

# Aeropers Rundschau

Liebe Mitglieder!	2
Fastunfall mit dem Boeing 707	3
Der Laufpropeller	4
Die IATA und das Verkehrskontrollproblem	7
Unfall Air France vom 24.12.1958 in Wien	8
streikfolgen	9
Improve your English!	9
See and be seen!	10
L'OACI choisit le VOR	12
Sichtflug mit VFR?	13
Die AW 650 Argosy	13
Der Arbeitskonflikt beim SAS	14

---

BEILAGEN: Unfallberichte: Pazifik, PAA, 9.11.1957  
Chorley, Silver City, 27.2.1958  
Miami, Braniff, 25.3.1958  
Brunswick, Capital, 20.5.1958

---

Liebe Mitglieder!

Der Vorstand hat beschlossen, Ihnen in nächster Zeit einen Fragebogen vorzulegen, auf dem für den Vorstand wichtige Probleme angeschnitten werden. Der Vorstand will damit die Ansicht der Mitglieder kennen lernen, um dann diese Probleme ihrer Bedeutung entsprechend zu behandeln. Um rasche Beantwortung wird heute schon gebeten!

Generalversammlung: Sie wird im März oder April stattfinden. Ich bitte diejenigen Kommissionsmitglieder, welche sich nicht mehr zur Verfügung stellen wollen, eine entsprechende Mitteilung an den Vorstand zu richten. Was mich anbetrifft, bin ich in einigen Punkten ziemlich vereinsmüde, und ich schlage Ihnen daher den jetzigen Vizepräsidenten, Herrn R.Hofer als neuen Präsidenten vor.

Sonnenbrillen: Es wurde mit der Swissair vereinbart, dass die Sonnenbrillen auch an die Militärpiloten abgegeben werden. Es haben alle Piloten ein Anrecht auf Bezug einer Brille zu Fr.17.50. Bei Nachweis von Verlust oder Beschädigung kann eine zweite Brille zu Fr.35.- bezogen werden.

Neuaufnahmen: Der Vorstand hat Herrn G.Mazzoni, Navigator, in die Aeropers aufgenommen.

Kat.B Militärpiloten gemäss BRB: Verschiedene Militärpiloten, heutige Linienpiloten, sind mit der Entschädigung bei der Versetzung in die Kat.B nicht zufrieden. Am heutigen BRB kann momentan wohl nichts geändert werden, da nun einmal seine Basis festliegt. Die Erhöhung der Entschädigung ist anhand der Flugstundenreduktion mehr als saniert, und eine Kürzung anderer Kategorien wurde sicher aus anderen Gründen eingeführt. Die Reduktion von Fr.2000.- in der Kat.B steht zum reduzierten Leistungsprogramm in keinem Verhältnis. Die Swissair zieht daraus den grössten Nutzen, da sie die Piloten der Kat.B zwei Wochen mehr einsetzen kann. Was neu geregelt werden sollte, ist die Frage des IT, da praktisch alle Piloten dieses an ihren Freitagen absolvieren müssen. Wenn man in der Kat.B das IT fallen lassen könnte, würde es den Umständen besser entsprechen. Um hier eine Aenderung herbeizuführen, sollten alle betroffenen Militärpiloten im Militärdienst immer wieder ihre Vorschläge für eine Aenderung eingeben. "Nid lugg la gwünnt!" gilt vielleicht auch hier.

Lizenzverlust: Wie Sie sicher schon bemerkt haben, existiert seit einiger Zeit die Bemerkung Lizenzverlust in der Einsatzliste. Es ist leider soweit gekommen, dass das Crew-Control nun die Erneuerung der Lizenz ebenfalls zu kontrollieren hat. Der Grund ist darin zu suchen, dass einige

**Seite 3 fehlt**



## DER LAUFFPROPELLER

Warum läuft dir ein Propeller davon? Familienkummer? Zänkisches Weib? Unbezahlte Rechnungen? Könnte auch sein - aber in Tat und Wahrheit geht es darum, dass die Zentrifugalknechte die Blätter gegen kleine Steigung ziehen, während die Steuerleute ihre Muskeln in Gegenrichtung anstrengen, um gerade die Drehzahl zu halten, die du, der Herr und Meister, gesetzt hast. Das ist, wie es sein sollte, und jedermann ist glücklich, solange es so bleibt. Aber dann kommt einmal der unausweichliche Tag, an welchem etwas auf dein Blatt schlägt, oder umgekehrt - aber gleich wie, der Propeller macht sich selbständig, und wir ziehen dem Abenteuer entgegen.

Beginnen wir am Anfang! Stellen wir uns vor, dass du ganz gemütlich durch die Troposphäre ziehst und dir einige Gedanken machst darüber, wie du den neuen Wagen, die Möbel und den Pelzmantel bezahlen sollst, den dir deine Holde aus der letzten Gehaltserhöhung angeschafft hat. Alle deine lieben Blätter drehen in schöner Uebereinstimmung. Aber was geschieht, wenn sich einer der Propeller plötzlich entscheidet, er wolle nicht mehr mitmachen? Wird er dich warnen, bevor er davonläuft?

Vielleicht, Vielleicht auch nicht. Wenn nicht, so wirst du es schon merken, und zwar rasch. Wenn er dich aber etwas reizen will, bevor er ernst macht, so solltest du durch entchronisierte Geräusche und Schwingungen aus deinen Tagträumen geweckt werden. Dann siehst du vielleicht einmal deine Drehzähler nach, um festzustellen, welcher von deinen Schublieferanten bockt. Wenn du rasch oder glücklich genug bist, so gelingt es dir vielleicht noch, den Schuldigen in einem früheren Stadium seiner Flucht in unkontrollierbare Weiten abzufangen und zu stellen. Versuche ihm zuerst Vernunft beizubringen, indem du ihm etwas Leistung entziehst, mit gewöhnlichem Hebelwerk die Geschwindigkeit etwas vermindern. Wenn er nicht reagiert und sich weiterhin verrückt stellt, so setze ihn schnell auf Segelkost, bevor er ganz abhaut und dir die Kleider vom Leibe schüttelt. Nun weisst du aber nicht, was deinem Kummer zugrundeliegt, und du weisst auch nicht, was die nächsten Sekunden bringen - also schliess die Luken und mach dich aufs Schlimmste gefasst! Während du dich selbst mit der Zähmung des Widerspenstigen beschäftigst, lass durch deinen Bordbutler die Sitzordnung der Gäste anpassen, so dass niemand mehr in der Drehebene sitzt.

Und jetzt wird er wirklich verrückt, dreht doppelt so schnell, wie du eigentlich haben möchtest, und weigert sich, auf Segelstellung zu gehen. Du hast immer noch zwei Trümpfe im Spiel: Geschwindigkeit und Höhe!

Allgemein gesprochen, wird so ein Mahlpropeller mit abnehmender Flughöhe alle 1000 ft etwa 50 rpm verlieren, und weitere 200 rpm mit jeder Geschwindigkeitsverminderung von 10 mph am Instrument.

Also gib ihm! Oder besser: nimm ihm - denn du bist in der Klemme, und Frau Mutter kann ihrem Sohn heute abend nicht helfen!

Die Anwendung des Tief- und Langsamflug-Verfahrens kann deine Wandermühle vielleicht auf einen Punkt bringen, wo du wieder etwas Leistung einsetzen und ihr etwas Schub entnehmen kannst. Wenn dem so ist, so benütze die Gelegenheit. Wenn nicht, und wenn sie jede Zusammenarbeit ablehnt, so ist sie auch ihr Futter nicht mehr wert - also klemm ihr die Zufuhr ab! Gelegentlich wirst du - tief und langsam - auch in einen Bereich kommen, in welchem du dann doch noch erfolgreich auf Segelstellung gelangst.

Wenn du aber glaubst, du hättest Verdruss gehabt, so überlege dir, was du tun willst, wenn keines der bisherigen Rezepte funktioniert! Deine letzte Zuflucht besteht darin, die Mühle in deinem Laufpropeller einzufrieren. Das soll wirklich eine letzte Notmassnahme sein - aber wenn du den Propeller nicht mehr brauchen und ihn auch nicht auf Segelstellung setzen kannst, und wenn er dahinter geht, dir die Flügel vom Rumpf zu reissen, so sitze nicht einfach auf deinem Hintern wie die Maus vor der Schlange, sondern tu etwas!

Das Einfrieren besteht darin, dass man den Hauptlagern die Schmierung entzieht und damit eine Bremsung der Kurbelwelle bewirkt. Mit der Oelsperre erhitzen sich die Lager und dehnen sich aus, so dass die Welle zuletzt stillgeklemmt wird. Die Lager schätzen dein Vorgehen natürlich nicht sehr und neigen dazu, in Stücke zu gehen. Wenn du mitleidig den Oelhahn von Zeit zu Zeit wieder öffnest und den heissen Lagern etwas erste Hilfe gibst, so kannst du dazwischen jedesmal etwas Lagerstoff abschmirgeln - bis du schliesslich nicht mehr genug auf Lager hast, um die Kurbelwelle zu bremsen. Nun bist du so weit! Du kannst deine Mühle nicht mehr einfrieren und hast darüberhinaus zusätzliches Spiel geschaffen. Damit und mit der übermässigen Drehzahl und den bereits bestehenden Schwingungen bestehen nun gute Aussichten darauf, dass das Untersetzungsgetriebe in Trümmer geht - und dass im Anschluss daran dein Fluggewicht um das Gewicht deines Laufpropellers vermindert wird, samt allen Zutaten, die er beim Abschied noch schnell mitnimmt.

Wenn du dich entschliessen musst, deine Mühle einzufrieren, so kannst du immerhin an verschiedene Dinge denken, die im Interesse von Leib, Leben und Eigentum und im Hinblick auf die Möglichkeit beachtet werden wollen, dass dein Laufpropeller sich zum Abschiednehmen entschliessen sollte, falls die Dinge dort draussen zu einem knirschenden Halt kommen:

1. Lass den Ueberdruck in der Kabine ab und entferne Fluggäste und Besatzungsmitglieder aus der Drehebene!

2. Ueberlege dir, ob du nicht den Nachbarpropeller auf Segelstellung setzen willst - und ob du ihn allenfalls wieder in Betrieb nehmen kannst. Der Schaden wird wahrscheinlich kleiner sein, wenn er beim Ausreißen des Sünders auf Segelstellung eins erwischt, als wenn er dabei selbst unter Dampf liegt. Aber du mußt dich selbst entscheiden, ob du den zusätzlichen Leistungsverlust für einige Minuten in Kauf nehmen kannst. Merke: Für zweimotorige Flugzeuge wird dieses Verfahren weniger empfohlen.
3. Wenn du kannst, so kurve leicht vom kranken Motor weg, während du ihn einfrierst! Wenn der Propeller dann abhaut, so mag der leichte Effekt der Kurve auf die Kreiselkräfte dazu beitragen, dass er über oder unter dem Flügel wegfliegt und nicht gerade durch die Kabine.
4. Wenn du einen Pfarrer oder Bischof an Bord hast, so wecke ihn auf. In dieser Phase des Spiels bist du auf alle Unterstützung angewiesen, die dir irgendjemand bieten kann.

Während du dich ums Einfrieren des Motors bemühst, nimm die Versuche wieder auf, den Propeller auf Segelstellung zu versetzen; jetzt gibt es nämlich einen gegenseitigen Hilfspakt zwischen Motor und Propeller: Wenn der Oeldruck abfällt und der Motor seinen Schwanengesang beginnt, entsteht Aussicht darauf, dass die Drehzahlabnahme endlich die Propellerverstellung ermöglicht - und andererseits wird bei Segelstellung auch der Motor eher zum Stillstand geneigt sein, ohne den Propeller über Bord zu werfen.

Nehmen wir aber der Vollständigkeit halber einmal an, dass der Motor bockstill steht, dass aber der Propeller auf kleiner Steigung zu Gast bleibt. Wenn du diesfalls den Nachbarpropeller auf Segelstellung gesetzt hast, so wäre es jetzt wohl an der Zeit, ihn wieder in Betrieb zu nehmen. Im übrigen bist du das Schütteln und Schwingen nun glücklich los, aber diese breitspurigen Propellerblätter freuen dich immer noch nicht recht. Nur Ausdauer, bleibe fest und gib dich nicht mit ihrem Nein zufrieden. Drück noch einmal auf den Segelknopf! Dein Arm mag davon schon müde sein - aber er würde noch viel müder, wenn er dann stundenlang das Notfunkgerät bedienen müsste. Also drück jetzt noch einmal für Weib und Kinder!

Das, mein Freund, ist ungefähr, was ich dir an guten Ratschlägen bieten kann. Viel mehr als Glück wünschen kann ich dir nicht. Ich kann dir auch nicht garantieren, dass sich alles so abspielt, wie ich es vorgetragen habe, denn kein Notfall liegt gleich wie der andere. Aber wenn du einmal in eine solche Situation gerätst, so mach einen Versuch! Wenn er dann gerät, so höre ich gerne von dir! Wenn nicht - so steht in Gottes Namen zurück, Freunde, Frauen und Kinder zuerst in die Boote!

(The Chief Flight Engineer of The Flying Tiger Line, SHELL AVIATION NEWS, Nov.1958)

---

## DIE IATA UND DAS VERKEHRSKONTROLLPROBLEM

Das Verkehrskontrollproblem war eines der Haupttraktanden an der 11. technischen Konferenz der IATA. Die Konferenz beschäftigte sich mit allen seinen Aspekten und stellte die folgenden Empfehlungen auf:

- Abgrenzung der Fluginformationsgebiete (FIR) nach der Struktur der Streckennetze und nicht nach Landesgrenzen;
- grössere Freiheit für alle Luftraumbenutzer unterhalb jenes Bereiches, der vom öffentlichen Verkehr benötigt wird;
- Errichtung von Strecken innerhalb kontrollierter Lufträume zur Verbesserung der Streckenwahlmöglichkeiten und der Trennkriterien;
- Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen zivilen Leitstellen unter sich und zwischen zivilen und militärischen Leitstellen, unter vermehrter Benützung geeigneter Radar- und Verbindungsanlagen.

Die Konferenz sprach sich ferner für die sukzessive Ausschaltung des Grundsatzes vom "Sehen und Gesehenwerden" aus und stellte ein Programm für die durchgehende Verwirklichung positiver Kontrolle innerhalb der nächsten fünf Jahre auf. Als Sofortprogramm empfahl sie folgendes:

- Unterwerfung aller schnellen und hochfliegenden Flugzeuge unter IFR;
- Nichtzulassung von Abweichungen von den Instrumentenregeln, ohne Rücksicht auf die Wetterlage;
- Fliegen nach IFR-Flugplänen auch im unteren Luftraum, Nichtzulassung der Aufhebung solcher Flugpläne oder von IFR/VMC-Flügen im Reiseflug.

(IATA NEWS, Sept.1958)

---

Die Tiefensicht auf schneebedeckte Flächen gibt zu Täuschungen Anlass. Eine Piste, die von oben klar erkennbar war, kann im Endanflug und im Ausschweben glatt verschwinden, weil sie keinen Kontrast mehr zur Umgebung bietet. Die Sicht kann auch durch Schneeblendung beeinträchtigt werden. GCA-Unterstützung kann die hier gegebenen Gefahren mindern!

(FSF BPSB 58-211, 19.12.1958)

---

UNFALL AIR FRANCE VOM 24. DEZEMBER 1958 BEI WIEN.

Ein Beispiel, dass es trotz schön roten Feuerwehrautos nicht immer zu klappen braucht.

Beobachtungen verschiedener Zeugen:

1. Alles deutet darauf hin, dass der Alarm vom Kontrollturm aus sofort gegeben wurde, ebenso die vorgeschriebenen Meldungen an diverse Büros und Abteilungen.
2. Feuerwehreute und Hilfsfeuerwehreute waren sofort verfügbar, es dauerte aber einige Minuten, bevor ein Chauffeur vorhanden war, und offensichtlich war ein zweiter Führer für den Unimog Powder Truck nicht unmittelbar verfügbar, da der Truck erst ungefähr 40 Minuten nach dem Unfall auf der Unfallstelle eintraf.
3. Die Telephonlinien zwischen Flugplatz und Stadt wurden nicht für dringende Meldungen reserviert; solche mussten oft auf freie Linien warten.
4. Der Powder Truck war das erste Feuerwehrfahrzeug, das auf der Unfallstelle eintraf.
5. Die einzige Ambulanz, die auf der Unfallstelle erschien, erreichte diese ca. 35 Minuten nach dem Unfall; es wird angenommen, dass sie von Schwadorf oder einer andern der umliegenden Ortschaften stammte.
6. Für Personen, die beim Unfall Kleidungsstücke verloren hatten, trafen auf der Unfallstelle weder Schutzhüllen ein noch wurden solche dorthin abgesandt.
7. Nur zwei Erste-Hilfe-Taschen, die auf die Unfallstelle gelangten, stammten von den Ladeleuten (loaders' lounge ?) und wurden an der Unfallstelle dem Feuerwehrwagen entnommen. Ihr Inhalt war für die Behandlung von Verwundeten absolut ungeeignet.
8. Die Radioausrüstung, die durch FVB zwecks Koordinierung der Hilfe auf die Unfallstelle gebracht wurde, erwies sich als mangelhaft und war wertlos, trotzdem sich die Unfallstelle nur 2 km vom Abfertigungsgebäude entfernt befand.
9. Die Feuerbekämpfungstechnik zeigte deutlich die Notwendigkeit von vermehrtem Training, speziell in Bezug auf vorbeugende Massnahmen.
10. Kein Arzt wurde nach der Unfallstelle entsandt, noch wurde dort während der ganzen Rettungsaktion ein solcher gesehen.
11. Sanitätsmaterial war im Flughafen-Krankenzimmer eingeschlossen, und es bedurfte grosser Ueberredungskünste eines der Gesellschaftsvertreter, bis es für die Behandlung Verwundeter freigegeben wurde.



12. Die Ambulanz für den Spitaltransport des schwerverwundeten Flugzeugkommandanten traf zwei Stunden nach dem Unfall auf dem Flughafen ein.

(AMENDMENT TO THE AAC MINUTES, 7/1/59)

---

### STREIKFOLGEN

Die Beilegung des Streiks bei Eastern und bei Capital dürfte die beiden Unternehmungen zusammen gegen drei Millionen Dollar an Gehaltsnachzahlungen kosten. Unter dem neuen Vertrag mit der International Association of Machinists muss Eastern 2.000.000 \$ nachzahlen, Capital 850.000 \$. Der entsprechende Betrag für TWA wurde noch nicht bekanntgegeben, doch dürfte sich dadurch die Gesamtsumme auf gegen fünf Millionen Dollar erhöhen. Capital steht darüberhinaus einer Forderung der Brotherhood of Railway Clerks gegenüber, ihren durch den Streik der IAM zeitweilig verdienstlos gewordenen Mitgliedern Nachzahlungen zu leisten.

Einzelheiten über die Pilotengehaltsregelung bei American und Eastern stehen noch aus, aber es wurden bereits einige Schätzungen über die Gesamtkosten des dritten Piloten auf Jets angestellt. Unter der Annahme eines Einzelgehalts von \$ 10.000 im Jahr mit entsprechenden Spesenzuschlägen und unter der Annahme von je  $4\frac{1}{2}$  Besatzungen für jedes der zwanzig Flugzeuge würden sich die Kosten auf rund 1.000.000 \$ im Jahr stellen. Bei Annahme einer Tagesnutzzeit von acht Stunden und einer Reisegeschwindigkeit von 550 mph würden sich die Betriebskosten um etwas über drei Cents je Meile erhöhen, d.h. um mehr als zwei Drittel des Flugscheinspreises für einen Fluggast der Touristenklasse.

(AMERICAN AVIATION, 26.1.1959)

---

### IMPROVE YOUR ENGLISH

RELIABLE SOURCE: The guy you just met.

INFORMED SOURCE: The guy who told the guy you just met.

UNIMPEACHABLE SOURCE: The guy who started the rumour originally.

CLARIFICATION: To fill in the background with so many details that the foreground goes underground.

LET'S DISCUSS: Come down to my office, I'm lonesome.

LET'S GET TOGETHER ON THIS: I'm assuming you're as confused as I am.

WE ARE MAKING A SURVEY: We need more time to think of an answer.

---

SEE AND BE SEEN !

(Aus dem Unfalluntersuchungsbericht Brunswick, 20.5.1958)

...

Beide Flugzeuge wurden in VFR-Wetterbedingungen geflogen, und es oblag daher den Besatzungen beider Flugzeuge, mit Sicht die Trennung vom übrigen Verkehr zu gewährleisten. In den Verkehrsregeln der Civil Air Regulations ist die Verantwortlichkeit des Piloten für den Ueberholungsfall klar geordnet.

Ein positives Kontrollsystem zur Verkehrstrennung, das zur Vermeidung von Zusammenstossunfällen nicht auf dem Grundsatz vom "Sehen und Gesehen werden" abhängt, ist ein Ziel des Board, und der Board ist seit einiger Zeit aktiv in der Entwicklung eines entsprechenden Programms tätig. Die volle Verwirklichung wird aber noch mehrere Jahre auf sich warten lassen und wird von weiteren Verbesserungen der Ausrüstung und von der Erweiterung der Verkehrsleitungsanlagen zur Aufnahme des ständig zunehmenden Verkehrsanfalls abhängen.

...

Seit dem Unfall haben USAF und Capital Airlines zusammen mit andern Unternehmungen zur Vermeidung der Zusammenstossgefahr angeordnet, dass alle Flugzeuge auf Luftstrassen über 10.000 ft nur noch unter IFR betrieben werden.

...

Das Beweismaterial ist eindeutig: Der T-33-Pilot hatte genügende Gelegenheit, den Viscount zu sehen und zu vermeiden. Mit Bezug auf den Viscount-Piloten ist es weniger klar, ob die 26 Sekunden Sichtmöglichkeit genügend waren. Zahlreiche Studien wurden angestellt, und die Schlussfolgerungen sind fast ebenso zahlreich. Die meisten stimmen darin überein, dass eine Ausweichbewegung in weniger als 26 Sekunden durchgeführt werden kann; mit Bezug auf den Zeitbedarf für die Erkennung des Flugzeugs und für die Erkennung eines Kollisionskurses gehen die Meinungen auseinander.

Im vorliegenden Fall ist es klar, dass der Viscount-Pilot den T-33 nicht sah. Es ist aber klar, dass sich die Hauptverantwortlichkeit des Piloten auf die Ueberwachung des besonders gefährdeten Raumes vor dem Flugzeug bezieht. Das soll keineswegs heissen, dass Piloten nicht um sich blicken und alle Massnahmen zur Kollisionsverhütung ergreifen sollten; es heisst aber, dass ein grösseres Mass von Aufmerksamkeit in der Flugrichtung gefordert wird.

Der Viscount-Pilot hätte den T-33 etwa 26 Sekunden vor dem Zusammenstoss sehen können. Der Board glaubt aber nicht, dass aus dem Umstand des Nichterkennens während dieser Zeit auf einen

Mangel an Aufmerksamkeit geschlossen werden darf. Es dürfte noch wesentlich längere Zeiträume geben, während welcher ein Pilot keine Gelegenheit findet, sich nach hinten umzusehen. Es ist daher nicht unangebracht, die Verantwortlichkeit der Kollisionsverhütung der Besatzung des hinteren und überholenden Flugzeugs aufzuerlegen, und unter den Civil Air Regulations obliegt es ja auch eindeutig dem überholenden Flugzeug, andere Flugzeuge zu sehen und ihnen auszuweichen.

(Zwischenbemerkung: Diese Argumentation ist insofern etwas zweifelhaft, als die genannten Vorschriften überall auf den Fall des bewussten Ueberholens zugeschnitten sind, der ein vorheriges Erkennen des andern Flugzeugs voraussetzt. Sieht man davon ab, so bleibt nicht viel mehr, als dass schnellere Flugzeuge auf voranfliegende langsamere aufzumerken haben - und das fällt mit dem schon aus andern Gründen bestehenden Grundsatz zusammen, dass sich die primäre Aufmerksamkeit nach vorn zu richten habe. gu.)

...

Der Board ist sich bewusst, dass jedermann die Sichtflugregeln für veraltet ansieht. Diese Auffassung begründet sich vielfach auf Verallgemeinerungen, die auf der Annahme extrem hoher Relativgeschwindigkeiten beruhen. Im vorliegenden Fall war aber die Relativgeschwindigkeit zwischen den beiden Flugzeugen nicht so hoch. Für die grosse Mehrheit von Betriebskategorien der Art, mit welcher wir hier beschäftigt sind, werden nach wie vor Sichtflugregeln notwendig sein, die sich im wesentlichen mit denjenigen der heutigen Civil Air Regulations decken. Mit dieser Auffassung stimmen alle verantwortlichen Vertreter der hauptsächlichsten zivilen und militärischen Benutzer des Luftraums überein. Man muss also betonen, dass unter Sichtflugbedingungen die Verpflichtung, andere Flugzeuge zu erkennen und ihnen auszuweichen, überhaupt eine Vorbedingung für die Benützung des Luftraums ist. Diese Verpflichtung und Verantwortung kann nicht mit der Behauptung beiseitegeschoben werden, dass die gegenwärtigen Verkehrsvorschriften ungenügend oder veraltet oder dass Verkehrsleitverfahren mit Zulassung des Sichtfluges unangebracht seien. Entsprechend geht auch klar aus den Verkehrsregeln hervor, dass durch ungenügende Luftraumüberwachung Leben und Eigentum anderer Luftraumbenutzer gefährdet und daher eine Missachtung ihrer Sicherheit darstellt. Entsprechend obliegt den Betriebsorganisationen die Pflicht zur Aufstellung und Einhaltung scharfer Ausbildungsprogramme, in welchen die Luftraumüberwachung immer wieder betont und überprüft wird und in welchen festgestellte Mängel wirksam behoben werden. ...

---

NOTICE IN CLUBHOUSE: THE DISPLAYING OF NOTAMS WILL BE DISCONTINUED UNTIL MEMBERS STOP TAKING THEM AWAY!

---

## L'OACI CHOISIT LE VOR

La réunion spéciale tenue par l'Organisation de l'aviation civile internationale afin d'aboutir à des conclusions sur les normes internationales relatives aux aides à la navigation aérienne à courte distance acheva ses travaux le 2 mars 1959. Après avoir étudié les divers systèmes en présence, elle s'est prononcée en faveur d'une généralisation du VOR standard actuel, complété par un dispositif de mesure de distance lorsqu'il est nécessaire d'améliorer la précision de la navigation. Voici la teneur des principales recommandations de la réunion:

1. Il convient de généraliser l'emploi du radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence (VOR), auquel on doit pleinement accorder le caractère d'aide standard à la navigation, aussi bien pour le vol en route que pour les manoeuvres dans les régions terminales. Lorsqu'un VOR a été installé, aucune modification des normes ne devrait nécessiter le remplacement du matériel avant le 1er janvier 1975, c'est-à-dire que la date de protection du VOR, actuellement fixée au 1er janvier 1966, serait prorogée de 9 ans.
2. Le dispositif de mesure de distance (DMET) devrait être adopté par l'OACI comme aide standard destinée à compléter le VOR aux emplacements où une navigation plus précise est nécessaire, pour des raisons opérationnelles ou des motifs ayant trait au contrôle de la circulation aérienne, comme la densité de la circulation ou la proximité de routes aériennes. La date de protection du DMET serait la même que pour le VOR, c'est-à-dire le 1er janvier 1975.
3. Il convient d'encourager les Etats qui sont en mesure de le faire à entreprendre ou à poursuivre la mise au point de systèmes de navigation à courte distance, d'après la liste de spécifications que a été élaborée par la réunion et que doit être développée ultérieurement.

C'est maintenant à la Commission de navigation aérienne, organe permanent de l'OACI composé de 12 experts en technique aéronautique, qu'il appartient d'étudier les recommandations de la réunion, parmi lesquelles figurent des spécifications détaillées sur les systèmes de navigation. Les recommandations seront ensuite soumises pour avis aux 73 Etats membres de l'OACI, puis la Commission de navigation aérienne examinera les observations des Etats avant de présenter ses conclusions au Conseil de l'OACI. Ce dernier, pour l'adoption d'une norme internationale, doit se prononcer à la majorité des deux tiers de ses 21 membres.

(COMMUNIQUE OACI, 2/3/59)

---

### SICHTFLUG MIT VFR ?

Es ist für die wenigsten Piloten neu, dass sie nicht immer alle Sektoren ihres Flugweges in Sicht haben und dass der Ausdruck "Sichtflug" missverständlich ist. Früher, als die Luft noch nicht so dicht bevölkert war, war die Wahrscheinlichkeit eines Zusammenstosses im blinden Sektor weniger als 1:1.000.000 und kein Anlass zu grossem Kummer. Mit der Verkehrszunahme aber hat sich dies in einem Ausmass geändert, das dazu führt, dass VFR-Flüge auf dicht benützten Luftstrassen besonders im Steig- und im Sinkflug geradezu als gefährlich bezeichnet werden müssen.

Es ist alarmierend, wenn man feststellen muss, dass erfahrene Verkehrspiloten immer noch routinemässig mit VFR in dichtbenützte Lufträume, wie sie im Raume Chicago-New York-Washington bestehen, absteigen. Es mag sein, dass Samuel Johnson recht hatte: Die meisten Leute müssen eher erinnert als unterwiesen werden! Wir sollten uns ständig an die Gefahren erinnern, die in unserem Beruf drohen, und ich bin sicher, dass keiner von uns anders als sicher fliegen will. Wir wissen alle, dass zwei Verkehrsflugzeuge, die mit gleicher Geschwindigkeit und gleichem Kurs vertikal konvergierend fliegen, zusammenstossen können, ohne dass für die Besatzungen überhaupt die Möglichkeit besteht, das Gegenflugzeug zu sehen!

(FSF APB 58-12, 15.12.1958)

---

### DIE AW 650 ARGOSY

Die erste von zunächst zehn vorgesehenen Armstrong-Whitworth A.W.650 "Argosy" führte am 8.1.1959 den Jungfernflug durch. Damit ist von Hawker-Siddeley auf privater Basis mit einem Kostenaufwand von 10 Mio £ ein Flugzeug entwickelt worden, dessen Versionen der Militärfliegerei und der Zivilluftfahrt als reines Fracht- oder als Passagierflugzeug dienen sollen. Der Einsatz des mit Druckkabinen ausgestatteten Flugzeuges ist für Kurz- bzw. Zubringer- und Mittelstrecken vorgesehen. Die vier Rolls Royce-Dart-7-Propellerturbinen geben eine Leistung von je 2300 e.h.p. ab. Bei einem maximalen Startgewicht von 37,2 t ist für Streckenlängen von rd. 1100 km die Beförderung von 12,7 t und für Entfernungen von rd. 2600 km die Mitnahme von 9,1 t Nutzlast möglich. Von den Abmessungen sind die Spannweite mit 35 m und die Länge mit 26,45 m bekannt. Die Argosy soll in der Lage sein, die Betriebskosten auf ein bisher in der Zivilluftfahrt nicht erreichtes Minimum zu senken. Die direkten Betriebskosten sollen bei Streckenlänge bis zu 320 km unter 1,3 US-cents pro Sitzkilometer liegen. Die ersten drei Flugzeugmuster dienen Erprobungs- und Zulassungszwecken. Die vierte "Argosy" soll in 6 Monaten mit Demonstrationsflügen beginnen.

("The Aeroplane", 16.1.1959)

---

## DER ARBEITSKONFLIKT BEIM SAS

Die skandinavische Fluggesellschaft SAS hat sich nach einjährigen fruchtlosen Verhandlungen mit dem fliegenden Personal gezwungen gesehen, eine Aussperrung ab 1. März anzukündigen. Sämtliche 60 SAS-Maschinen werden dann den Verkehr einstellen und, soweit sie sich im Ausland befinden, dort bleiben, bis der Arbeitskonflikt geklärt ist. Die Leitung des Unternehmens betont, dass diese drastische Massnahme nun unvermeidlich sei, da die Pilotenorganisation auf ihren unmässigen Forderungen beharre und jeden Kompromiss von vornherein kategorisch ablehne. Die Piloten der im innerschweidischen Verkehr tätigen Linjeflyg AB werden einen Sympathiestreik durchführen. Das Flugpersonal der SAS hat inzwischen auch bereits die internationale Pilotenorganisation IFALPA in London um ökonomische Hilfe und um Sympathieaktionen im Ausland ersucht. Während des Arbeitskonfliktes soll dadurch der gesamte Flugverkehr mit Skandinavien stillgelegt und ausserdem auch verhindert werden, dass andere Fluggesellschaften zusätzliche Maschinen auf den stillliegenden Routen der SAS einsetzen. Obwohl sich die Aussperrung zunächst einzig gegen 1200 Personen des fliegenden Personals richtet, würde daher auf kurz oder lang die gesamte Belegschaft des skandinavischen Unternehmens, die heute gut 12000 Angestellte und Arbeiter umfasst, von dem Konflikt betroffen werden.

Zu den wichtigsten Streitpunkten gehört die Frage, ob die neuen Düsenmaschinen und die "Caravelle", die die SAS in diesem Jahr einsetzen will, mit mindestens drei Piloten, wie es die Piloten fordern, oder mit zwei Piloten bemannt werden sollen. Das Flugpersonal verlangt ferner einen garantierten Monatslohn für 60 Flugstunden, will gleichzeitig jedoch die Flugzeit auf maximal 85 Stunden begrenzen, während die Fluggesellschaft die bisherigen 100 bis 125 Flugstunden im Prinzip beibehalten möchte. Ausserdem fordert man eine allgemeine Lohnerhöhung um 10% sowie besondere Zulagen für das Personal moderner Düsenmaschinen und andere Vergünstigungen. Für die Piloten der "Caravelle" sollen die Löhne sogar um 43% heraufgesetzt werden. In anderen Fragen hinsichtlich der Bemannung von Düsenflugzeugen sind sich die dänischen, norwegischen und schwedischen Piloten auch untereinander uneinig.

Die Leitung der SAS kommt zu dem Schluss, dass die Forderungen des Flugpersonals auf Einkommensverbesserungen von etwa 40% hinauslaufen und das Unternehmen mit zusätzlichen Lohnkosten von insgesamt 14 Mill. sKr. belasten würden. Dabei liegen die Löhne der Flugzeugführer der SAS mit etwa 34 000 sKr. (Anfangslohn) bis 45 000 sKr. im Jahr bereits auf einem für europäische Verhältnisse relativ hohen Niveau. Die Piloten wollen ihre Löhne nun jedoch mit allen Mitteln den noch höheren Einkommen ihrer amerikanischen Kollegen anpassen.

Dabei hat sich das Gewinnergebnis der SAS bereits im Betriebsjahr 1957/58 bei schärferer Konkurrenz und steigenden Kosten erheblich verschlechtert, so dass kein Reinertrag mehr verblieben ist. Es konnte daher in diesem Jahre auch keine Dividende an die Muttergesellschaften in den drei nordischen Ländern ausgeschüttet werden. Die Erlöse aus den Flugleistungen stiegen 1957/58 zwar um 9%, die Betriebskosten jedoch um 15%. Neue beträchtliche Lohnerhöhungen wären angesichts dieser Situation nicht zu verantworten. Aber auch ein langwieriger Arbeitskonflikt könnte bei dem heutigen scharfen Wettbewerb im internationalen Flugverkehr verhängnisvolle Folgen haben. Der tägliche Einnahmeverlust der SAS würde sich auf rund 1,5 Mill. sKr. belaufen. Es ist allerdings möglich, dass sich die skandinavischen Regierungen in den Konflikt einschalten werden. In Norwegen erwartet man bereits in dieser Woche ein Aussperrungs- und Streikverbot.

(NZZ, 19.2.1959)

In der Nacht auf den 1. März ist der Verkehr auf sämtlichen Fernverbindungen der skandinavischen Flugverkehrsgesellschaft SAS lahmgelegt worden. Die vor einiger Zeit von der Leitung der Gesellschaft angedrohte Aussperrung trat in der Nacht auf den Sonntag für alle schwedischen Piloten, Flugmaschinisten und Navigatoren sowie für alle norwegischen Navigatoren mit einigen wenigen Ausnahmen in Kraft, nachdem die langwierigen Verhandlungen mit dem fliegenden Personal zu einem Uebereinkommen zwar mit den dänischen und norwegischen Piloten geführt hatten, jedoch in bezug auf ihre schwedischen Kollegen gescheitert sind. Von der Aussperrung werden 641 Piloten, Navigatoren und Techniker betroffen, von denen 521 Schweden sind. Ein Symphistreik der Piloten der schwedischen Gesellschaft Linjeflyg, die den Inlandverkehr bedient, ist dagegen in letzter Stunde widerrufen worden. Da mit den dänischen und norwegischen Piloten ein Vergleich zustande gekommen ist, kann mit deren Hilfe ein ziemlich umfassendes provisorisches Flugprogramm, das heute um Mitternacht in Kraft tritt, aufrechterhalten werden. Der grösste Teil wenigstens des europäischen Verkehrs kann aufrechterhalten werden. Mit der Schweiz werden beispielsweise neun Wochentouren geflogen. Das Notprogramm stützt sich auf die 20 zweimotorigen Metropolitan-Maschinen der Gesellschaft, während voraussichtlich der ganze Verkehr mit viermotorigen Maschinen, das heisst der Verkehr auf den Transatlantik- und Polarrouen, stillgelegt wird.

Die Verhandlungen scheiterten in erster Linie am Kontingentsproblem, bezüglich dessen die Meinungen zwischen den schwedischen und den übrigen skandinavischen Piloten weit auseinandergehen. Während diese am bisherigen System festhalten, wonach die Quoten zwischen den Piloten der drei beteiligten Länder bezüglich der Beförderung und der Verteilung auf die höheren Gehaltsklassen, wie sie vor allem im Düsenverkehr gelten, nach Massnahme der

finanziellen Beteiligung der drei Länder erfolgen müssen, sollen nach der Meinung der Schweden das Dienstalter und die Eignung der betreffenden Piloten allein ausschlaggebend sein. Die Gesellschaft schlug in dieser Frage ein Schiedsgericht vor, doch konnte über dessen Zusammensetzung mit den schwedischen Piloten keine Einigung erzielt werden. Auch in bezug auf die Lohnforderungen stellten die nach der Meinung des schwedischen Publikums ohnehin schon hoch bezahlten schwedischen Piloten erhebliche höhere Ansprüche als die Dänen und Norweger. Nach einem von diesen angenommenen Vermittlungsvorschlag erhalten die Piloten für die Führung von Düsenflugzeugen einen Zuschlag, der für einen Kapitän einer der neuen Caravelle-Maschinen eine Lohnerhöhung um 13 Prozent bedeutet und eine solche von 20 Prozent für den Kapitän einer DC-8.

Die SAS ist auf eine längere Dauer des Konfliktes gefasst. Dieser wird hier als sehr bedauerlich empfunden. Man berechnet, dass er die Gesellschaft, die in den letzten Jahren sehr ernste Verluste in Kauf nehmen musste, in Zeiten der verschärften Konkurrenz mindestens eine Million Kronen pro Tag kosten wird.

(NZZ, 2.3.1959)

Der komplizierte Arbeitskonflikt bei der skandinavischen Luftverkehrsgesellschaft SAS hat sich weiter zugespitzt. Die IFALPA hat auf Ersuchen des streikenden schwedischen Pilotenverbandes den dänischen und norwegischen Piloten verboten, die in Schweden registrierten 28 "Metropolitan"-Flugzeuge zu fliegen, mit deren Hilfe wenigstens der Europaverkehr der SAS provisorisch aufrecht erhalten wird. Die dänischen und norwegischen Piloten haben jedoch bis jetzt dem Verbot getrotzt, nachdem sie von ihren nationalen Organisationen dazu die Erlaubnis erhalten hatten.

Zwischen den dänischen und norwegischen Verbänden, die den Vermittlungsvorschlag akzeptierten, und der schwedischen Pilotenorganisation ist eine heftige Fehde entbrannt. Man erwartet, dass die schwedischen Piloten, die mit finanzieller Unterstützung der amerikanischen Pilotenorganisation ALPA rechnen, den Ausschluss der Dänen und Norweger aus dem internationalen Flugpersonalverband beantragen werden. Der Direktor der SAS, Ake Rusck, bezeichnet heute die Angaben der Presse über einen täglichen Verlust der SAS von einer Million Kronen während der Dauer des Konfliktes als zu hoch gegriffen. Dieser belaufe sich auf höchstens einige hunderttausend Kronen.

(NZZ, 2.3.1959)

Die chaotischen Zustände, die augenblicklich in der skandinavischen Luftverkehrsgesellschaft SAS herrschen, drohen sich immer mehr zu einer umfassenden Krise auszuwachsen. In allen drei Län-



dern befürchtet man nicht nur, dass bei längerer Dauer des Konflikts der gute Ruf der Gesellschaft gerade im kritischen Zeitpunkt des Uebergangs zum Düsenverkehr auf schwerste geschädigt werden könnte; man sieht für die SAS überhaupt eine schwere Gefahr in der Tatsache dass beide Seiten, das heisst die renitenten schwedischen Piloten und ihre dänischen und norwegischen Kollegen, die den Vermittlungsvorschlag akzeptierten, an die IFALPA appellieren und dass die nordischen Personalverbände vor dem Flugpersonal der mit der SAS konkurrierenden Gesellschaften gegeneinander als Kläger auftreten.

Die dänischen und die norwegischen Blätter nehmen mit Schärfe gegen den schwedischen Personalverband Stellung, der den Konflikt ihrer Meinung nach leichtfertig vom Zaun gerissen hat. Aber auch in Schweden selber ist die Aktion der eigenen Piloten keineswegs populär. In der schwierigsten Frage, der Beförderungsquote für das fliegende Personal, war der Vorschlag der Vermittlungskommission, wonach die Angelegenheit einem Schiedsgericht unterbreitet werden sollte, von den Dänen und Norwegern angenommen worden. Die Schweden haben den Vorschlag ohne befriedigende Begründung abgelehnt.

Auch den Lohnforderungen der schwedischen Piloten bringt man wenig Verständnis entgegen. Weite Kreise auch des schwedischen Publikums und andere Gruppen von Lohnbezüglern sind entrüstet darüber, dass sich die schwedischen Piloten mit Lohnerhöhungen um 13 bis 20 Prozent, die beispielsweise einem Flugkapitän ein maximales Jahresgehalt von 66'000 schwedischen Kronen eingebracht hätten, nicht zufrieden geben wollten. Bei dieser ungünstigen Reaktion in der Oeffentlichkeit glaubt man auch kaum, dass die schwedischen Piloten isoliert ihren Willen durchzusetzen imstande sein werden.

(NZZ, 4.3.1959)

Zum erstenmal seit dem Ausbruch des schweren Arbeitskonflikts im SAS wurde am Sonntag und Montag in Helsinki, wo heute die IFALPA ihre Jahrestagung eröffnet, ein Versuch zu dessen Beilegung eingeleitet, soweit er sich auf die Divergenzen zwischen den drei skandinavischen Pilotenverbänden bezieht. In den unter dem Vorsitz des Amerikaners Sayen geführten Verhandlungen gingen zwar die Pilotenvereinigungen der drei Länder grundsätzlich auf die Einleitung eines Vermittlungsverfahrens bezüglich der Kontingentsfrage ein, die bisher den norwegischen und dänischen Verband auf der einen, die schwedische Organisation auf der andern Seite scharf voneinander trennte. Die Situation ist jedoch eine Woche seit Beginn des Konflikts immer noch sehr verworren, indem noch völlige Unklarheit darüber herrscht, wie das Verfahren eingeleitet werden soll. Die schwedische Regierung verhält sich in der Angelegenheit nach wie vor abwartend.

(NZZ, 10.3.1959)

---

1957 9.11.	Pazifik	Pan American	B-377 N-90944
CAB AIR SA-326, No.1-0119/14.1.1959			

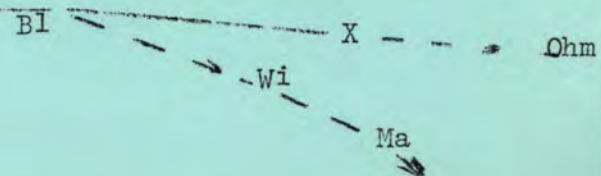
Unfall: Das Flugzeug war am Vortag um 1951 GMT in San Francisco zu einem flugplanmässigen Welttrundflug gestartet, mit erster vorgesehener Zwischenlandung in Honolulu (ETA 0550), mit einer achtköpfigen Besatzung und 36 Fluggästen an Bord. Der Flugplan sah eine Flughöhe von 10.000 ft vor. Der Flug verlief routinemässig bis und mit Standortmeldungen von 0030 (10 Meilen östlich der Ozeanschiffstation "November") und 0104. Die nächste fällige Meldung von 0204 blieb aus, und als keine Verbindung mit dem Flugzeug mehr hergestellt werden konnte, wurde eine Suchaktion eingeleitet. Am 14. wurden Leichen und Trümmerstücke gefunden an einem Ort, der darauf schliessen liess, dass das Flugzeug 105 Meilen westlich des letztgemeldeten Standortes mit einer Abweichung von 30 Grad nördlich zum geplanten Kurs aufs Meer niedergegangen war, nach einigen vorgefundenen Uhren um 0127. Es liess sich auch erstellen, dass die Wetterverhältnisse günstig waren und dass das Auftreffen aufs Wasser für die Insassen nicht unbedingt tödlich gewirkt haben musste. An verschiedenen Leichen wurden starke Spuren von Kohlenmonoxyd gefunden, doch liess sich daraus nichts Schlüssiges ableiten. Es musste die Entwicklung einer Notlage angenommen werden; die Abweichung vom Kurs und die Unterlassung einer Rückkehr gegen die Ozeanschiffstation wies auf Schwierigkeiten in der Seitensteuerung oder auf Arbeitsunfähigkeit der Besatzung hin. Die Folgen eines - konkret nicht zu belegenden - Motor- oder Propellerschadens hätten sich mit beidem wohl vereinbaren lassen.

Ursache: Unbekannt.

1958 27.2.	Chorley, Lancashire, England.	Silver City/Manx Airlines	B-170 G-AICS
MTCA CAP 152/29.7.1958			

Unfall: Das Flugzeug (Bristol "Wayfarer") startete 0915 vom Flughafen Ronaldsway auf der Isle of Man zum Ueberflug nach Manchester, mit einer dreiköpfigen Besatzung und 39 Fluggästen. Der Flugplan hatte eine Flughöhe von 3500 ft vorgesehen, doch wurde die Höhe wegen anderen Verkehrs unmittelbar vor dem Start auf 1500 ft herabgesetzt. Als Flugweg wurde ADR 159 gewählt, mit Einflug in die Kontrollzone Manchester nach dem Funkfeuer Blackpool und nachherigem Ueberflug des Funkfeuers Wigan. Das Streckenwetter war mit Wind aus WNW mit 25 kts allgemein bewölkt mit Regenschauern vorausgesagt, das Flughafenwetter Manchester mit Regen und einer Wolkenuntergrenze 4/8 auf 800 ft und einer geschlossenen Wolkendecke auf 1500 ft. Der Höhenmesser wurde auf QNH Ronaldsway 1024 mb gestellt, gültig bis zum Einflug in die Kontrollzone Manchester. Der erste Teil des Fluges wurde im wesentlichen unter den Wolken durchgeführt. Während eines kurzen Aufenthalts des Kommandanten in der Kabine übernahm der Copilot die Steuer und stellte bei Annäherung an die Kontrollzone Manchester den Radiokompass ein. Statt NDB Wigan mit 316 kc und Rufzeichen MYK stellte er aber versehentlich das wesentlich weiter östlich gelegene NDB Oldham mit 344 kc und Rufzeichen MYL ein, das im benützten Verzeichnis vier Zeilen oberhalb NDB Wigan aufgeführt war. Als der Kommandant die Steuer wieder übernahm, bestätigte ihm der Copilot, dass der Radiokompass wie vorgesehen auf NDB Wigan eingestellt war, und der Kommandant unterliess eine weitere Kontrolle. Nach Verbindungsaufnahme mit der Verkehrsleitstelle Manchester gab das Flugzeug ETA Wigan mit 0943 an und erhielt Bewilligung zum Weiterflug mit Bodensicht bis Wigan auf 1500 ft; das nunmehr anwendbare QNH Barnsley mit 1021 mb wurde weder von der Verkehrsleitstelle gemeldet noch vom Flugzeug erfragt. Um 0942 bestätigte das Flugzeug auf Anfrage ETA Wigan mit 0943 und wurde kurz darauf von einem andern Flugzeug der Silver City, das den Verkehr überhört hatte, im Hinblick auf die Flughöhe 1500 ft und auf die verhältnismässige Nähe eines Fernsehturms östlich Wigan gemahnt: "DO NOT FORGET THE TELEVISION MAST!" Um 0944:20 fragte die Verkehrsleitstelle, ob Wigan schon überflogen sei und ob das Flugzeug Bodensicht habe; beide Fragen wurden negativ beantwortet. Um 0944:38-48 folgte eine plötzliche Weisung der Verkehrsleitstelle: WILL YOU MAKE A RIGHT TURN IMMEDIATELY ON TO A HEADING OF 250 - I HAVE A FAINT POINT ON RADAR WHICH INDICATES YOU'RE GOING OVER TOWARDS THE HILLS. Der Kommandant bestätigte, leitete die Rechtskurve unverzüglich ein und stiess wenige Sekunden später, 8 NM östlich Wigan, knapp unterhalb des Gipfels auf den 1498 ft/M hohen Winter Hill, auf welchem der erwähnte 445 ft hohe Fernsehturm steht. Das Flugzeug wurde vollständig zerstört, 35 Insassen wurden getötet, der Kommandant schwer verletzt.

Ursache: Zusammenstoss mit Bodenhindernis im Instrumentenflug, verursacht durch Fehleinstellung des Radiokompasses durch den Copiloten, bei ungenügender Kontrolle durch den Kommandanten.



1958 25.3.	Miami, Flo., U.S.A.	Braniff	DC-7C N-5904
CAB AIR SA-330, No.1-0026/6.1.1959			

Unfall: Das Flugzeug war am 24. von Dallas nach Miami überflogen worden, um nach Besatzungswechsel von dort aus auf der Linie nach Rio de Janeiro eingesetzt zu werden. Im Anflug gegen den Platz - etwa eine halbe Stunde nach Sonnenuntergang - hatte der Verkehrsleiter dem Flugzeug gemeldet: "CHECKING YOUR POSITION WITH THE GLASSES - IT SEEMS TO BE LEAVING A VERY FAINT TRAIL" - und im Anflug zur Landung: "YOUR NO.3 ENGINE SMOKING A LITTLE BIT?" Der Kommandant hatte geantwortet: "WELL I HOPE NOT!" - diesen Bemerkungen aber keine weitere Beachtung geschenkt, sie auch nicht in die Bordbücher eingetragen oder die Uebernahmebesatzung darauf aufmerksam gemacht. - Nach normaler Bereitstellung startete das Flugzeug bei Sichtflugwetter einige Stunden später um 0004 EST auf der Piste 27R des Flughafens Miami, mit einer fünfköpfigen Besatzung und 19 Fluggästen an Bord (worunter die Ueberflugbesatzung). Nach normalem Start leitete das Flugzeug die vorgesehene Rechtskurve ein, um planmässig auf Kurs 090 und 2500 ft zu gelangen. Auf einer Höhe von 800 ft brach ein plötzliches Feuer im Motor No.3 aus, und der Kommandant entschloss sich zur Rückkehr auf den Flughafen. Dabei liess er das Flugzeug so stark absinken, dass es um 0006 drei Meilen WNW des Flughafens auf Kurs 23 mit einer Seitenneigung in Sumpfgelände auf dem Boden aufprallte, mit einer leichten Vorwärts- und mit einer Rechtsneigung von 25 Grad. - Die auf dem Unfallflugzeug befindlichen Motoren (Wright 988-TC-18-EA-1) wiesen eine Betriebsstundenzahl zwischen 2944 und 3232 auf. Die Untersuchung führte auf einen Ermüdungsbruch des Zylinders Nr.11 von Motor Nr.3.

Die damit auf Turboverbundmotoren verbundenen Probleme waren vorher schon als dringend erkannt worden, und am 30.6.1958 war von der CAA aus im Zusammenhang damit die Weisung auf Ersatz des 2.Kompressionsrings durch eine andere Ausführung zwischen dem 1.8.1958 und dem 1.3.1959 ergangen; die entsprechenden Vorkehren waren bei Braniff eingeleitet, aber noch nicht bis zum Unfallflugzeug vorgerückt. - Der Kommandant hatte mit achtzehnjähriger Tätigkeit bei Braniff eine Flugerfahrung von über 20.000 Stunden, wovon 241 auf DC-7; in den abgelaufenen Jahren hatte er bei Prüfungen nicht immer befriedigend abgeschnitten und hatte namentlich die Höhe in Instrumentenflugkurven nicht immer halten können.

Ursache: Ungenügende Ueberwachung der Flughöhe im Notrückflug auf den Platz nach Feuerausbruch im Startsteigflug, bedingt durch Ermüdungsbruch eines Motorzylinders, mitverursacht durch Vernachlässigung einer Vorerscheinung anlässlich eines vorausgegangenen Fluges.

Bemerkung: Im Hinblick auf die bestehenden Ausbildungsschwierigkeiten wird im Untersuchungsbericht abschliessend auf die Notwendigkeit möglichst weitgehender Ausnützung von Flugsimulatoren und ähnlichen Uebungsgeräten hingewiesen.

1958 20.5.	Brunswick, Md., U.S.A.	Capital/Md.National Guard	V/745/T-33 N-7410/ AV-35-966
---------------	------------------------	---------------------------	------------------------------------

Unfall: Das Viscount-Flugzeug, im Dienst auf der Linie Chicago-Pittsburgh-Baltimore, startete um 1050 ETD in Pittsburgh unter einem IFR-Flugplan mit einer vierköpfigen Besatzung und sieben Fluggästen an Bord. Um 1124 wurde es von der Verkehrsleitstelle Washington zum Abstieg auf 7000 ft ermächtigt, 1127 - auf der Luftstrasse V-44 auf östlichem Kurs - zum Abstieg auf 5000 ft, worauf es Absinken unter 9000 ft meldete. Um 1129 zeigte sich auf dem Radarschirm der Verkehrsleitstelle ein schwaches Signal neben demjenigen des Viscount; beim nächsten Umgang war es wieder verschwunden, doch erschien das Signal des Viscount etwas grösser; auf einen Aufruf erfolgte keine Antwort mehr; das Signal blieb etwa eine Minute stehen und erlosch dann. - Der Pilot des T-33 startete unter einer örtlichen VFR-Bewilligung mit einem andern Insassen um 1107 in Baltimore zu einem Angewöhnungsflug. Mit verschiedenen Kursen flog er auf verschiedenen Höhen, bis er sich leicht steigend links hinter dem Viscount auf parallelem Kurs befand. Von Zeugen wurde beobachtet, wie der T-33 in raschem Ueberholem eine Rechtskurve einleitete und mit dem Viscount zusammenstiess, wie sich dann die Flugzeuge wieder trennten, worauf der T-33 explodierte und der Viscount trudelnd zu Boden stürzte. Der Pilot des T-33 konnte mit schweren Brandverletzungen aus dem Flugzeug abspringen; alle übrigen Insassen beider Flugzeuge kamen ums Leben. Der Zusammenstoss erfolgte auf einer Höhe von 8000 ft; leichte Bewölkung spielte keine Rolle. Die Sichtverhältnisse wurden wie folgt rekonstruiert: Das Gegenflugzeug wäre für den T-33-Piloten länger als eine Minute vor dem Zusammenstoss sichtbar gewesen, für den Viscount-Piloten (in ungünstiger Lage) 26 Sekunden, für den Viscount-Copiloten überhaupt nicht.

Ursache: Ungenügende Luftraumüberwachung.

