, um sRösi mit all seinen vorderen Zügen und hinteren Teilen - will sagen Vorzügen und Nachteilen - sollte dies doch nicht allzu schwer fallen.

mu

CG! WIE WAERE ES, WENN AUCH DU EINMAL ETWAS UEBER SROESI SCHREIBEN WUERDEST? ODER UEBER SONST ETWAS AN- ODER AUFREGENDES?

EIN NEUER TRAININGSUNFALL AUF BOEING 707

Was immer die unmittelbare Ursache gewesen sein mag - eine Mitteilung von Boeing spricht von einer Fehlbedienung der Steuerorgane -, so kann doch der Verlust dreier Motorgondeln, der am 19. Oktober zum Absturz des Boeing 707 führte, nur weitere Missverständnisse über die strukturelle Stärke in gewissen extremen, aber möglichen Flugzuständen erzeugen. Dies umso mehr, als ein ähnlicher, wenn auch nicht so katastrophaler Unfall erst acht Monate zurückliegt.

Das Flugzeug 707-220 (mit Triebwerk JT4A) war eines der fünf von Braniff bestellten und befand sich mit einer achtköpfigen Besatzung auf einem Angewöhnungsflug. Vom Braniff-Piloten gesteuert, kippte das Flugzeug auf einer Höhe von 12000 ft ab, beim Herausnehmen aus einem übungsmässig vorgeführten ungewöhnlichen Flugzustand. Dabei wurden die drei Motorgondeln losgerissen. Jetzt übernahm der Boeing-Pilot die Führung. Es gelang ihm, das Flugzeug wieder in den Horizontalflug überzuführen. Mit der übriggebliebenen Triebwerkeinheit führte er es zu einer Bauchlandung gegen den nächstbesten Ort. Die vier Ueberlebenden Insassen hatten sich hinten befunden; alle erlitten einen Schock, aber keine ernstlichen Verletzungen.

Während die Mitteilung von Boeing deutlich auf einen Pilotenfehler hinweist, so stellen sich doch einige weitere Fragen. Erstens wird man die Stärke der Triebwerkaufhängung überprüfen müssen. Der Boeing 707 ist wie ähnliche Flugzeuge zur Aufnahme hoher Lasten konstruiert und wurde nach dieser Richtung hin auch gründlich erprobt - aber Verkehrsflugzeuge sind nicht gebaut für die Aufnahme von Schlaglasten der Art, wie sie bei diesem Unfall aufgetreten zu sein scheint.

Ferner dürfte sich eine Ueberprüfung der Steuereigenschaften in den kritischen Flugzuständen empfehlen. Der Unfall kann unter ähnlichen Umständen eingetroffen sein wie jener vom 25. Februar, als bei der Vorführung asymmetrischer Triebwerkleistung auf einem Übungsflug der Pan American die Mindestgeschwindigkeit unterschritten wurde. Damals kippte das Flugzeug scharf nach einer Seite hin und begann zu trudeln; eine Gondel wurde entweder beim Abkippen oder beim Herausnehmen aus der Vrill losgerissen.

Obwohl der Pilot im Fehler sein mag, wenn er unter solchen Bedingungen die zulässige Geschwindigkeit unterschreitet, so bleibt doch die Frage, ob er in der Wahrung der Steuerbarkeit in solchen Verhältnissen kleinere Wunder vollbringen muss. In den beiden Unfällen waren die Piloten wohl neu auf dem Boeing 707, aber durchaus erfahren im Fliegen von grossen und schwierigen Transportflugzeugen.

Der Unfall lenkt die Aufmerksamkeit aber noch auf einen dritten Punkt. Dieser betrifft die Trainingsverfahren und die Frage, wie

weit man über eine Vorführung betrieblich wahrscheinlicher Verhältnisse hinausgehen sollte. Es ist selbstverständlich wichtig, dass ein Pilot mit allen Eigenschaften seines Flugzeuges vertraut gemacht werden sollte, aber wenn die Führung in extrem asymmetrischen Verhältnissen Tücken aufweist, so dass die Vorführung gewissermassen auf des Messers Schneide spielen muss, so sollte etwas zur Beseitigung solcher Tücken unternommen werden. Wenn aber ausser bei groben Fehlern in der Führung keine Schwierigkeiten entstehen können, so scheint es überflüssig zu sein, eine Situation vorzuführen, die im Betrieb nicht vorkommt. Zwei Unfälle und ein Vorfall mit dem Boeing 707 sind aus Umständen heraus entstanden, die offenbar bei den bisherigen Flugzeugen keine Schwierigkeiten boten.

Der Verlust dieses Flugzeugs wird die Londoner Versicherer über 500.000 £ kosten. 32% des Versicherungswertes lagen nämlich in London, ganz abgesehen von der Rückversicherung amerikanischer Versicherer. Die Versicherungsverluste mit neuen Turboflugzeugen belaufen sich im laufenden Jahr bereits auf über 12 Millionen Dollar.

THE AEROPLANE, Oktober 1959)

Zwischen den Piloten und ihren Flugzeugen bestehen Geheimnisse, die kein Nichtflieger je ergründen wird. Jedes Flugzeug hat seine besonderen Tücken und Schwächen, und der Pilot, der sie nicht heraussucht und erprobt, wird sie eines Tages in einer kritischen Lage entdecken. Dann ist es vielleicht zu spät. Jeder Pilot lernt aber auch, dass ihm ein wohlkonstruiertes Flugzeug seine eigenen Tücken, Schwächen und Mängel viel weiter zu verzeihen geneigt ist, als er sich träumen lassen dürfte. Letzte Woche vereinigten sich die Tücken eines berühmten Flugzeugs mit Pilotenschwächen zu einer Kombination, die für beide Seiten eine heroische Probe darstellte und fast zu einem glücklichen Ende geführt hätte. Fast, leider nicht ganz.

Das Flugzeug war ein ganz neuer Boeing 707, der erste der für Braniff International bestimmten Reihe. Eine besondere Tücke dieses Musters liegt, wie der 32jährige Boeing-Pilot Russel H. Baum dem 49jährigen Braniff-Veteranen Jack Berke vorführen wollte, in der verrückten Reaktion auf übermässiges seitliches Schieben: Zuviel nach links oder nach rechts geschoben, wird das Flugzeug seitlich abkippen (weil einer der scharf gefeilteten Flügel übermässig viel Auftrieb erzeugt, während der andere fast allen Auftrieb verliert). Auf einer Höhe von 12000 ft über den Vorstädten von Seattle versuchte Berke, mit auf 40 Grad ausgefahrenen Klappen, dem Grenzzustand nahezukommen, indem er das rechte Seitensteuer ausschlug und das Flugzeug so ins Schieben brachte.

Was dann im einzelnen geschah, wird die CAB-Untersuchung erstellen müssen. Möglicherweise setzte Berke die Korrektur zu

spät an, vielleicht drückte er versehentlich noch mehr nach rechts. Jedenfalls überschlug sich das Flugzeug in Rückenlage, wobei sich drei Triebwerkeinheiten losrissen.

Baum übernahm die Führung und wies Berke an, ihm zu helfen, das Flugzeug wieder nach links aufzurichten. Das gelang auch - nur rollte es weiter nach links. Da nur noch der rechte innere Motor zur Verfügung stand, der kaum genügt hätte, um das Flugzeug nach rechts zurück zu rollen (?), nützte Baum die gegebene Bewegung aus und vollendete die Rolle links.

Kaum lag das Flugzeug wieder gerade in der Luft, bracht an den losgerissenen Leitungen von Motor Nr.2 Feuer aus. Baum wusste, dass ihm nur noch Sekunden bis zu einer Explosion (?) zur Verfügung standen. Fahrwerk und Landeklappen konnte er nicht mehr bedienen, da elektrisches und hydraulisches System ausgefallen waren. Er flog gegen einen Landeplatz, und Bordmechaniker George Hagen arbeitete an Klappen und Fahrwerk. Boeing-Pilot William Allsop, zwei Braniff-Leute und ein Vertreter der FAA bezogen Sitze im Heck des Flugzeugs; ein anderer Braniff-Pilot, Frank Staley, setzte sich weiter vorn. Baum Flug in Spiralen nach unten, in der Hügellage bei der Stadt Oso. Er war noch 200 yds vom Landeplatz entfernt, als das Flugzeug auseinanderbrach und in den Stillaguamish River fiel. Der vordere Teil wurde beim Aufschlag zerstört; Baum, Berke, Hagen und Staley kamen ums Leben. Der hintere Teil schlug auf eine Sandbank, und die darin befindlichen vier Männer konnten sich retten.

Boeing-Pilot Allsop sagte: "Wir blieben nicht aus Glück am Leben. Es war das wunderbare Fliegen von Baum und die Arbeit von Hagen. Baum wusste, was er zu tun hatte, und er tat es. Er zeigte einen ungeheuren Mut. Und etwas anderes: Der Unfall hat meinen Glauben oder den Glauben irgendeines andern von uns in den 707 nicht erschüttert. So wird nun einmal die Geschichte der Luftfahrt geschrieben!"

(TIME, 2.11.1959)

DIE NUTZSCHWELLE DES COMET 4 liegt nach den Feststellungen der BOAC zwischen 43 und 47 %, je nach Strecke, Jahreszeit und Sitzausrüstung. Auf der Fernoststrecke ergab sich eine Nutzschwelle (break-even point) von 47 % via Nordindien und 45 % via Südindien, auf der Nordatlantikstrecke eine solche von 43 %.

(AIRLIFT, September 1959)

UNFALLFOLGEN

(Ein Brief an THE LOG, Verbandszeitschrift der BALPA)

Ich fühle mich verpflichtet, Ihnen wegen Cpt. J. Thain, des Kommandanten des in München verunfallten Elisabethan-Flugzeugs, zu schreiben.

Ich möchte mich dabei nicht mit den technischen und politischen Fragen beschäftigen, die mit dem Unfall verbunden zu sein scheinen. Was mich viel mehr beschäftigt, ist die Behandlung, die einem Mitglied der BALPA nach einem solchen Unfall durch seine Arbeitgeber zuteil wird. Cpt. Thain sass nun während 17 Monaten auf dem Trockenen, ohne dass sich seine Arbeitgeber zu einem klaren Entscheid aufraffen konnten. Meines Erachtens ist das ein unmöglicher Zustand. Entweder sollte BEA die moralische Kraft aufbringen, ihre Absicht bekannt zu geben, oder dann sollte sie Cpt. Thain unverzüglich auf einer Viscount-Linie einsetzen und die Untersuchung während weiteren 17 Monaten ihren umständlichen Gang nehmen lassen. Cpt. Thain hat nun seit Februar 1958 ... einen Nettoverlust von rund £ 570 erlitten. Wie lange duldet die BALPA diesen Zustand noch? Die Umstände des Falles sind unklar, widersprüchlich und verschwommen. Meines Erachtens haben Cpt. Thain und Cpt. Rayment die auf Vereisungsgefahr bezüglichen Vorschriften eingehalten, die damals bei der BEA galten. Bezüglich der Schneematschgefahr hat sich gezeigt, dass die Unternehmung sowenig wie ihre Piloten die vielen Veröffentlichungen kannten, welche den aus Schneematsch entstehenden Beschleunigungsverlust behandelten - und heute dürfen wir im Start nicht mehr über 2 in. annehmen. Wie lange finden wir uns noch mit diesem Zustand ab, der die BEA zu unterstützen scheint, aber eines unserer Mitglieder so schwer schädigt?

Ich bin bereit, jede Massnahme zu unterstützen, die zur Wiedereinstellung von Cpt. Thain im Flugdienst führt. Er hat nicht nur finanziell gelitten, sondern es muss auch die psychische Wirkung dieser Einstellung über eine so lange Zeit berücksichtigt werden. Was immer das Ergebnis des Verfahrens sein wird, so muss sein künftiges Auskommen als Pilot berücksichtigt werden. Ich schreibe nicht nur in meinem Namen, sondern im Namen vieler anderer, die sich jeden Tag fragen: "Was geschieht mit Cpt. Thain?" Bis heute steht die Antwort noch aus.

(THE LOG, August 1959)

CQ! HAST DU DEINEN GUTEN VORSATZ, AUS DEINEM VOR DREI - ODER ZWEI ODER FÜNF - WOCHEN GUT UND UNVERMERKT VERLAUFENEN PILOTENFEHLER AUCH ANDERE ETWAS LERNEN ZU LASSEN, SCHON ERFÜLLT ?

PILOTENFEHLER ?

(Mit zum voraus erklärter Zustimmung des meldenden Piloten in vollem Wortlaut:)

Schulungsüberflug von Zürich nach Basel mit CV-440. Druck: 993 mb = 29,32 Inches. Flight-Level 65. Ueber Hochwald erhalten wir "cleared to descent and number one for approach".

Der Schüler, Co-Pilot auf dem rechten Sitz, leitet den Sinkflug ein und befiehlt "Check for Approach". Der das Flugzeug bedienende Schüler auf dem F/E-Sitz führt den Check aus. Bei "Altimeters" ruft er: 993 mb = 29,32 Inches. Mein Höhenmesser ist auf Standard. Bevor ich ihn umstelle, noch eine Kontrolle auf der Umrechnungstabelle. Jawohl, stimmt: -,32. Ich stelle diese Zahl ein (ganz genau!), ein Blick auf den rechten Höhenmesser - jawohl, stimmt: beide Höhenmesser gehen gerade durch die Zahl 2. Weiter mit der fliegerischen Arbeit: Platz genau überfliegen, Marker checken, Wind erfliegen. Der Flug nimmt seinen Fortgang. Ende Procedure-Turn sind wir noch immer auf 3500 ft. Wie ich dies dem Schüler sanft beibringen will, fällt mein Blick auf seinen Höhenmesser. ..?.. Tatsächlich! Dieser steht wie besprochen auf 2500 ft.

Der geneigte Leser merkt etwas!
Er merkt,

- dass 1,00 Inches genau 1000 ft am Höhenmesser ausmachen;
- dass der Drehweg am Höhenmesser von 29,92 auf 30,32 geringer ist als von 29,92 auf 29,32;
- dass man (ohne verallgemeinern zu wollen!) sich seit Jahren daran gewöhnt hat, zur Hauptsache die Inch-Dezimalen am Fusshöhenmesser zu betrachten und zu bewegen.

Der geneigte Leser kann sich vorstellen,

- wie die Sache ausgesehen hätte, wenn der Sinkflug nach dem linken Höhenmesser ausgeführt worden wäre;
- wie diese Situation in einem 2-Mann-Jet-Cockpit aussieht: Herumzwirbelnde Fusshöhenmesser, in rascher Folge "umfallende" Navigationshilfen, vor dem Anflug ein kleiner Hydraulik-Failure!

Und nun kann er sich ausrechnen, wieviel Zeit noch zur Verfügung steht, den oben beschriebenen Fehler zu entdecken.

Die Lehren daraus:

- FOM 2.4.1. 522: During Flight; after each setting of the altimeters the readings on the different instruments shall be compared.
- FOM 2.4.1. 663: When beginning the final approach it should be carefully rechecked, that all altimeters are set to QNH.

- FOM 2.4.6. 105: During the approach it is of utmost importance that the altimeters are set and rechecked.

KONTROLLIEREN ;

INCHES GANZE ZAHLEN!

HOEHEN TAUSENDER UND HUNDERTER!

RECHTSSTELLUNG DES BORDKOMMANDANTEN

Die Einleitung zum Abschnitt 2 im beiliegenden IFALPA-Bulletin tönt etwas allzu optimistisch. Denn man könnte daraus schliessen, dass die Bereinigung und Unterzeichnung des Abkommens nur noch eine Formsache sei. So weit ist man in München leider nicht gekommen. Der dort aufgestellte Abkommensentwurf lässt noch viele wichtige Fragen offen und wurde daher auch vom Rechtsausschuss der ICAO nicht als Unterlage für eine bald einzuberufenden diplomatische Konferenz weitergeleitet, sondern zur Einholung weiterer Stellungnahmen durch die Staaten und zur nachherigen weiteren Bearbeitung. Diese wird im Rechtsausschuss nicht vor 1961, eine Staatenkonferenz kaum vor 1962 möglich sein - und bis dahin kann sich auch im Text noch einiges ändern. Ob ein solches Abkommen vor 1965 in Kraft treten wird, bleibt zweifelhaft. Man darf auch nicht vergessen, dass der Münchner Entwurf eigentlich "The Legal Status of the Aircraft" betrifft. Praktisch wird er sich vor allem dahin auswirken, dass die Arbeiten an einem Abkommen über "The Legal Status of the Aircraft Commander" vorläufig eingestellt bleiben. Eine Taube auf dem Dach -

- im Vergleich zu welcher der eidgenössische Spatz die Küche der hohen Luftfahrtkommission unbeschädigt passiert hat und nächst-hin vom noch höheren Bundesrat als "Verordnung über die Rechte und Pflichten eines Luftfahrzeugkommandanten" angerichtet und jedermann in die Hand gedrückt werden wird.

gu.

IFALPA - MONTHLY NEWS BULLETIN

59/5 - November

1. Editorial

In the first four issues of this Bulletin you will have seen that we have sent representatives to the following ICAO meetings: 3rd Meeting of the Airworthiness Committee (Stockholm - 3 Reps.), 5th Meeting of the Met Division (Montreal - 3 Reps.), 12th Meeting of the Legal Committee (Munich - 2 Reps.), 4th Meeting of the Jet Panel (Montreal - 3 Reps.) - 11 Representatives to 4 meetings in three months. For each of these Conferences preparation must be made by means of Study Group Meetings and the production of written briefs. And, while this external activity goes on, the Federation's internal work proceeds - dealing with membership problems, strikes, accidents, the review, summarising and distribution of contract information, the accession of new members, queries from and to the industry, etc., etc.

All this is carried out in an office of five small rooms and by a staff of eight. The cost to the individual pilot member is 14/- (£ 2) per year - say the cost of a box of matches per week. But the time has come when the pace cannot be borne with the facilities we have. The filing cabinets are bursting at the seams, but there is no space for more; the one duplicator cannot handle the output, but there is no space for a second; leave has been sacrificed and all executive staff are taking home their work each night. The compression of issues of this bulletin bears witness to the inadequacy of the facilities we have for the load which must be carried.

There are two solutions to such problems - (1) to cut down the activities (which of the above meetings or activities should go? You might be inclined to say, the Legal Committee; but would you do so after reading item 2 of this issue?) or (2) to increase the facilities. There is, of course, only one answer - the sacrifice of another half box of matches per week by each pilot, say an annual per capita subscription of £ 1 (or, better still, \$ 3.00). In 1959, would this really hurt?

2. Legal Status of the Aircraft Commander

In the August issue of this Bulletin we announced our participation in the ICAO discussions in Munich on the Legal Status of the Aircraft and of the Aircraft Commander. We were represented at this meeting by the Deputy President, Captain E.C.Miles, and by Mr. Denis Greene and they came back with a draft Convention in their pockets which contains pretty well all we have been asking for over many years. It is true that the draft has yet to be finally agreed by governments but the main clauses are almost bound to be retained in substance. Here are the two most important recommendations from the point of view of the pilot:

Article 5

1. When the aircraft commander has reasonable grounds to believe that a person has committed, or is about to commit, on board the aircraft, an act which, whether or not it is an offence, may or does jeopardize the safety of the aircraft, or persons or property therein, or which jeopardizes good order and discipline on board, the aircraft commander may impose upon such person measures of restraint which seem necessary:

- a) to protect the safety of the aircraft, or persons or property therein; or
- b) to maintain good order and discipline on board; or
- c) to enable him to deliver the person so restrained to competent authorities.

2. The aircraft commander may require or authorize the assistance of other crew member and may request or authorize, but not require, the assistance of passengers to restrain any person whom he is entitled to restrain. Any crew member or passenger may also take reasonable preventive measures without such authorization when he has reasonable grounds to believe that such action is immediately necessary to protect the safety of the aircraft, or persons or property therein.

3. Such powers of the aircraft commander, crew members and passengers and the powers conferred by Article 6 may be exercised with respect to acts, whether offences or not, of the kind described in paragraph 1 of this Article when committed between the moment when embarkation on board has been completed and the moment when disembarkation has commenced if the flight is one of those described in Article 1, paragraph 1. In the case of a forced landing outside an airport, such power of the commander shall continue as to acts committed on board until competent authorities take over the responsibility for the aircraft, persons and property on board.

4. For the purposes of this Convention, the aircraft commander is the individual on board an aircraft who is responsible for the operation and safety of that aircraft.

Article 6

1. The aircraft commander may disembark in the territory of any State in which the aircraft lands any person who he has reasonable grounds to believe has committed a serious offence on board the aircraft, or has committed, or is about to commit, on board the aircraft an act which, whether or not it is an offence, may or does jeopardize the safety of the aircraft, or persons or property therein, or which jeopardizes good order and discipline on board.

2. The aircraft commander may deliver to the competent authorities of any Contracting State in the territory of which the aircraft lands any person who he has reasonable grounds to believe has committed a serious offence on board the aircraft.

3. IFALPA Social and Industrial Study Group

This Group is concerned, between Annual Conferences, with the study of all questions affecting the conditions of service of pilots, together with general aspects of trade union activity, especially in relation to mutual support between Member Associations of IFALPA. Its work is, therefore, distinct from that of the other Study Groups, which concentrate upon the contribution the pilot can make to air safety and other specifically technical matters. All Associations are invited to send representatives to Study Group meetings and the presence, in an individual capacity, of pilots having a special interest in the questions under review is always welcome.

The Social and Industrial Study Group meets 2 or 3 times in the course of a year to handle subjects referred to it by the Annual Conference, or arising during the conduct of the Federations's affairs. The first major meeting of the Group in 1959 was held at the beginning of last month. Owing to the heavy scheduling in a number of airlines at this time of the year, attendance was not as high as could be wished, but pilots from Brazil and Central Africa were present, as well as representatives from Belgium and Eire and a number from the United Kingdom.

The meeting opened with an exchange of views upon the inclusion of severance pay provisions in pilot employment contracts, with particular reference to redundancy. Attention was drawn to existing provisions in service agreements in Belgium, Greece, the Philippines and the United States (summarised in the IFALPA Conditions of Service summaries held by all Associations), to statutory provisions in France and to precedents established at a time when redundancy arose in a number of the smaller airlines in the British Commonwealth. It was recognized that some degree of redundancy might be an unavoidable by-product of the introduction of new types of aircraft and the Group therefore strongly recommended that adequate severance pay provisions should be included as a precautionary measure in all pilot employment contracts.

It is already established IFALPA policy with regard to interchange, or other types of pooling agreements made by operators, that one pilot group will not enhance its position at the expense of another and will not participate until Associations have agreed among themselves upon the economic safeguards, as well as the safety measures, required in their mutual interest. The BOAC/CAA Agreement of 1957 and the UAT/Olympic Airways interchange in the same year, brought the question to the fore in IFALPA. At the IFALPA meeting the General Secretary of BALPA reported on a study being made, in the interests of all the pilots concerned, of the recent BEA/Olympic Airways consortium and the BEA/TAP pooling agreement. BALPA is setting up a Committee to review the whole subject of Interchange, and, it is understood, will welcome comments from other Associations.

Another Agenda item, turning upon mutual support, dealt with the IFALPA Resolution on industrial disputes, which calls upon pilots not to assist the extension of route mileage or passenger-carrying capacity by their own airlines over areas serviced by an association on strike and requests Associations to advise the IFALPA Secretariat if they anticipate difficulties in implementing this Resolution due, for example to provisions in their national laws or employment contracts. The Study Group carried this vital subject a stage further by agreeing upon recommendations to be put before the next Annual Conference to ensure that any pilot victimised by his airline, as a result of his compliance with IFALPA policy, should not be lacking in the full support of his fellow pilots.

This 2-day meeting also approved the IFALPA Working Paper on Flight Time and Duty Time, which had been prepared for submission to the Air Navigation Commission of ICAO on October 15th. The Paper, by quoting examples of unsatisfactory schedules (some of which were associated with accidents) aimed, firstly, at emphasising the need for ICAO to make specific recommendations and, secondly, at presenting the IFALPA figures for maximum flight and duty times and minimum rest periods (see Bulletin 59/1, item 3).

A full report of the Study Group meeting has been sent to your Association Secretary.

P.C.

1958 1.4.	Manor Farm, Meesden Green, Herts.	Skyways	HP-81- Hermes 4 G-ALDV
MTCA CAAR CAP-157/13.7.1959			

Unfall: Das Flugzeug startete nach Ueberholung und Motorenwechsel mit drei Mann Besatzung um 1059 GMT auf dem Flughafen Stanssted zu einem routinemässigen Probeflug. Es stieg steil gegen Nordwesten weg, erschien aber wenige Minuten später wieder auf etwa 1500 ft im Anflug auf den Flughafen. 1113 erklärte der Kommandant eine Notlage, da die Steuerung klemme; eine halbe Minute später meldete er, dass die Steuerung vollständig verklemmt sei und das Flugzeug abstürze. Augenzeugen sahen, wie das Flugzeug nach unregelmässigen Steig- und Sturzbewegungen sechs Meilen nordöstlich des Flughafens auf den Boden schlug. Die Besatzung kam ums Leben, das Flugzeug wurde durch Aufschlag und Feuer zerstört. - In der Untersuchung wurden tiefe Kerbspuren an Teilen des Höhenrudermechanismus im Heck festgestellt; die Spuren waren eindeutig auf ein kleines fremdes Objekt wie einen Splint zurückzuführen, der sich im Mechanismus verklemmt haben musste. Das Objekt selbst wurde nicht mehr vorgefunden, jedoch fand man im Flugzeugheck verschiedene kleine Schrauben, Muttern und Splinten; dasselbe stellte man bei der Kontrolle eines andern Flugzeugs desselben Modells derselben Unternehmung fest.

Ursache: Absturz zufolge Verlust der Steuerbarkeit, verursacht durch Verklemmung eines im Flugzeugheck befindlichen fremden Objekts in den Höhensteuerorganen.

1958 15.12.	Woonsocket, R.I., U.S.A.	Johnson & Johnson	Learstar N-37500
CAB CAR Nr.2-0107/8.9.1959			

Unfall: Das Flugzeug startete um 0834 EST auf dem Flugplatz Linden, N.J. (westlich New York), zu einem Direktflug nach Boston unter IFR, mit einem Piloten und fünf Angestellten der Unternehmung an Bord. Die vom Piloten vor dem Start eingeholte Wetterberatung wies für den Raum Boston auf leichte Vereisungsgefahr in den Wolken, auf Hauptwolkenuntergrenze 2000 ft und Sicht 3 Meilen in Schneeschauern hin. Nach routinemässigem Flug auf 5000 ft auf der Luftstrasse Victor 16 meldete der Pilot um 0919 vollständigen Ausfall des rechten Motors, erklärte eine Notlage und gab- auf den nähergelegenen Flughafen Providence aufmerksam gemacht - die Absicht bekannt, nach Boston weiterzufliegen. Nach nochmaliger Standortmeldung um 0922 meldete er Leistungsverlust auch auf dem linken Motor und die Absicht, auf dem 18 NM entfernten Flughafen North Central zu landen. Daraufhin erhielt er Bewilligung zum Abstieg auf 4000 ft. Nach einer weiteren Meldung, dass er doch Boston anfliegen wolle, erhielt er die entsprechende Bewilligung zur Fortsetzung des Fluges auf 4000 ft und Victor 16. Kurz vor 0930 meldete er Standort vor der Kreuzung Franklin. Das war die letzte Verbindung. Einige Zeugen hörten um diese Zeit stark unregelmässiges Motorengeräusch und dann einen Aufprall. Die Flugzeugtrümmer, die auf nahezu senkrechten Absturz schliessen liessen, wurden 5 Meilen südwestlich Woonsocket (10 Meilen nördlich Providence) aufgefunden. Alle Insassen waren ums Leben gekommen. - Die Untersuchung wies nach, dass die dem Piloten erteilte Wetterberatung insofern ungenügend gewesen war, als die zur Verfügung stehenden Meldungen auf wesentlich schlechtere Wetterbedingungen und insbesondere auf schwere Vereisungsgefahr hätten schliessen lassen, dass die Betriebsanleitung des Flugzeugs nur ungenaue Angaben über die Enteisungsmöglichkeiten enthalten hatte und der Pilot demzufolge auch nicht alle ihm zur Verfügung stehenden Möglichkeiten ausgenützt hatte.

Ursache: Motorausfall und Verlust der Steuerbarkeit durch schwere Vereisung zufolge Einflug in Raum schwerer Vereisungsgefahr, mitverursacht durch ungenügende Wetterberatung, zufolge Flugfortsetzung in erklärter Notlage über die nächste Landungsmöglichkeit hinaus und zufolge ungenügender Enteisungsvorkehren, mitverursacht durch ungenügende Angaben der Betriebsanleitung.

1959 8.1.	Tri-City, Tenn., U.S.A.	southeast	DC-3 N-18941
CAB AAR SA-337, No.1-0021/8.9.1959			

Unfall: Das Flugzeug stand mit einer dreiköpfigen Besatzung im Dienst auf der Linie Memphis-Nashville-Knoxville-Tri-City. Im Anflug auf Nashville wurde ein Ausfall des Radiokompasses festgestellt, doch wurde der Ausfall nicht in den Bordbüchern eingetragen und keine Reparatur verlangt. Das Flugzeug flog routinemässig nach Knoxville weiter. Dort startete es mit einer Verspätung von 27 Minuten um 1946 EST, mit sieben Fluggästen, unter einem IFR-Flugplan mit Bewilligung zum Flug auf 5000 ft über Luftstrasse Grün 5 bis zur Kreuzung Gray. Der in Knoxville erhaltene letzte Wetterbericht für Tri-City meldete Wolkenfetzen auf 300 ft, Hauptwolkenuntergrenze auf 600 ft, drei Meilen Sicht, leichten Schneefall und Nebel. Um 2010 erhielt das Flugzeug Anflugbewilligung und Flughafenwetter, mit einer auf 900 bzw. 1700 ft revidierten Wolkenhöhe, aber gleichen Sicht- und Niederschlagsverhältnissen. 2040 meldete das Flugzeug Ueberflug der Kreuzung Gray und Absinken unter 500 ft für den Anflug gegen den Aussenmarker. 2032 meldete das Flugzeug, dass der Aussenmarker nicht erfasst und dass eine Verfahrenskurve eingeleitet worden sei. Auf eine sofortige Rückfrage nach der Flughöhe kam keine Antwort mehr. - Die Trümmer wurden am nächsten Tag auf einer Höhe von 3140 ft in den Bergen 19 NM östlich des Flughafens und 1.25 NM nördlich der ILS-Schneise aufgefunden. Alle Insassen waren ums Leben gekommen. - Die Untersuchung zeigte, dass der Aufprall im Horizontalflug mit ganz leichter Rechtsneigung erfolgt war. Aus den Umständen und aus der Einstellung der Funk- und Navigationsgeräte musste geschlossen werden, dass das Flugzeug bis in die Gegen von Tri-City mit Sicht und ohne Benützung der Luftstrasse Grün 5 geflogen war, dann - bei einem Wind aus WNW von 25-30 kt - zu weit östlich geraten war und unter IFR-Bedingungen die noch zur Verfügung stehenden Navigationshilfen nicht benützt hatte, um den Standort genau zu bestimmen. Nach den geltenden Vorschriften hätte der Flug ohne Radiokompass nicht in IFR-Bedingungen weitergeführt, der ILS-Anflug unter den gegebenen Umständen nicht fortgesetzt, die Verfahrenskurve auf 3000 ft nicht weiter als 5 Meilen östlich des Aussenmarkers eingeleitet werden dürfen.

Ursache: Vorschriftswidrige und ungenügende Anflugnavigation unter IFR-Bedingungen.



1959 15.3.	Chicago, Ill.	American Airlines	CV-240 N-94273
CAB AAR No.1-0011/5.10.1959			

Unfall: Das Flugzeug startete um 2145 CST mit zwei Mann Besatzung in New York La Guardia zu einem Frachtflug nach Chicago. Aus Wettergründen nahm es eine Zwischenlandung in Detroit vor. Dort erkundigte sich der Kommandant neuerdings nach dem Wetter auf dem Flughafen Chicago Midway und erhielt Auskunft, die vorgeschriebenen Mindestwerte könnten voraussichtlich eingehalten werden (Wolkenuntergrenze 300 ft, Sicht 3/4 Meilen). Daraufhin entschloss sich der Kommandant zum Weiterflug. Er wurde IFR in ständigem Regen durchgeführt. Nach Verbindungsaufnahme mit Chicago wurde für die Landung mit Rücksicht auf die Windverhältnisse Piste 31 zugewiesen, deren ILS weder Gleitwegsender noch Anflugfeuer besass. Nach routinemässigem Verlauf wurde der Endanflug wie vorgeschrieben vom Marker Kedzie aus, 3.3 Meilen vor der Pistenschwelle eingeleitet, jedoch wegen Fehlbedienung der Instrumente auf 600 ft abgebrochen. Das Flugzeug flog zum Marker zurück und leitete den Endanflug neuerdings ein. Nach wie vor durch die Wolken fliegend, sah der Kommandant - 0053 GST - plötzlich einen Stahlurm vor sich. Er konnte nicht mehr ausweichen und stiess damit zusammen. Das Flugzeug stürzte vornüber in das Rangiergebiet eines Bahnhofs und brannte aus; die beiden Piloten blieben unverletzt. - Der Stahlurm erreichte eine Höhe von 96 ft über Flughafenhöhe; er lag 6350 ft vor der Anflugschwelle und 3000 ft links der Pistenmittellinie. Die Untersuchung ergab Anhaltspunkte weder für irgendwelche Defekte noch für Fehleinstellung oder -ablesung von Instrumenten. Ein anderes Convair-Flugzeug war drei Minuten vor dem Unfall ohne Schwierigkeiten auf derselben Piste gelandet. Der Kommandant kannte den Flughafen Midway nicht sehr gut; mit dem Copiloten war er erst einmal geflogen, und dies vor mehr als einem Jahr.

Ursache: Unterschreitung der vorgeschriebenen Sicherheitshöhen und ungenügende Instrumentenüberwachung im Endanflug unter IFR-Bedingungen.

Bemerkungen: Der Kommandant wurde aus dem Flugdienst entlassen.

UMFRAGE BETREFFEND RUNDSCHAU

1. Findet die äussere Aufmachung Ihre Zustimmung? Ja/Nein
2. Findet der Umfang von 15-20 Seiten Ihre Zustimmung? Ja/Nein
3. Halten Sie die allmonatliche Erscheinungsweise für zweckmässig? Ja/Nein
4. Finden die Leitbriefe des Präsidenten Ihre Zustimmung? Ja/Nein
5. Finden die Unfallberichte in Form und Inhalt Ihre Zustimmung? Ja/Nein
6. Finden die IFALPA NEWS Ihre Zustimmung? Ja/Nein
7. Findet die separate Beilage grösserer Arbeiten Ihre Zustimmung (ohne Rücksicht auf die Sprache, s.u. Ziffer 10)? Ja/Nein
8. Finden die eingestreuten Fülltexte leichter Natur Ihre Zustimmung? Ja/Nein
9. Schätzen Sie gelegentliche französische Texte (nur von Mitgliedern französischer Muttersprache zu beantworten!)? Ja/Nein
10. Findet die gelegentliche Veröffentlichung englischer Texte Ihre Zustimmung? Ja/Nein
11. Sehen Sie die Pflege folgender Themen als besonders erwünscht (unterstreichen) oder als besonders überflüssig (durchstreichen) an?
 - Flugsicherheit und Unfallauswertung
 - Flugsicherung
 - Flugzeugnachrichten
 - Flugplatznachrichten
 - Arbeitsvertragliche Nachrichten aus dem Ausland
 - Flugmedizinische Fragen
 -
 -
 -
12. Haben Sie besondere thematische Wünsche für gelegentliche Sondernummern? ./.
13. Haben Sie weitere Bemerkungen? ./.

(Bitte ausfüllen und sobald als möglich in den Aeropers-Briefkasten einwerfen!)
