

# Aeropers Rundschau

8. Jahrgang

Nr. 75

Januar 1961

Liebe Mitglieder	2
Was uns beschäftigt	4
Segelflugregion Zürich und Flugplatzproblem	6
Asti Spumante con Panettone	9
Aus unserer Korrespondenzenmappe	11

## Unfallberichte:

Manila, Phil., Philippine Air Lines, 20.11.1957  
Tripoli, Fezzan, Libyen, Scottish Aviation, 7.12.1957  
Olgiate Olona, Italien, TWA, 26.6.1959  
Marion, Ohio, USA, Continental Can Co., 1.7.1959  
Great Sitkin, Alaska, Reeve Aleutian Airways, 24.9.1959  
Jacksonville, Flo.USA, U.S. Overseas Airlines, 15.10.1959  
Santa Maria, Calif., USA, Pacific Air Lines, 26.10.1959

IFALPA-Fragebogen über Landing Distance Requirements

Redaktion:

Capt. M. Bayer  
Capt. R. Schilliger  
Dr. P. Hunziker

Druck und Versand:

Sekretariat, Flughafen, Bürotrakt B, 215  
Telefon: 84 76 61, intern 2337

---

A E R O P E R S - R U N D S C H A U

---

Offizielles Organ der  
Vereinigung des fliegenden Personals der Swissair

---

Obwohl die AEROPERS-RUNDSCHAU das offizielle Organ der AEROPERS darstellt, spiegeln die in den einzelnen Artikeln zu Tage tretenden Ansichten nicht notwendigerweise die Meinung des Vorstandes wieder.

---

Ohne vorgängige schriftliche Einwilligung der Redaktion ist jede Wiedergabe von Artikeln aus dieser Zeitschrift untersagt.

---

Liebe Mitglieder,

" Was uns beschäftigt... "

Mit dieser Nummer beginnen wir, Sie nicht nur in der Rubrik " liebe Mitglieder " zu informieren, sondern Sie zusätzlich durch eine neue Spalte " Was uns beschäftigt... " über alle laufenden Geschäfte zu orientieren. Im " liebe Mitglieder " werde ich Sie nach wie vor über besonders wichtige und dringliche Angelegenheiten ausführlich ins Bild setzen. In der Spalte " Was uns beschäftigt... " wollen wir Ihnen zeigen, mit wie vielschichtigen und weitgehenden Problemen sich der Vorstand heute zu befassen hat. Neben der zusätzlichen Information hoffen wir, dass Sie durch Kenntnis der Geschäfte in diesem oder jenem Fall aktiv eingreifen werden, sei es durch einen Vorschlag, eine Anregung, eine Mitteilung, eine Kritik oder durch irgendeine andere Form der Meinungsäußerung, die aber zu uns gelangen muss. Durch Sitz des Sekretariates im neuen Bürogebäude des Flughofes, Büro BB 215, Tel. intern 2337, ist jetzt ja eine direkte Kontaktnahme sehr vereinfacht worden.

Statutenabstimmung

Bei einer Stimmbeteiligung von rund 80% wurden die neuen Statuten wuchtig angenommen. 205 Ja-Stimmen steht eine einzige Nein-Stimme ( Pilot ) gegenüber. Das Ergebnis stellt vor allem der Statutenkommission ( HH. Glutz und Fischli ) ein erfreuliches Zeugnis für ihre Arbeit aus, aber auch der Vorstand darf im positiven Abstimmungsergebnis einen Vertrauensbeweis erblicken.

Wir bitten Sie höflich, in Ihrem Exemplar den 9.1.1961 als Datum des Inkrafttretens einzusetzen. ( letzte Seite )

### Crew + Aircraft Interchange

Am 10./11. Dezember 1960 fand in Kopenhagen ein erstes Meeting betreffend " Interchange " statt. Anwesend waren alle Pilotenvereinigungen der KLM, SAS und SWR. Die AEROPERS war durch die Herren Capt. A. Sooder, Capt. R. Meier und Dr. P. Hunziker vertreten.

Es wurde beschlossen, dass grundsätzlich einem Interchange nichts entgegenstehen soll, sofern durch ihn wirklich eine rationellere Ausnützung von Besatzungen oder Flugzeugen erreicht werden kann. Als Interchange hat für uns folgendes zu gelten:

1. Die Uebernahme gewisser Strecken anderer Gesellschaften
2. Die Operation von Flugzeugen anderer Gesellschaften ( Charter ) durch uns oder durch eine gemischte Crew.
3. Die Ausleihung von Flugzeugen an andere Gesellschaften ( Vercharterung )

Der Vorstand hat beschlossen, nur an Meetings betreffend Interchange teilzunehmen, an denen konkrete Fragen behandelt werden müssen.

### Neue Senioritätsliste und neues Senioritätsreglement

Die Bestellung von 4 zusätzlichen Caravelles durch die Swissair und das dadurch bedingte vorausschbare Auslaufen der Kolbenflugzeugflotte ( Ausnahme CV-440 ) wird in näherer Zukunft ausserordentliche Mutationen im Pilotencorps zur Folge haben. Aus diesem Grunde ist es sehr wichtig, dass die Senioritäts-Einheitsliste möglichst bald erstellt wird und in Kraft treten kann. Der Vorstand erblickt in der Aufstellung dieser Liste seine vordringliche Aufgabe für die nächsten Wochen. Die Swissair hat bereits aufgrund der bestehenden Openings einen Vorschlag unterbreitet, der aber leider den heutigen Verhältnissen nicht mehr angemessen ist.

Neben der noch zu erstellenden gemeinsamen Senioritäts-Liste haben wir ein neues Senioritäts-Reglement ausgearbeitet, welches auch die Ausländer einschliesst und bereits die Normen für die Senioritätseinstufung zukünftiger neu eintretender Piloten, seien dies Schweizer oder Ausländer, enthält.

Sie sehen also, dass zwei die Seniorität betreffende Belange parallel behandelt werden, nämlich einerseits die Erstellung einer gemeinsamen Liste aller Piloten, die bereits in der Swissair sich befinden, und andererseits die Festsetzung eines Reglementes, das

- a) sämtliche grundlegenden Senioritätsbelange für alle Piloten regelt und
- b) zusätzlich noch Bestimmungen für die Einreihung Neueintretender aufweist.

Ich werde nicht verfehlen, Sie über dieses für uns ausserordentlich wichtige Problem fortlaufend zu orientieren.

Mit freundlichen Grüssen

sig. H. R. Christen

## WAS UNS BESCHÄFTIGT...

### Versetzungsreglement

Am 1.12.1960 wurde das annähernd definitiv bereinigte Reglement der Swissair zugesandt, doch steht eine Antwort immer noch aus.

### Neue Einsatzrichtlinien auf Kolbenflugzeugen

Im Januar wurde ein neuer Entwurf ausgearbeitet, der durch die Einsatzkommission und den Vorstand noch definitiv bereinigt wurde. Dieser Entwurf ist kürzlich der Swissair, der FPAS und der FEV zur Stellungnahme zugesandt worden. Wir versuchten, materiell nicht allzuviel zu ändern, jedoch die Richtlinien so zu formulieren, dass sie für jeden Piloten auf den allerersten Blick klar und verständlich sind. Wir möchten diese Richtlinien mit der Swissair sehr bald bereinigen, da sie die Grundlage für die zu überarbeitenden Jet-Richtlinien bilden sollen.

### Flugsicherungsfragen

In nächster Zeit wird die eidg. Luftfahrtskommission, in der wir durch Capt. A. Soeder vertreten sind, in einer speziellen Sitzung nur Fragen der Flugsicherheit behandeln. Diese Sitzung kam auf dringliches Verlangen unseres damaligen Vertreters, Capt. F. Schreiber, zustande.

### Steuerpauschalierung

Wir versuchten, die bestehende Steuerpauschalierung noch zu verbessern, doch haben offiziöse Kontakte leider gezeigt, dass die Chancen dafür sehr gering sind. In der nächsten Rundschau werden wir Sie auf jeden Fall über die Frage des neuen Vertrages und des Abzuges von Fr. 1000.-- ( 20% der auf dem Lohnausweis ausgewiesenen Flugentschädigung ) orientieren.

### Zollabgaben Besatzungsmitglieder

Wir sind an die Oberzolldirektion gelangt und versuchen, eine bessere Regelung betr. Zollabgaben durchzubringen.

### Auswertung der DC-8-und Caravelle-Fragebögen

Ein Bericht erfolgt, sobald die Auswertungen beendet sein werden.

### Europilote

Bekanntlich haben sich 4 der 6 EWG Staaten, nämlich Belgien, Deutschland, Frankreich und Italien zur Air-Union zusammengeschlossen. Als Folge haben die 4 entsprechenden Pilotenvereinigungen eine übernationale Organisation, eben die Europilote, gegründet. In deren Schosse wurde nun, ohne die Deutschen, die national organisiert sind, ein gegenseitiges Streikhilfeabkommen auf Darlehensbasis ins Leben gerufen. Am 19.1.1961 fand in Paris ein Treffen statt, wo sich entschied, ob weitere europäische Pilotenvereinigungen, vor allem die sehr daran interessierten SAS- und KLM-Vereinigungen, beitreten. Auch wir waren eingeladen, doch konnten wir uns nicht zum Mitmachen entschliessen.

### Acroppers-Beobachter im Selection-Board

Im Februar wird die nächste Pilotenselektion stattfinden. Mit freundlicher Bewilligung der Swissair wird Capt. A. Sooder dieser beiwohnen und uns dann über das dort Gesehene und Gehörte berichten.

### Werbungsfragen

Der Vorstand ist der einhelligen Ansicht, dass wir unsere Anstrengungen auf dem Sektor Werbung von Piloten vervielfachen müssen, da gewiss das vorhandene Potential im jetzigen Zeitpunkt nicht ausgeschöpft ist. Wir beabsichtigen, der Swissair, wie auch Ihnen zu einem späteren Zeitpunkt konkrete Vorschläge zu unterbreiten.

### Zusammenarbeit mit der FPAS

Im Hinblick auf die gemeinsame Seniority-Liste und unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Ausländer noch viele Jahre bei uns verbleiben werden, sind wir mit der FPAS übereingekommen, wichtige dienstvertragliche Änderungen vor Aufnahme der Verhandlungen mit der Swissair vorgängig mit ihr zu besprechen. Diese intensivierte Zusammenarbeit soll jedoch erst dann starten, wenn die eingangs erwähnte gemeinsame Seniority-Liste bereinigt und verabschiedet ist.

Mit freundlichen Grüßen

18. Januar 1961

Dr. P. Hunziker

---

### Fortschritt

Indes sie forschten, röntgten, filmten, funkten,  
entstand von selbst die köstlichste Erfindung:  
der Umweg als die kürzeste Verbindung  
zwischen zwei Punkten.

Erich Kästner

## SEGELFLUG REGION ZÜRICH UND FLUGPLATZPROBLEM

Der Artikel " Segelflug Region Zürich " von MMU in Nr. 71 der Rundschau scheint einige klärende Korrekturen notwendig zu machen. Es sei gleich vorweggenommen: Weder wurde von der Aeropers eine Aenderung in der Stellungnahme zum Flugsicherungsproblem verlangt, noch haben sich Ae.C.S. und Aeropers-Mitglieder bei ihren Bestrebungen zur Erhaltung des Flugplatzes Dällikon auf die Aeropers berufen.

Jedermann sieht heute ein, dass bei VMC die Sichtflugregeln auch im Raume Zürich nicht mehr genügen, um Kollisionen zwischen Luftfahrzeugen sicher zu verhindern. Man ist sich also einig, dass e t w a s g e s c h e h e n m u s s . Verschiedene Kommissionen und Instanzen sind nach einigem Druck der Flugsicherung zu der mehr oder weniger einheitlichen Folgerung gekommen, u.a. seien die Flugplätze Spreitenbach und Dällikon zu " l i q u i d i e r e n ". Diese Ausdrucksweise ist natürlich nicht besonders geeignet, den guten Willen zur Zusammenarbeit, welche die betroffenen Flugplatzhalter bisher gezeigt hatten, zu fördern. Die erwähnten Folgerungen gipfelten zum Trost in der simplen Feststellung, dass "von Staates wegen Realersatz zu leisten sei ". Sehr schön! Damit glaubten die verschiedenen Kommissionen das Flugsicherungsproblem gelöst zu haben.

Vorausgesetzt, dass man dem Privatflugwesen ( inkl. Segelflug ) nicht von vornherein die Existenzberechtigung abspricht, gibt es aber ausser dem Flugsicherungsproblem auch ein F l u g - p l a t z p r o b l e m im Kanton Zürich.

Die Einsicht, dass unser Bedarf an fliegerischem Nachwuchs nur durch ein grosses Reservoir junger Segel- und Motorflieger gedeckt werden kann, führte zum Bundesbeschluss über die Förderung des fliegerischen Nachwuchses. Das Bundesprogramm ist erst im Anlaufen begriffen. Gerade wir Aeropers-Mitglieder erwarten sehnlichst die ersten positiven Auswirkungen. Zur reibungslosen Abwicklung des Bundesprogrammes braucht es aber auch Flugplätze.

Wegen der hohen Bevölkerungsdichte, der Industrialisierung und nicht zuletzt der " air-mindedness " der Bevölkerung ist das Einzugsgebiet des schweizerischen Privatflugwesens ( Motor- und Segelflug ) hauptsächlich auf Zürich und nähere Umgebung konzentriert (  $\frac{1}{2}$  bis  $\frac{2}{3}$  ). Daher ist es nicht verwunderlich, wenn der Flugplatzbedarf gerade im Kanton Zürich gross ist.

Wer die schon mehr als 15 Jahre dauernden Bemühungen der Flugplatzkommission des Ae.C.S., im Kanton Zürich einen Sportflugplatz zu schaffen, verfolgt hat, beurteilt die Möglichkeiten heute nicht mehr so optimistisch. Als erstes Prinzip gilt daher die Erhaltung der bestehenden Flugplätze bis neue erstellt sind.

Auf wiederholtes Ersuchen der Sektion Zürich des Ae.C.S. und der Flugplatzhalter begann sich die kantonale Baudirektion im Laufe des vergangenen Jahres allmählich für das Flugplatzproblem zu interessieren. Dank der Initiative der schweizerischen Luftverkehrsschule, ihr Flugplatzproblem auf eigene Faust zu lösen, kam jetzt endlich der Stein ins Rollen.

Aber vorsichtig, noch lange ist nichts verwirklicht. Vorläufig besteht erst ein Lichtblick, den längst fälligen Flugplatz für die Motorflieger und als Ersatz für Spreitenbach hinter dem Albis einen Segelflugplatz zu errichten. Von einem Ersatzprojekt für Dällikon spricht noch kein Mensch. Es darf nicht verwundern, dass angesichts der ungeheuren Schwierigkeiten bei der Schaffung neuer Flugplätze vorerst die bestehenden Flugplätze gesichert werden. Die Flugplatzhalter sehen schon gar keine Veranlassung, ihre mit vielen Opfern und privaten Mitteln erbauten Flugplätze auf das Schlagwort " liquidieren " hin preiszugeben. So hat sich auch der Halter von Dällikon wiederum ohne Hilfe der öffentlichen Hand gegen die Gefahr der Verbauung gesichert.

Es mag an dieser Stelle interessieren, die neuesten Beschlüsse der Abteilung Segelflug der Sektion Zürich des Ae.C.S. vom 4.10.1960 zur Flugplatzfrage wiederzugeben:

- " 1. Die Abt. Segelflug steht mit Begeisterung geschlossen hinter dem Projekt X.
2. Die Abt. Segelflug erkennt, dass die Ausmasse des Flugplatzes X, so wie er heute verwirklicht werden kann, nicht genügen, um den gesamten zürcherischen Segelflugbetrieb aufzunehmen. Sie erachtet es daher als unumgänglich, dass der Flugplatz Dällikon vornehmlich für Schulung unter Inkaufnahme vernünftiger flugsicherungstechnischer Einschränkungen weiter betrieben wird.
3. Die Abt. Segelflug erachtet es ausserdem als dringend notwendig, dass der Flugplatz Winterthur baldmöglichst für den Segelflugbetrieb geöffnet wird.
4. Die Abt. Segelflug möchte darauf hinweisen, dass die Entwicklung des Segelfluges im Kanton Zürich es in einem späteren Zeitpunkt notwendig machen könnte, weitere Segelflugplatz-Projekte ins Auge zu fassen. "

Die Zusammenlegung der Segelflugbetriebe von Spreitenbach und Dällikon auf e i n e n neu zu schaffenden Flugplatz kommt nach übereinstimmenden Meinungen nicht in Frage. Die diesbezügliche Stellungnahme der Expertengruppe A für Flugsicherungsfragen ( Arbeitsgruppe Segelflug ) illustriert dieses Problem genügend. Sie lautet wörtlich:

" Beim Studium einer Verlegung dieser beiden Flugplätze wurde zunächst untersucht, ob unter Umständen eine Zusammenlegung des Betriebes auf einen einzigen Flugplatz möglich wäre. Dies musste auf Grund der bereits im letzten Jahre erreichten Verkehrsziffern verneint werden. .... Das totale Verkehrsaufkommen beider Flugplätze erreichte also schon 1959 bis zu..... Bewegungen, und es kann kein Zweifel darüber bestehen, dass die Verkehrsziffern sich noch weiter steigern werden. Es ist undenkbar, auf einem einzelnen Flugplatz eine solche Kapazität zu erreichen, ganz abgesehen davon, dass der Flugraum um den Flugplatz auf gefährliche Weise übersättigt würde.

Es muss also zum Vornherein als Ersatz für Dällikon und Spreitenbach mit zwei neuen Segelflugplätzen gerechnet werden. Eine Zusammenlegung mit einem Motorflugplatz ist aus den gleichen Gründen ebenfalls nicht denkbar.

Zusammengefasst haben wir heute also folgende Situation:

1. Eine gesetzliche Handhabe zur Schliessung der fraglichen Flugplätze oder zu Einschränkungen in der Benützung des Luft- raumes für eine bestimmte Luftfahrzeugkategorie besteht nicht. Die angestrebten Verlegungen oder Luftraumbeschränkungen können nur durch freiwillige Bereitschaft der Betroffenen zustande- kommen.
2. Es besteht die Aussicht, dass in absehbarer Zeit der Segel- flugbetrieb von Spreitenbach in einen Raum südlich von Zürich verlegt werden kann, was im Westsektor von Kloten eine wesent- liche Entlastung bedeuten würde.
3. Mit einer Verlegung des ( kleineren ) Segelflugbetriebes von Dällikon kann vorläufig nicht gerechnet werden.
4. Im Westsektor von Kloten ist bis zur Verlegung von Spreiten- bach noch mit intensivem, später noch mit schwächerem Segelflug- betrieb zu rechnen.
5. Die Separierung der Verkehrsflugzeuge vom jeweils eng be- grenzten Segelflugraum ist eine Aufgabe der Flugsicherung.

Da die Verlegung der Flugplätze " von Staates wegen " doch nicht so reibungslos und rasch funktioniert, wie man es sich geträumt hatte, wäre es vielleicht doch eine dankbare Aufgabe für die Flugsicherungskommission der Aeropers, einen e i g e n e n Vorschlag über die flugsicherungstechnische Lösung der Separie- rung auszuarbeiten.

In der Volksabstimmung vom 6. Juli 1958 über die zweite Aus- bautetappe des Flughafens Zürich wurde u.a. auch ein Kredit von 3,785 Mio.Fr. für Flugsicherungsanlagen bewilligt, wovon 1,907 Mio.Fr. für Radaranlagen und Peiler vorgesehen sind. Mit der vielseitigen Radarausrüstung sollte unsere Flugsicherung in der Lage sein, ihre Aufgabe auch mit Einbezug des nichtkontrollierten Verkehrs zu erfüllen, was in vielen Ländern längst selbstver- ständlich ist.

Vielleicht ist hier noch ein Wort über die im Ae.C.S. tätigen Aeropers-Mitglieder am Platze: Seit vielen Jahren leisten Aeropers-Mitglieder durch ihre Aktivität im Ae.C.S. wertvolle Arbeit. Wir können froh sein, dass sie bei den Segelfliegern immer wieder entscheidenden Einfluss auf Flugdisziplin und das Verständnis für Flugsicherungsprobleme haben. Statt Vorwürfe verdienten sie vielleicht eher Anerkennung.

rg

Dazu ein ganz kurzer Kommentar von mu

Der angegriffene Artikel in Nr. 71 der Rundschau wurde auf Wunsch des Aeropers-Vorstandes geschrieben, um eine eindeutige Stellungnahme der Aeropers zu fixieren, nachdem an einer Sitzung des Aero-Clubs durch vielleicht nicht allzu diplomatische Aeus- serungen von Swissair-Piloten Unklarheit geschaffen und etwas böses Blut gemacht worden war.



Betreffend der " Stellungnahme der Expertengruppe A ( Arbeitsgruppe Segelflug ) " ist zu bemerken, dass der angeführte Text aus einem Berichtsentwurf dieser Arbeitsgruppe an die Expertengruppe A entnommen ist. Um als offizielle Stellungnahme zu gelten, muss dieser Bericht erstens von der Arbeitsgruppe definitiv beschlossen, zweitens via Expertengruppe A an die Eidg. Flugsicherungskommission weitergeleitet und von dieser durchberaten und genehmigt werden. Er ist deshalb vorläufig in keiner Weise als verbindlich zu betrachten.

Ob eine gesetzliche Handhabe zur Schliessung der fraglichen Flugplätze oder zu Einschränkungen in der Benützung des Luft- raumes für eine bestimmte Luftfahrzeugkategorie besteht, ist vielleicht doch nicht so eindeutig zu verneinen. Dieses Argument wird immer wieder gerne vorgebracht, hilft aber dem Problem so oder so nicht weiter. Dieses heisst nämlich: Kollisionsgefahr. Von diesem Gesichtspunkt aus betrachtet wäre übrigens die Verlegung des Flugbetriebes von Dällikon evtl. dringender als desjenigen von Spreitenbach.

Die Einladung, einen eigenen Vorschlag für die flugsicherungs- technische Lösung der Separierung auszuarbeiten, nehmen wir gerne zur Kenntnis. Es sei immerhin mit aller Bescheidenheit darauf hingewiesen, dass die Notlösung 1960 ursprünglich von der Flugsicherungskommission der Aeropers " erfunden " wurde. Für 1961 sind wir wieder an der Arbeit, wobei wir für die Vorschläge von rg dankbar sind und diese nach Möglichkeit verwenden werden. Das letzte Wort müssen wir allerdings denjenigen überlassen, die die Verantwortung schlussendlich tragen müssen: Den Organen der Flugsicherung.

Die wertvolle Arbeit vieler Aeropers-Mitglieder im Ae. C. S. in Richtung Erhöhung der Flugsicherheit sei hiermit von Seiten der Flugsicherungskommission anerkannt und bestens verdankt. Von Vorwürfen kann keine Rede sein. Solche sind im Artikel der Rundschau Nr. 71 auch nicht enthalten.

---

#### ASTI SPUMANTE CON PANETTONE

Sylvesterabend 1960. Zwischen Beirut und Teheran werden wir ins neue Jahr hineinfliegen. In der Halle des Hotels Commodore in Beirut warte ich mit meiner Crew auf den Taxi. Es ist 21.30 Uhr. Vom Airport ruft man uns an, dass der Swissair Car wieder einmal einen Crash hatte und der Pickup zwanzig Minuten später erfolge, So haben wir noch Zeit, um das Mode-Defilee der Gäste abzunchmen, die nun zum sündhaft teuren Gala-Diner erscheinen.

Wir raten, über welchem Punkt wir wohl das neue Jahr intercepten würden. Ich selbst mache mir eher Gedanken, wie ich diese Position feststellen könne, da alle Funkfeuer zwischen Damaskus und Bagdad normalerweise ausser Betrieb sind.

Nun erscheint die Caravelle-Crew eines südlicheren Landes an der Reception. - Die haben es schön, die gehen nun in grosser Abendtoilette zu einem Neujahrsfest, während uns die Pflicht ruft!

Der Meid darüber lässt in unserer Besatzung gründliche Kritik starten, so wie das nur bei Schweizern möglich ist. Nichts ist mehr gut an diesen mir so sympathischen Leuten aus der Heimat von Don Camillo und Peppone. Besonders eine ihrer Hostessen wird aufs Korn genommen. - Wahrscheinlich wohne die in einem feuchtem Zimmer, sonst hätte sie nicht graue Strähnen im schwarzen Haar, meint der Purser. Die Locke auf ihrer rechten Wange ist nach Ansicht des Copiloten eine richtige Männerangel. Mir missfällt ihr Kleid, obwohl die drei Etagen Fransen am unteren Teil auf ein Schubert Modell schliessen. Eines unserer Mädchen bemängelt die Figur und wagt sogar zu behaupten, die Swissair-Hostessen hätten dann schon schönere "Läufe" (aus "Limmatblüten" von Fritz Herdi, Seite 44.) Jetzt flüstert die Signorina ihrem Captain sogar etwas ins Ohr. Ja, man weiss es ja, aus "Dolce Vita" und so....

Doch plötzlich verschlägt es uns die Stimme. Mit offenem Munde hocken wir blöder da, als das für dumme Eidgenossen normalerweise üblich ist. Genau die Hostess mit dem Fransenrock tritt auf mich zu, gefolgt von ihren Kollegen. Spontan reicht sie mir die Hand und sagt: "Good evening Captain, Happy New Year and a nice flight into 1961!" Der Copilot, ein Doppelgänger von Mario Lanza überreicht uns eine Flasche Asti Spumante und einen grossen Panettone. Der ältere Captain im Hintergrund aber lacht verschmitzt und zeigt seine Zähne wie auf einer Pepsodentreklame. Als unsere Blicke mit einander begegnen, verstehen wir uns. Er ist richtig stolz auf seine Crew, mir aber bleibt irgend etwas im Halse stecken und mit Mühe bringe ich mein "grazie" an.

Auf der Fahrt zum Airport tönt unser Gespräch auf einmal anders. Es gibt plötzlich eine ganz tolle Airline südlich von Chiasso. Ihre Hostessen haben unerhörten Charme, schöne Beine und sind wirklich nach dernier cri gekleidet. Wir sind uns einig, dass man etwas vorsichtiger sein sollte in der Kritik anderer Gesellschaften und deren Besatzungen. Warum bilden wir Schweizer uns ab und zu so viel ein, vergessen aber dabei etwas viel Wertvolleres - das Menschliche? Da spricht man mit grossen Worten vom Luftverkehr, der die Grenzen sprengt und verurteilt jeglichen nationalen Protektionismus. Die Tatsache, dass die Swissair als einzige Airline zwei verschiedene Pilotenvereinigungen besitzt, gehört dabei ins gleiche Kapitel. Schade!

### Schi

Die Wolken bringen Schnee aus fremden Ländern.  
Und niemand hält sie auf und fordert Zoll.  
Silvester hörte man's auf allen Sendern,  
dass sich auch u n t e r m Himmel manches ändern  
und, ausser uns, viel besser werden soll.

aus "Der Januar" von Erich Kästner

AUS UNSERER KORRESPONDENZENMAPPESchreiben des Luftamtes:

Sehr geehrte Herren,

Wir sind im Besitz Ihrer Schreiben vom 9. Mai und 21. September dieses Jahres. Es liegt uns daran, vorerst darauf hinzuweisen, dass wir deshalb auf eine Beantwortung Ihres ersten Schreibens verzichtet haben, weil dieses materiell keine neuen Gesichtspunkte enthielt, auf welche wir nicht schon mit unserem Schreiben vom 29. Januar 1960 eingetreten sind.

Zu den in Ihrem Schreiben vom 21. September 1960 aufgeworfenen Problemen nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Es wird dem Luftamt vorgeworfen, nichts unternommen zu haben, was eine Verminderung der Kollisionsgefahr zwischen Segelflugzeugen und Verkehrsflugzeugen herbeigeführt hätte. Bei diesem Problem handelt es sich vor allem um die Sanierung der Verhältnisse im Raume um Zürich. Wie wir Ihnen in unserem Schreiben vom 29. Januar mitgeteilt haben, wurde von der Expertengruppe A der Flugsicherungskommission eine spezielle Arbeitsgruppe mit dem Studium von Lösungsmöglichkeiten beauftragt. Diese Arbeitsgruppe, der ausser den interessierten amtlichen Stellen auch je ein Vertreter der in diesem Gebiet liegenden Flugplätze Dällikon, Spreitenbach und Birrfeld angehörten, war insbesondere inbezug auf das Finden eines neuen und gefähderungsfreien Flugplatzes in dieser Region vor eine heikle Aufgabe gestellt. Sie hat inzwischen ihre Arbeit abgeschlossen und wird ihren Bericht nach der Genesung ihres Berichterstatters der Expertengruppe A abliefern, welche diesen ihrerseits beraten und alsdann der Flugsicherungskommission unterbreiten wird. Dass das Durchlaufen verschiedener Instanzen einige Zeit in Anspruch nimmt, ist leider nicht zu umgehen. Für die diesjährige Segelflugsaison ist im übrigen eine provisorische Regelung getroffen worden, die sich bewährt hat. Ihre Behauptung, es werde unsererseits in dieser Sache nichts unternommen, müssen wir daher zurückweisen.
2. Inbezug auf die Einführung des obligatorischen Leuchtfarbenanstrichs für Segelflugzeuge sind Sie aus uns unbekanntem Gründen zur Ueberzeugung gelangt, dass unser Amt diese Massnahme aus Kostengründen zum vorneherein ablehnt. Wir verschliessen uns allerdings der Kostenfrage, welche in diesem Zusammenhang entsteht, nicht; ausschlaggebend ist für uns jedoch der Grad der kollisionsvermindernden Wirksamkeit, welcher durch diese Massnahme herbeigeführt werden kann. Das Eidg. Luftamt hat zur Abklärung dieser Frage Versuche unternommen, deren Resultate auf Ende dieses Monats erwartet werden. Wie Sie zutreffend in Erfahrung gebracht haben, hat sich die Expertengruppe A eingehend mit diesem Problem befasst und das Resultat ihrer Ueberlegungen in Form einer Empfehlung der Flugsicherungskommission unterbreitet.

In ihrer letzten Sitzung hat die Kommission diese Empfehlung, welche den obligatorischen Leuchtfarbenanstrich für Segelflugzeuge und Freiballone befürwortet, gebilligt und als Antrag an das Eidg. Post- und Eisenbahndepartement weitergeleitet. Im übrigen möchten wir Sie darüber orientieren, dass die Expertengruppe A nicht im Auftrage des Luftamtes, sondern in demjenigen der Flugsicherungskommission arbeitet und somit auch dieser ihre Rapporte einzureichen hat; die Kommission ist denn auch zuständig für die Beschlussfassung über die Empfehlungen der Expertengruppe A. Die Flugsicherungskommission ihrerseits ist lediglich ein beratendes Organ und leitet ihre Anträge an das Post- und Eisenbahndepartement weiter, welches über die weiteren Massnahmen beschliesst. Weder in der Expertengruppe A noch in der Flugsicherungskommission hat das Eidg. Luftamt die in Frage stehende Empfehlung grundsätzlich abgelehnt.

Wir möchten auf einen weiteren Punkt in Ihrem letzten Schreiben zurückkommen, nämlich auf die Frage der Wirksamkeit des Leuchtfarbenanstrichs. Wie Sie selber anführen, ist die Fachwelt hierüber geteilter Meinung, indessen scheinen doch die positiven Stimmen die Ueberhand zu gewinnen. Es ist uns jedoch nicht bekannt, dass der Leuchtfarbenanstrich internationale Anerkennung gefunden hat, oder eine Erprobung desselben auf internationaler Basis erfolgt ist.

3. Schliesslich glauben Sie, feststellen zu können, dass die in Ihrem Schreiben vom 12. Januar 1960 gemachte Anregung, es seien die Segelflieger eindringlich auf die Wichtigkeit der gewissenhaften Einhaltung der VFR-Regeln aufmerksam zu machen, bei uns kein Echo gefunden habe. Hiezu möchten wir Ihnen mitteilen, dass die Flugsicherungskommission schon an ihrer Sitzung vom 2. Oktober 1959 einem Antrag zugestimmt hat, welcher dasselbe Ziel wie Ihre Anregung im Auge hat. Unter dem Titel "Vereinheitlichung der Luftverkehrsregeln und Verbesserung der Vorschriftenkenntnisse" wurden für die Zivilpiloten folgende Massnahme beantragt:

- " - Bei den Prüfungen von Privatpiloten muss vermehrtes Gewicht auf die Kenntnis der Flugverkehrsregeln gelegt werden.
- Die periodische Ueberprüfung der Kenntnisse der Flugverkehrsregeln soll in der Neuausgabe des Reglementes über die Ausweise für Flugpersonal vorgeschrieben werden.
- Nachdrücklicher Hinweis auf die VFR-Regeln im Rahmen von Fluglehrerkursen, Umschulungskursen und anderer Gelegenheiten.
- Durchführung geeigneter Aktionen durch den Aero-Club der Schweiz. "

Derartige Aktionen können indessen auf breiter Basis erst bei Vorliegen einer einwandfreien Rechtsgrundlage eingeleitet werden. Mit der Revision der Verfügung des Eidg. Post- und Eisenbahndepartementes über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge, welche gegenwärtig im Gange ist und eine grosse und weitsichtige Arbeit darstellt, wird die erforderliche Rechtsgrundlage geschaffen.

Mit der Inkraftsetzung der revidierten Verfügung kann in Kürze gerechnet werden. Wir hoffen, dass Sie erkennen werden, dass derartige Massnahmen auch bei bestem Willen eine gewisse Zeit in Anspruch nehmen. Es muss auch hier festgestellt werden, dass Ihre erwähnten Aeusserungen ohne jede Grundlage sind.

Es liegt uns daran, mit dem Verband des fliegenden Personals ( AEROPERS ) Kontakt zu haben und wir begrüssen positive Anregungen für die wirksame Ausgestaltung der Flugsicherung; wir nehmen gerne an, dass dies künftig in korrekter und sachlicher Weise geschehen wird.

Es wäre uns angenehm, wenn dieses Schreiben Ihren Verbandsmitgliedern auf dem gleichen Wege zur Kenntnis gebracht würde, wie dies mit Ihrem Schreiben vom 21. September 1960 an das Luftamt geschehen ist.

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Eidg. Luftamt  
Der Direktor  
sig. Burkhard

\* \* \*

Unser Kommentar:

1. Wir werfen dem Luftamt vor, für die vergangene Segelflugsaison nichts unternommen zu haben zur Verminderung der Kollisionsgefahr zwischen Segelflugzeugen und Verkehrsflugzeugen. Wir gehen mit dem L+A einig, dass es sich dabei vor allem um den Raum Zürich handelt. Es ist uns auch bekannt, dass eine spezielle Arbeitsgruppe der Expertengruppe A dieses Problem behandelt und ebenso wissen wir, dass für die vergangene Saison eine provisorische Regelung getroffen worden ist. Wir sind so unbescheiden zu behaupten, dass diese Regelung vor allem auf Grund unserer Initiative zustande kam. Dass das L+A in dieser Sache etwas unternommen hätte, ist uns nicht bekannt, wurde von uns aber auch nicht beanstandet. Wie auch das L+A schreibt, besteht das Hauptproblem hier im Finden eines neuen Flugplatzes, und wir nehmen gerne an, dass nicht zuletzt dank dessen aktiven Bemühungen, zum Beispiel bei der Regierung des Kantons Zürich, eine Lösungsmöglichkeit in Aussicht steht.
2. Einer unserer Anträge betrifft den Leuchtfarbenanstrich für Segelflugzeuge. Dieser Anstrich bedeutet eine sofort mögliche Verbesserung. Ueber den Grad dieser Verbesserung werden sich die Farbstofffabrikanten, Segelflieger und Verkehrspiloten wohl nie ganz einig werden. Die Experten der Gruppe A haben den Leuchtfarbenanstrich für Segelflugzeuge schon im Jahre 1959 positiv bewertet, und wir nehmen an, dass das L+A zuallerletzt Grund hat, anderer Ansicht zu sein, und sicher alles Interesse an der Durchführung dieser Empfehlung hat. Im Uebrigen ist eingetroffen, was wir befürchtet haben: Es wurden Versuche angeordnet und eine ganze Saison geopfert. Wenn schon Versuche, warum nicht in grösserem Rahmen, zum Beispiel an zwanzig Flugzeugen der Plätze Dällikon, Spreitenbach oder Schmerlatt? Dann wäre wenigstens gleichzeitig auch ein bescheidener Beitrag zum Hauptproblem geleistet worden.

Dass das L+A den Leuchtfarbenanstrich nicht grundsätzlich ablehnt, scheint uns doch ein etwas zu bescheidener Beitrag zur Verbesserung der aktuellen Situation zu sein.

3. Unser zweiter Antrag lautete, die Segelflieger seien eindringlich auf die Wichtigkeit der gewissenhaften Einhaltung der VFR-Regeln aufmerksam zu machen. Wir haben uns dies in Form eines Rundschreibens des L+A an alle Segelflieger vorgestellt, als eindrücklicher, amtlicher Mahnfinger, wie dies etwa auch das Strassenverkehrsamt des Kantons Zürich für die Autofahrer tut. Hierzu braucht es nicht noch spezielle, einwandfreie Rechtsgrundlagen. Dass die Eidg. Flugsicherungskommission schon am 2. Oktober 1959 einem entsprechenden Antrag zugestimmt hat, zeigt auch hier Uebereinstimmung in der Auffassung. Umso mehr war aber, unserer Meinung nach, das L+A verpflichtet, jetzt schon im Rahmen seiner Möglichkeiten zu handeln.

Zum Schlusse unseres Kommentars anerkennen wir gerne, dass via Eidg. Flugsicherungskommission einige langfristige Aktionen zur Verbesserung der gegenwärtigen Verhältnisse im Gange sind. In Sachen Sofortmassnahmen hätte hingegen für die vergangene Saison ein Mehreres getan werden können.

mu.

#### IFALPA - FRAGEBOGEN ÜBER LANDING DISTANCE REQUIREMENTS

Im Auftrag von Capt. Stadelmann, IFALPA-Vertreter, finden Sie erneut zuhinterst einen Fragebogen beigeheftet. Die IFALPA befasst sich bekanntlich ja intensiv mit technischen Problemen. Der Frage der Landedistanz kommt im Moment insofern grösste Bedeutung zu, als auch die ICAO sich zurzeit damit beschäftigt und die Mitarbeit der IFALPA sehr begrüsst.

Füllen Sie deshalb den angehefteten Fragebogen in den kommenden 3 Monaten aus und senden Sie ihn bis spätestens zum 30. April 1961 dem Sekretariat zurück. Bezüglich der Angaben über "speed" ist zu beachten, dass die effektiven und keinesfalls Sollwerte eingetragen werden. Die Namen und Angaben werden streng vertraulich behandelt werden.

Dr. P. Hunziker

1957 20.11.	Manila, Phil.	Philippine Air Lines	V-784 PI-C-770
			ICAO AR/539

Unfall: Das Flugzeug stand mit einer vierköpfigen Besatzung und 28 Fluggästen im Einsatz auf der Linie Hongkong-Manila. 1855 erhielt es über Manila die Bewilligung zum Direktanflug des Flughafens. Im Anflug stellte die Besatzung fest, dass das Bugrad nicht ausgefahren war, worauf der Anflug abgebrochen wurde. Verschiedene Versuche, das Bugrad im Normal- oder im Notverfahren oder mit Aufziehbeschleunigung auszufahren, blieben erfolglos. Um 2000 landete das Flugzeug mit ausgefahrenem Hauptfahrwerk, aber eingefahrenem Bugrad. Nach einer Landerollstrecke von etwa 3000 ft begann sich der Bug zu senken, kurz nach 3700 ft und bei einer Geschwindigkeit von noch 30 kts berührten die Propeller und nach rund 3800 ft berührte der Bug den Boden. Nach dem Anhalten konnten die Insassen das Flugzeug unverletzt verlassen; das Flugzeug hatte erhebliche Schäden erlitten. - Die Untersuchung führte auf ein gebrochenes Drehzapfenlager, ohne Anzeichen für eine länger dauernde Bruchentwicklung. Der Lagerblock gehörte zur Originallieferung des Herstellerwerks; dieses hatte inzwischen auf Neuanfertigungen die Wandstärke erheblich verstärkt. Der Bruch war nach 514 Landungen bei einer Betriebszeit von rund 1100 Stunden eingetreten, 400 Stunden vor der vorgeschriebenen Ultraviolett-Kontrolle.

Ursache: Zufolge Bruchs eines Lagerzapfens nicht ausfahrbares Bugrad.

1957 7.12.	Tripoli, Fezzan, Libyen	Scottish Aviation	Twin Pio. G-AOEO
		ICAO AR/512	

Unfall: Das Flugzeug startete um 1427 in Atshan mit zwei  
 ——— Mann Besatzung und vier Fluggästen bei schönem  
 Wetter zum Ueberflug nach Idris, wo die Landung um 1800  
 vorgesehen war. Als es nicht eintraf, wurde eine Suchaktion  
 eingeleitet, und am nächsten Tag wurden die Trümmer und die  
 Leichen der Insassen 285 Meilen SSW von Tripolis - ungefähr  
 auf dem geplanten Flugweg - aufgefunden. Das linke Flügel-  
 ende lag in einer Entfernung von über 1000 m von den  
 übrigen Trümmern, deren Zustand darauf schliessen liess,  
 dass das Flugzeug nach Verlust des Flügelendes steuerlos  
 abgestürzt und in hoher Geschwindigkeit fast senkrecht auf  
 den Boden geprallt war. Die nähere Untersuchung zeigte,  
 dass der Flügelbruch auf einen Ermüdungsbruch einer mit  
 dem Fahrwerk verbundenen und im Flug unter Zug stehenden  
 Innenverstrebung zurückzuführen war. - Die an diesem  
 Strukturteil gegebene Ermüdungsgefahr war an sich bekannt  
 gewesen. Ermüdungsversuche, die man im Vorjahr ausgeführt  
 hatte, liessen ein sicheres Leben von 2500 Stunden erwarten,  
 wobei wegen der massgebenden Böenverhältnisse eine Verwen-  
 dung des Flugzeugs in regelmässig mehr als 2000 ft Höhe vor-  
 ausgesetzt wurde. Da diese Sicherheit noch als unbefriedi-  
 gend betrachtet wurde, hatte man Vorkehren zur Verstärkung  
 dieser Innenverstrebung getroffen; diese Verstärkung war  
 aber auf dem Unfallflugzeug, das im Zeitpunkt des Unfalls  
 ein Leben von erst 563:55 Stunden aufwies, aber meist auf  
 geringeren Höhen geflogen worden war, noch nicht vorgenommen  
 worden.

Ursache: Verlust der Steuerbarkeit durch Ermüdungsbruch  
 ——— eines lebenswichtigen Strukturteils weit unter der  
 angenommenen sicheren Lebensdauer, zurückzuführen auf un-  
 günstigere Betriebsverhältnisse als der Berechnung der  
 sicheren Lebensdauer zugrundegelegt.



1959 26.6.	Olgiate Olona, Italien	TWA	L-1049-A N-7313-C
CAB AAR 1-0045/15.11.1959			

Unfall: Das Flugzeug stand auf der Linie Athen-Rom-Paris  
 \_\_\_\_\_ im Einsatz und startete um 1620 GMT nach flugplan-  
 mässiger Zwischenlandung in Mailand-Malpensa zum Weiterflug  
 nach Paris, mit einer achtköpfigen Besatzung und 59 Fluggästen  
 an Bord. Am Nachmittag zog eine Kaltfront über Norditalien,  
 mit geschlossener Wolkendecke zwischen 2000 und 20.000 ft und  
 gewittrigen Regenschauern. Nach routinemässigem Verlauf mel-  
 dete das Flugzeug um 1632 Ueberflug des Funkfeuers Saronno  
 im Steigflug auf 10.000 ft in Richtung gegen Biella, mit  
 letzter Ausstrahlung um 1633. Zwei Minuten später stürzte es  
 30 Kilometer nordwestlich von Mailand in teilweise brennenden  
 Teilen aus Gewitterwolken zu Boden. Alle Insassen kamen ums  
 Leben. - Beim Start und zur Unfallzeit hatten sich im Mittel-  
 tank Nr.7 nur noch 33 gal und in den anschliessenden Tanks  
 Nr.5 und 6 nur noch der Restbestand von je 5 gal befunden. -  
 Die Trümmeruntersuchung zeigte, dass der Mitteltank in der  
 Luft explodiert war und dass sich Explosion oder Ueberdruck  
 auf den anschliessenden Tank Nr.6 ausgedehnt hatte.

Ursache: Entzündung von Treibstoffgasen an der Entlüftung  
 \_\_\_\_\_ durch atmosphärische Entladung in Gewitterzone,  
 Explosion in der Treibstofftankanlage, Flügelbruch und Des-  
 integration des Flugzeugs in der Luft.

1959 1.7.	Marion, Ohio, U.S.A.	Continental Can Co.	B-26C N-1502
CAB AAR No.2-0545/11.10.1960			

Unfall: Das Flugzeug startete um 1644 EDT in Chicago-Midway zu einem Werkflug nach Baltimore, mit zwei Mann Besatzung und acht weiteren Insassen. Das Flugzeug war mit einer Wetterradaranlage ausgerüstet; vom Wetterdienst auf dem Flughafen war am Nachmittag des Unfalltages allgemein auf die Verbreitung und Häufigkeit schwerer Gewitter aufmerksam gemacht worden. Nach routinemässigem Ablauf unter IFR-Flugplan und Standortmeldungen Peotone 1655 und Fort Wayne meldete das Flugzeug um 1739 Standort Findlay auf 9000 ft. Das war die letzte Meldung. Einige Minuten später wurde das Flugzeug über dem Flughafen Marion auf etwa 4000 ft beobachtet, zuerst auf SSE-Kurs, dann gegen Norden eindrehend, dazwischen kurz steigend und dann in einen nahezu senkrechten Sturz übergehend; das Triebwerkgeräusch deutete auf nahezu Volleistung, mit vorübergehender Leistungsverminderung vor dem Sturz. Um 1752 - einige Minuten, nachdem es das Gebiet hätte überfliegen sollen - schlug es auf den Boden, etwa 3 Meilen SSE des Flughafens Marion, und etwa 15 Meilen zum Kurs versetzt. Es wurde vollständig zerstört, alle Insassen kamen ums Leben. Nach den Wetterbeobachtungen war um 1700 eine Gewitterzone von etwa 10 Meilen Breite in südwestlicher Richtung gerade westlich Marion durchgezogen; zur Unfallzeit war an der Unfallstelle eine Halbstunde seit dem Gewitter vergangen, und es herrschte leichter Regen mit leichtem Wind. Die zur Verfügung stehenden Wetterwarnmeldungen waren vom Flugzeug während des Fluges nicht mehr angefordert worden. - Bestimmte Anhaltspunkte für die unmittelbare Unfallursache konnten nicht erhoben werden.

Ursache: Verlust der Steuerbarkeit aus unbekannter Ursache, möglicherweise mitbewirkt durch Strukturbeschädigung beim Durchflug durch eine Gewitterzone.

Bemerkung: Der vorliegende Unfall und ähnliche Unfälle veranlassten die Aufsichtsbehörde zur Einleitung von Massnahmen zur Verbesserung der Flugwetterwarndienste.

1959 24.9.	Great Sitkin, Alaska	Reeve Aleutian Airways	G-54-B-DC N-63396
GAB AIR SA-345/1-0059, 23.8.1960			

Unfall: Das Flugzeug stand auf der Linie Anchorage-Shemya im  
 ————— Einsatz und startete um 1419 AST unter einem IFR-  
 Flugplan in Cold Bay zum Flug nach Adak, mit einer fünfköpfigen  
 Besatzung und elf Fluggästen an Bord. Nach routinemässigem Ver-  
 lauf meldete es 1650 Standort 100 Meilen nordöstlich Adak,  
 4500 ft/M, über den Wolken, geschätzte Ankunftszeit über Funk-  
 feuer Adak 1725. Um 1715 meldete es der betriebseigenen Station,  
 dass es den Flug unter VFR fortsetze. 1717 rief es die Anflug-  
 leitung Adak auf; auf deren Rückruf antwortete es nicht mehr. -  
 Um 1850 wurden von einem Marineflugzeug die brennenden Trümmer  
 an der Nordostseite der Insel Great Sitkin entdeckt, die einen  
 Durchmesser von etwa 14 Meilen hat und auf eine Höhe von  
 5740 ft aufragt. Alle Insassen waren ums Leben gekommen. -  
 Die Wettervorhersage für Adak hatte auf eine aufgerissene  
 Wolkendrücke auf 2000 ft und gelegentlichen leichten Regen ge-  
 lautet. Tatsächlich lag die etwa 25 Meilen davon entfernte  
 Insel zur Unfallzeit über 1500 ft vollständig in den Wolken. -  
 Der Kommandant verfügte über eine gute Erfahrung auf dem Flug-  
 zeug und auf der Strecke. Die Untersuchung ergab aber, dass  
 er die halbjährlich vorgeschriebene ärztliche Kontrollprüfung  
 seit drei Jahren nicht mehr absolviert, falsche Eintragungen  
 in die seiner Führung anvertrauten Personalpapiere vorgenommen  
 und an Arterienverkalkung und grünem Star gelitten hatte,  
 möglicherweise mit Beeinträchtigung seiner Urteilsfähigkeit. -  
 Im Zeitpunkt des Entscheides, auf VFR überzugehen (9 Meilen  
 vor der Insel), hatte sich wahrscheinlich noch nicht sicher  
 erkennen lassen, dass die vorausliegende Wolkendecke tatsäch-  
 lich ganz geschlossen war.

Ursache: Einflug im Sichtflug in ein hindernisgefährdetes  
 ————— Gebiet unter IFR-Bedingungen, möglicherweise beein-  
 flusst durch krankheitsbedingte Verminderung der Urteils-  
 fähigkeit, die zufolge Unterlassung der vorgeschriebenen  
 Kontrolluntersuchungen unentdeckt geblieben war.

Bemerkungen: In Auswertung der Erfahrungen erliess die Unter-  
 ————— nehmung die Vorschrift, dass alle Anflüge auf  
 Adak unter IFR ausgeführt und dass Fotokopien der ärztlichen  
 Kontrolluntersuchungsbescheinigungen zu den Personalakten ge-  
 geben werden müssten.

1959 15.10.	Jacksonville, Flo., USA	U.S. Overseas Airlines	C-54-G N-4000-A
CAB AAR No. 1-0067/14.9.1960			

Unfall: Das Flugzeug befand sich auf einem Frachtflug Oakland-Jacksonville-Charleston-Cherry Point. Es landete um 1750 EST in Jacksonville, wo es aufgetankt und einer neuen Besatzung übergeben wurde. Um 2057 startete es bei gutem Wetter zum Weiterflug. Auf ungefähr 1400 ft begann Motor Nr.4 zu pumpen, und die Instrumente zeigten schwankenden Treibstoffdruck und -fluss. 2101 erbat der Kommandant Bewilligung, östlich des Flughafens auf 1500 ft auf einer Warterunde zu bleiben, 2103 erbat er eine Radarpeilung. Dem Ansuchen wurde stattgegeben, doch ging auf der Verkehrsleitung keine Bestätigung mehr ein, und um 2105 verschwand das Radarecho des Flugzeugs unter dem Horizont des Gerätes. Auf dem Flugzeug war inzwischen der Motor Nr.4 ganz ausgefallen. Der Kommandant entschloss sich, den Propeller auf Segelstellung zu setzen, doch setzten nun gleiche Störungen auch auf Motor Nr.3 und einige Sekunden später auch auf Motor Nr.2 ein. Der Copilot bemerkte: "I think we must have taken on jet fuel. It acts like a C-46 when they were given jet fuel." Er kontrollierte noch die Stellung der Treibstoffwähler, bemerkte aber nichts Aussergewöhnliches. Das Flugzeug sank nun rasch ab und wasserte auf einem kleinen See in etwa 10 ft tiefem Wasser. Der Rumpf sank zu etwa 80% unter Wasser, und der Rumpfbortteil wurde durch Feuer zerstört. Kommandant und Copilot konnten sich retten. - Die Untersuchung zeigte, dass die Treibstoffwähler auf den vier Hilfstanks standen, die in Jacksonville (ordnungsgemäss) nicht aufgefüllt worden waren und nur noch je 25-50 gal enthalten hatten. - Neben dem C-54-G umfasste die Flotte der Unternehmung auch Flugzeuge der Muster B und E, die sich in der Anzahl der Tanks und in der Anordnung der Treibstoffbehälter unterschieden (was auch zum Irrtum des Copiloten bei der Kontrolle nach Eintritt der Störung Anlass gegeben hatte). Bei Ausführung der vorgeschriebenen Kontrollen vor dem Start hätte der Start vorschriftsgemäss auf den Haupttanks erfolgen müssen.

Ursache: Triebwerksausfall zufolge Fehlbedienung der Treibstoffanlage, zurückzuführen auf unsorgfältige Ausführung der vor dem Start vorgeschriebenen Kontrollen und ungenügende Kontrollen nach Eintritt der Störung, mitbeeinflusst durch Verschiedenheiten im Flugmaterial der Unternehmung.

1959 26.10.	Santa Maria, Calif., USA	Pacific Air Lines	DC-3 N-67589
CAB AAR 1-0066, 23.8.1960			

Unfall: Das Flugzeug stand mit drei Mann Besatzung im Einsatz auf der Linie Los Angeles - San Francisco. In Santa Maria führte es um 1925 PST die vorgesehene Zwischenlandung aus. Bei der Bereitstellung zum Start machte ein Stationsmechaniker den Copiloten, der den linken Sitz eingenommen hatte, auf Ölverlust aus dem linken Motor aufmerksam; dieser begab sich zum Motor, kontrollierte mit Hilfe einer Lampe und meldete dann dem Kommandanten, dass der Verlust kein aussergewöhnliches Mass habe; der Kommandant hatte die Kontrolle aus dem Flugzeug beobachtet und stimmte zu. Die weiteren Kontrollen vor dem Start verliefen routinemässig. Um 2016 startete das Flugzeug auf der Piste 30, mit einem Gewicht von 24.071 lb (höchstzulässig 25.346 lb) und 17 Fluggästen. Die Sichtverhältnisse waren gut. Wenige Sekunden nach dem Einfahren von Fahrwerk und Landeklappen und nach der ersten Leistungsverminderung - mit einer Geschwindigkeit von 91 kts auf einer Höhe von 300 ft/G und in einer Rechtskurve befindlich - bemerkte die Besatzung einen lauten Knall und Feuer ausbruch im linken Motor. Der Kommandant setzte den linken Motor still und den Propeller auf Segelstellung, beendete die Kurve, erhöhte die Leistung des rechten Motors und versuchte, die Höhe zu halten. Das Flugzeug schüttelte aber sehr stark und verlor rasch an Höhe, bis der Kommandant Ölbohrtürme neben und über sich sah und sich im Ausweichen zu sofortiger Landung entschloss.  $1\frac{1}{2}$  Meilen nördlich des Flugplatzes berührte das Flugzeug - auf einer Höhe von 230 ft/M - den Boden, indem es zuerst mit der linken Flügelspitze anhängte; nach kurzem Ausrutschen blieb es schwer beschädigt liegen. Die Besatzungsmitglieder wurden leicht verletzt. - Die Trümmeruntersuchung zeigte, dass der Kolben in Zylinder Nr.5 zertrümmert war, dass sich der Zylinder losgerissen und die Motorverkleidung stark deformiert hatte. - Seit dem 19.Oktober waren laufend Ölverluste an diesem Motor gemeldet worden; die unternommenen Massnahmen zur Abdichtung waren aber erfolglos geblieben, und das Flugzeug war deshalb vom Unterhaltsbetrieb ausdrücklich nach San Francisco zurückerbeten worden.

Ursache: Motorausfall im Start zufolge Missachtung der in dauerndem Ölverlust liegenden Vorzeichen; Bruchlandung nach Höhenverlust zufolge Widerstandserhöhung durch Deformation der Motorverkleidung.

DATA NECESSARY FOR THE INVESTIGATION OF LANDING DISTANCE REQUIREMENTS

Date	Day/ Night D, N	Place	Run- way	Runway surface wet or DRY	Surface wind velocity	Runway Visual range	Approach Aid GCA, ILS BCN, VDF VISUAL	Landing weight lbs / kg	Flap Setting at Threshold %	Flap Setting at Touchdown %	Threshold speed KTS	Touch- down- speed KTS	Turbulence W, M, N Slight S Moderate M Severe SV

PEROPERS
SIGNED
AIRCRAFT TYPE