

aeropers rundschau

9. Jahrgang

Nr. 89

März 1962

Liebe Mitglieder	2
Einsatzkommission	5
Der Nebel - Die Rollbahn und das Fahrwerk	6
Kurznachrichten	10

Unfallberichte:

Madrid, Barajas Airport, Aviación y Comercio S.A., 9.5.1957
Miami, Florida, Braniff Airways, Int. Airport, 25.3.1958

Redaktion: Capt. R. Schilliger
Capt. K. Strickler
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,

Der Swissairpilot

Verschiedene Vorkommnisse und Aeusserungen zeigen uns immer wieder, dass man den Piloten einfach nicht dort einreihen möchte, wo er effektiv sein sollte. Wenn eine Fluggesellschaft mit Erfolg existieren will, so hat sie sich dieser Personalelite richtig zu bedienen.

Der Pilot ist im Verhältnis zu anderen Angestellten in einer Fluggesellschaft ganz verschieden, und er kann nicht mit diesen verglichen werden. Sein Beruf schliesst ebenso viele Vor- wie Nachteile ein, sodass er sich ganz anders verhält. Dieses Verhalten ist mit der Monopolstellung der Swissair als einziger Arbeitgeber identisch.

Diese Tatsache soll nun nicht etwa so ausgelegt werden, dass wir Piloten der Ansicht sind, nur wir seien diejenigen, welche eine Fluggesellschaft am Leben erhalten. Ich glaube, wir sind uns alle bewusst, dass alle Angestellten aufeinander angewiesen sind und jeder an seinem Ort seine Pflicht tut.

Die verschiedenen Berufsrisiken eines Piloten aber - wie z.B. die konstitutionelle Eignung, die Berufsdauer und das Berufsrisiko allgemein sowie in bezug auf Krankheit oder Unfall - zwingen eine Pilotenvereinigung, einen Vertrag zu besitzen, welcher den Piloten schützt. Dieser Vertrag hat aber trotzdem die wichtigsten wirtschaftlichen Konzessionen in sich, sodass die Konkurrenzfähigkeit des Arbeitgebers erhalten bleibt.

Gewisse Rechte zur Mitsprache oder Einvernehmen, wie sie heute vorhanden sind, rechtfertigen sich für eine Personalelite, wie sie die Piloten darstellen.

Gerade diese Einstellung ist für unsere Gesellschaft lebenswichtig, und wenn man versucht, diese Tatsachen nicht wahr zu haben, so begibt man sich wissentlich auf einen Weg, auf welchem unsere Swissair nicht viel Nutzen finden wird. Der hatige Pilot ist so exponiert, dass er vertragliche Mittel haben muss, welche ihn vor einer eventuellen Willkür schützen, damit er seinen Beruf gut und zuverlässig ausüben kann.

Das vorzeitige Ausscheiden aus dem ergriffenen Beruf infolge Alters, Krankheit oder Invalidität ist ein Damokles-Schwert, welches gross genug ist, ohne dass es mit anderen nicht angebrachten Faktoren immer wieder geschärft werden muss.

In diesem Zusammenhang finde ich es für angebracht, Ihnen aus der Berufscharakteristik der Verkehrsflieger der Swissair von Herrn R. Fretz vom November 1950 einige Stellen zu zitieren, welche heute ebenso oportun sind wie damals:

" 1. Ausgebildete Piloten, denen man die selbständige Führung von Passagierflugzeugen anvertrauen darf, haben wohl Aussicht, diesen Beruf mit Erfolg zu versehen. Gewissheit über ihre Bewährung kann aber erst nach mehreren Jahren der praktischen Berufsausübung vorliegen, während denen jedem Piloten schwere Bewährungsproben nicht erspart bleiben werden, welche durch die Ausbildung nicht vermittelt werden können und die erst endgültig über die Eignung zum Beruf des Verkehrspiloten Aufschluss geben. Solche über mehrere Jahre bewährte Piloten bilden die Personalelite eines Luftverkehrsunternehmens. Es sieht vorläufig nicht so aus, als ob in dieser Auffassung eine Aenderung eintreten könnte oder dürfte. Nachdem das Ansehen der schweizerischen Verkehrspiloten international unbestritten ist und gerade im heutigen Zeitpunkt konkurrenzmassig in einigen Sektoren überhaupt das wesentliche Aktivum der Swissair darstellt, darf noch darauf hingewiesen werden, dass die Qualifikation des Pilotenkorps der Swissair eine Tradition geworden ist, welche auf die Dreissigerjahre des schweiz. Luftverkehrs zurückgeht. Jene von Balz Zimmermann geschaffene Tradition bildet die qualitative Substanz unseres Pilotenkorps, welche von diesem selbst als Vermächtnis übernommen und in der Nachfolge weitergegeben wird.

2. Beim Eintritt in die Swissair wird der Abschluss einer beruflichen Ausbildung auf einem anderen als dem fliegerischen Gebiet verlangt. Die Zweckmässigkeit dieser Forderung ist wohl unbestritten. Auf der anderen Seite leuchtet aber auch ein, dass eine Fortsetzung resp. Wiederaufnahme des vor mehreren Jahren niedergelegten Berufes fraglich oder unwahrscheinlich geworden ist. Nach einer langen Ausbildungszeit, nach erfolgreichem, relativ späten Abschluss derselben und nach Erfolg versprechendem Beginn der Laufbahn kann nicht einmal mit einiger Wahrscheinlichkeit vorausgesagt werden, wie lange ein Pilot berufsfähig sein wird. Man ist nicht mehr oder weniger berufsfähig. Als Flieger ist man ganz oder gar nicht berufsfähig. Die Trennungslinie zwischen flugtauglich und nicht mehr flugtauglich ist scharf, die Toleranzen sind klein. In jedem Moment der Laufbahn kann der Arzt einen Strich durch die Rechnung einer fliegerischen Laufbahn machen.

Kein noch so verheissungsvoller, junger Flieger weiss, ob und wann ein solcher Schritt erfolgen kann. Im Vergleich mit anderen Berufen ist der Verkehrspilotenberuf im günstigsten Fall kurz.

3. Die Swissair nimmt eine Monopolstellung in einem kleinen Lande ein. Während anderen Berufen mehrere oder viele Möglichkeiten offen stehen, ihren Arbeitgeber zu wechseln, wird der abgebaute Verkehrspilot der Fisch im ausgelaufenen Teich vergeblich nach neuem Lebenselement als Flieger Ausschau halten.

4. Die Piloten der Swissair sind auf Gedeih und Verderben an das Monopol-Unternehmen Swissair gebunden, ob diese nun gut oder schlecht geführt wird. "

Vertragsverhandlungen

In diesem Monat konnten infolge Militärdienstabwesenheiten keine Verhandlungen gepflogen werden. Dagegen fand am 1. März die vorge-sehene Aussprache mit Herrn Schmidheiny statt. Anwesend waren bei dieser Besprechung ausserdem Herr Prof. Amstutz, Herr Dr. Berchtold mit 6 Herren der Swissair und ich mit 6 Vorstandsmitgliedern sowie Herr Dr. Hunziker.

In der uns zur Verfügung stehenden Zeit konnten wir die wichtigsten Belange unsererseits vorbringen. Des weiteren waren wir in der Lage, den betreffenden Herren zur besseren Orientierung eine Schrift zu übergeben, welche die Probleme und unsere Ansichten enthält. Ich mute es mir nicht zu, aus dieser Besprechung einen Schluss zu zie-hen, hoffe aber, dass sich unser gegenseitiges Verhältnis unter Weg-lassung der Vergangenheit auf einer ehrlichen Basis für die Zukunft vertrauensvoll wieder aufbauen lässt. Vor allem möchte ich Herrn Schmidheiny danken, dass er uns die Möglichkeit für eine solche Aus-sprache einräumte.

Mit freundlichen Grüssen

sig. A. Sooder

True Story, Bedad

Flying from London to Ireland the other day, a friend, who we'll call Desmond, had a seat right at the back. On arrival, passengers slowly disembarked from a front door and Desmond waited patiently for his turn. Then the rear door was opened, for servicing staff, so he stought he'd go thataway. At the bottom of the steps a uniformed colleen told him " Sorry, sorr, you can't come this way - would you please return and leave by the front exit? "

Stifling his exasperation he mounted the steps, then half-way up he turned and asked " Why the devil can't I leave this way? " " Well, sorr, " said the little lady, " those steps aren't safe for passen-gers. "

EINSATZKOMMISSION

(Kommentar Einsatz 1961)

Wenn auch etwas verspätet möchte ich doch noch kurz auf das vergangene Jahr zurückblicken.

Tatsächlich war es in jeder Beziehung ein aussergewöhnliches. Man könnte es z.B. das Jahr vom " Hand in den Mund planen " bezeichnen, wobei ich mir nicht erlauben möchte, jemanden einen Vorwurf zu machen, da tatsächlich unter den herrschenden Umständen eine zufriedenstellende Planung unmöglich war.

Einerseits waren die unbestimmten Ablieferungsdaten der neuen Jets und die damit zu befliegenden Strecken schuld, andererseits der Ueberbestand an Piloten auf bestimmten Flugzeugtypen. (z.T. bereitgestellt für die neuen Flugzeuge).

Vielleicht darf man das Jahr 1961 auch als das " rote Jahr " ansprechen. Wurden doch fleissig rote Zettel geschrieben und dadurch der IBM der Rang abgelaufen. In einem Monat wurden über 3000 (dreitausend) Einsatzänderungen durchgeführt, davon allein 1100 für Piloten. An einzelnen Tagen sind bis zu 155 (!) rote Zettel verteilt worden. Auf vielen Zetteln sind mehrere Einsatzänderungen zusammengefasst, gezählt wird aber nur die Anzahl der Zettel, sodass die tatsächliche Anzahl der Aenderungen noch viel grösser ist.

Die Hauptgründe für diese " Rote Welle " sollen die folgenden sein:

1. Kommerzielle Maschinenwechsel und Sonderflüge
2. Technische Maschinenwechsel bedingt durch technische Unregelmässigkeiten
3. Krankheit, Ferienverschiebungen etc.
4. Interne Unregelmässigkeiten inbezug auf Qualifikationen, Kurse, Schulung etc.
5. Fehler im Zusammenhang mit der Automation.

Auffallenderweise werden die uns mehrmals zum Vorwurf gemachten " händebindenden " Einsatzrichtlinien nicht aufgeführt. Trotzdem wurde uns eine neue Fassung der Einsatzrichtlinien zum Studium gegeben, welche im Falle von Verhandlungen sicher noch sehr viel zu diskutieren geben werden.

Kontrollbuch

Hier wurde von den Besatzungen rege Gebrauch gemacht. Die Eintragungen wurden immer sorgfältig überprüft und mit der Besatzungsplanung besprochen, wobei das Besatzungsmitglied über den Ausgang orientiert wurde.

Darf ich Sie bei dieser Gelegenheit nochmals darauf aufmerksam machen, dass bei den Eintragungen das Datum, die Flugnummer (sofern nötig) und eine leserliche Unterschrift nicht fehlen dürfen. Sie ersparen damit den Mitgliedern der Einsatzkommission viel Zeit und Mühe.

Für die Einsatzkommission:

K. Strickler

DER NEBEL - DIE ROLLBAHN UND DAS FAHRWERK

Das Aufregendste an der Fliegerei sind die Flughäfen

An dieser Stelle soll zunächst von den Flughäfen, dann von Aufregungen anderer Art die Rede sein; und wenn der Leser sich im zweiten Teil tödlich langweilt, so ist's nicht unsere Schuld. Die Sensationspresse will es so, indem sie aus fliegenden Mücken stürzende Elefanten macht, - dort , und am Schluss dieser Notizen steht's zu lesen.

Welcher Tragödiendichter hat jemals die Nöte einer Besatzung besungen, die der aufliegende Nebel des anzufliegenden Zielhafens zum Ausweichhafen gezwungen hat? Natürlich gehen der Anflug und die Landung auf dem auch nicht mit übermässigem Sonnenschein gesegneten Ausweichhafen wie am Schnürchen vor sich. Das Schlechtwetter-Anflugverfahren ist im Linkstrainer geübt worden, jedes Funkfeuer, jede Anflughöhe ist besser bekannt als das Einbahnstrassensystem des Heimatortes, sicher und sanft setzt die Maschine auf der fremden Landebahn auf. Die Sicherheit ist bei dem stürme- und kummerngewohnten Kapitän in besten Händen, und für den Komfort der Passagiere sorgen die ebenfalls stürme- und kummerngewohnten Stewardessen. Um den Komfort der Besatzung jedoch kümmert sich kein Hund.

Da ist also das als Gigant der Lüfte besungene Häufchen Metall, Schaumgummi und zollfreies Benzin mit glühenden Bremsen auf der nicht allzulangen Bahn in den heraufziehenden Nebelfetzen zum Stillstand gekommen, und da spricht der stürme- und kummerngewohnte Kapitän die Worte: " Gibt es denn in diesem verdammten Kaff keine Verbindung zwischen der Landebahn und dem Flughafengebäude, Herrgottssakrament? "

Denn plötzlich hüllt nicht vorausgesagter Nebel den Giganten der Lüfte ein; der Kapitän hockt mit gezogener Parkbremse auf der Landebahn, drückt seine Nase an der Scheibe platt und grämt sich. Man sieht keine Hand vor Augen, geschweige denn eine Rollbahn.

" Als ich vor einem Dreivierteljahr zum letzten Mal hier war ", beginnt der Copilot zögernd, " da hatten sie am Ende der Landebahn die Rollbahn Nummer fünf links ab zum Hauptgebäude! "

Undankbarkeit ist der Welt Lohn.

" Die ist wegen Umbauarbeiten geschlossen, wie Sie anscheinend nicht rechtzeitig in den Notams gelesen haben! " schimpft der Kapitän. Der Copilot hüllt sich in Schweigen, das Flugzeug in noch dichteren Nebel.

" Fragen Sie mal den Kontrollturm, was wir machen sollen " schlägt der Kapitän vor. Der Kontrollturm hat eine Anzahl von Vorschlägen parat, die von beachtlicher Intelligenz zeugen: " Nehmen Sie die Rollbahn vier links, rollen Sie dreihundert Fuss geradeaus nehmen Sie die zweite Abzweigung rechts und achten Sie auf eine ausrollende Bonanza, mit der die Funkverbindung unterbrochen ist! "

Der Kommentar des Kommandanten zeugt von tiefer Menschenkenntnis: " Diese Dorfdeppen " sagt er, dann hängt er sich höchstpersönlich ans Mikrophon:

" Würden Sie die Güte haben, uns unsere Position in bezug auf die Rollbahn vier mitzuteilen? Wir sehen nämlich nichts! "

" Tut mir leid, " erwidert der Turm nicht weniger höflich. " Wir sehen auch nichts! "

Das ganze Verhandlungsverfahren erinnert an den Notenaustausch zweier Staatsmächte. " Sollen wir einen Wagen losschicken, um Sie zu suchen? " schlägt der Turm vor.

" Um Gottes Willen ! " protestiert der Kapitän und erinnert sich des Wagens, der ihm bei einer ähnlichen Situation einmal fröhlich in die kreisenden Luftschraubenblätter gefahren ist.

Endlich hebt sich der Nebel ein wenig; der Gigant der Lüfte zuckelt lahm und argwöhnisch an den Lampenreihen entlang, bis er die Abzweigung gefunden hat; jetzt beginnt der Kampf mit dem Einwinker auf der Plattform. Der ganze Betonstreifen glänzt in gähnender Leere bis auf zwei kleine Hochdecker; und haargenau zwischen diesen beiden will der Mann mit den gelben Scheiben den fremden Gast einpassen. Er übt seine Winkarbeit mit der Akkuratess eines Zahnarztes aus, der mit Füllungen an winzigen Löchern operiert.

Es soll Leute geben, die voller Stolz von dem Einrangieren ihres Strassenkreuzers in eine winzige Parklücke berichten; gar nicht so einfach, sagen sie, diese gewaltigen Kotflügel! Ein modernes Verkehrsflugzeug besitzt Spannweiten um fünfundvierzig Meter; Flügelenden also, die mehr als zwanzig Meter vom Cockpit entfernt sind, sollen zentimetergenau zwischen anderen Flügelspitzen eingepasst werden, das ganze Verfahren ausgeführt mit Bremsen, die ungleichmässig ziehen, und die Dutzende von Tonnen in Sekundenbruchteilen abbremsen sollen, ohne dass die lieben, zahlfähigen Passagiere auch nur das geringste Drücken des Gurtes dabei spüren. Wenn dann der Einwinker ein aushelfender Mechaniker ist, der Copilot schläft und die rechte Bremse während des Rollens heiss gelaufen ist, gestaltet sich das Unternehmen zu einem der aufregendsten Kapitel der Fliegerei.

Merkwürdigerweise handeln Fliegerromane immer nur von langweiligen Vereisungsflügen oder Motorausfällen; das aufregendste Kapitel wurde bisher übergangen, - hier ein Auszug:

" Jetzt wurde es allen klar, die mit bis zum äussersten angespannten Nerven durch die Scheiben starrten: sie hatten sich verrollt! ' Dieser Weg führt zur Werft!' schrie der Navigator, angstvoll in seinen Karten blättern. ' Wir haben die Abzweigung verpasst, die zur Startbahn führt! "

' Reissen Sie das Bugrad herum!' rief der Bordmechaniker. ' Es ist unsere einzige Rettung! "

' Wir schaffen es nicht!' stöhnte der Copilot. ' Die Rollbahn ist zu schmal. Es gibt keine Umkehr! "

Die Lippen der kalt beobachtenden Stewardess hingen verächtlich herab. Waren das noch Männer? Männer, die alles verloren gaben, weil sie statt Rollbahn zwei Rollbahn vier erwischt hatten?

Der Kapitän, jung, unverheiratet, Gehaltsstufe eins, Opel Kapitän, sah ihr verächtliches Lippenzucken. Und er ging aufs Ganze. Er riss das Bugrad scharf herum. Würden sie wenden können? Schlamm umschmatzte das winzige Rad, dann sackte der Bug ab.

' Wir sind stecken geblieben! ' seufzte der Kommandant. ' Das gibt wieder endlose Schreibereien. Wie peinlich !'

So etwa. Aber mit dem Abstellen der Motoren sind die Abenteuer auf dem fremden Ausweichflughafen noch keinesfalls beendet. Kein freundlicher Vertreter des vertrauten Brötchengebers empfängt einen lächelnd; mühsam muss man sich seinen Weg durch unbekannte Verliesse zur Wetterwarte und Flugsicherung bahnen.

Endlich steht man vor dem Flughafengebäude, einem imposanten, fünfstöckigen Bauwerk. Aufseufzend stellt man fest: Hier ist es! Jedoch, hier ist es keineswegs.

Ein Schild weist freundlich, doch bestimmt daraufhin, dass der jetzige Komplex den Anforderungen des modernen, internationalen Luftverkehrs nicht mehr genüge, und dass der liebenswerte Gast um Verständnis für den Umbau gebeten werde. So gelangt die Besatzung in beachtlich kurzer Zeit vermittlems mehrerer, teils mehr, teils weniger versteckter Hinweisschilder über Baugruben und durch holzverschaltete Unterführungen an eine windschiefe Baracke, die sie zunächst für einen Benzin-Lagerschuppen hält, bis ihr die Aufschrift ENTRANCE verrät, dass sich hier der offizielle Eingang eines deutschen Flughafens befindet.

Alle Flughäfen der Welt befinden sich seit zehn Jahren ständig im Umbau. Man verfährt nach dem neuentwickelten Ringbau-Prinzip: was links gerade fertiggestellt und vermittlems eines scherenbewaffneten Verkehrsministers eingeweiht wurde, bricht man rechts wieder ab, um den Anforderungen des modernen, internationalen Luftverkehrs zu genügen.

Und eine Baracke ist doch auch was Feines; sie wird in fünfzig Jahren noch stehen.

So arbeitet sich die Besatzung durch die zugigen Barackengänge vorwärts, in denen Zementsäcke wie Statuen einer Triumphstrasse aufgestellt stehen, und entsprechend sind auch die Werbeplakate diverser Luftverkehrsgesellschaften abgefasst, die die Risse in den Wänden verdecken sollen.

Wählen Sie den königlichen Weg! steht dort zu lesen, ober: Wollen Sie luxuriös reisen? Königlich durch Pressluftbohrer und sackleinen verhängte Schalter hindurchschreitend, von Wortfetzen wie Monarch, Senator, Präsident flankiert, gelangt die odysseisch suchende Besatzung in einen zwar winzigen, aber dafür bereits nach fünf Jahren fertiggestellten Teil des neuen Empfanggebäudes. Hier ist alles, ausser den Bordstewardessen, aus Glas, und so kostet es längere Umwege und beachtliche Beulen, ehe sie a) in dem durchsichtigen Nichts die Tür entdeckt, b) die Oeffnungsrichtung der Tür festgestellt und c) die Schilder mit der Aufschrift Zutritt verboten entdeckt hat. Diese Schilder führen zu den von Flugzeugbesatzungen angestrebten Oertlichkeiten; und so, nach vielen Irrfahrten, können Sie sich endlich der Fortsetzung Ihres Fluges widmen.

Der Besatzung, die derartige Abenteuer über sich hat ergehen lassen, kann nichts Aufregendes mehr geschehen. Aber die eingangs erwähnte Sensationspresse ist anderer Meinung; und so sei hier auch der weitere Verlauf eines solchen Fluges erwähnt.

Als wir eines Tages von einem derartigen Ausweichhafen auf dem Wege zu unserem Zielhafen über den heimatlichen Gefilden das Fahrwerk ausfahren wollten, versagte dieses Meisterwerk technischer Intelligenz.

Ein rollendes Flugzeug weist schon äusserlich mit seiner fliegenden Konkurrenz kaum Aehnlichkeit auf. Ungelenk und träge, mit widerstandsfördernden Rädern, Fahrwerkstreben und Landeklappen, kriecht es bremseunkreisend über oellachenverschmierten Beton. Dagegen ein Flugzeug auf Reiseflughöhe: aller Obstatel enthoben, gleitet sein Stromlinienkörper schnittig durchs All. Das Medium, das aus dem fluguntüchtigen Vehikel einen aerodynamisch einwandfreien Flugapparat macht, heisst Hydraulik. Sofern es funktioniert.

Auf dem erwähnten Flug funktionierte es nicht. Zwar raste unser Fahrwerk mit lautem Getöse abwärts, aber die grünen Lampen, die das vorschrittmässige Verriegeln der Anlage anzeigen, streikten.

Wir starteten fein säuberlich durch und sagten uns, da würden wahrscheinlich die grünen Glühbirnen durchgebrannt sein. " Alle drei auf einmal? " fragte der Bordingenieur stirnrunzelnd, empört über so viel technische Unvernunft.

Wir fuhren noch ein paarmal das Fahrwerk ein und aus, weil es soviel Spass machte, aber das Ergebnis war das gleiche. Der Bordingenieur meinte, da könnten wir ruhig landen, wahrscheinlich sei etwas Schneematsch zwischen die Kontakte geraten, der Meinung waren wir auch, aber wir protestierten trotzdem:

" In welcher Vorschrift steht, dass wir ohne grüne Fahrwerkanzeige landen dürfen? " Natürlich in keiner. Fein, sagten wir uns, da spielen wir mal vorschrittmässig das Notverfahren durch und tun als ob. Endlich was anderes. Die Stewardessen kamen nach vom und fragten, ob wir noch lange so kurven würden. Ja, sagten wir, wir spielen Fahrwerk lässt sich nicht ausfahren, fein, sagten die Damen, da können wir noch in Ruhe unsere Cocktails servieren.

Eitel Freud und Wonne herrschte an Bord.

Als wir alle Notschaltungen durchprobiert hatten, flogen wir in niedriger Höhe mit Minimumfahrt am Kontrollturm vorbei und baten die Herren, mal mit dem Fernglas zu beobachten, ob unsere Fahrwerkstreben richtig eingerastet seien. Sofern sie das beurteilen könnten, sagten die vorsichtigen Herren zögernd, habe es den Anschein, als befänden sich unsere Räder in der vorschrittmässigen Position. Wir flogen noch einmal in entgegengesetzter Richtung in gerader Haltung am Turm vorbei, und dann stiegen wir auf zweitausend Meter, machten einen kleinen Sturzflug, fingen hart ab, und siehe da, die grünen Lampen waren da. Schade, meinten wir, die Damen werden noch nicht ganz mit den Cocktails fertig sein, aber jetzt müssen wir landen.

Wir landeten, und nach dem aufregenden Rollerlebnis auf dem Ausweichhafen wäre die ganze Sache nicht erwähnenswert, wenn wir nicht anderen Tags in einer gewissen Art von Zeitung gestanden hätten. Ueber unsere spannenden Rollversuche kein Wort, sie waren nicht literaturfähig; aber der Bericht über unsere Landung war so treffend charakterisiert, dass ich ihn abschliessend folgen lassen möchte.

" Der Tod flog mit! " hiess es dort. " Qualvolle Stunden der Ungewissheit und Todesnähe erlebte ~~gestern~~ die Besatzung eines Luftgiganten, als sich das Fahrwerk nicht ausfahren liess. Landen oder Nichtlanden hiess die Entscheidung, vor die das Schicksal den Kommandanten stellte. Seiner kühnen Tatkraft und Entschlossenheit ist es zu verdanken, dass der Tod noch einmal danebenschlug. Bleich, aber glücklich lächelnd betrat die Besatzung die wiedergewonnene Erde. "

Das Aufregendste an der Fliegerei sind die Zeitungen.

(R. Braunburg, Flug-Revue, Januar 1962)

KURZNACHRICHTEN

Zum Comet-Unfall bei Ankara

Nach Untersuchungen des britischen Ministry of Aviation ist der Absturz einer Comet 48 der BEA im Dezember vergangenen Jahres in der Nähe von Ankara auf den Ausfall des künstlichen Horizontes zurückzuführen. Das Luftfahrtministerium, der Hersteller De Havilland und die Gesellschaft BEA gehen von der Annahme aus, dass auf Grund des Ausfalls des künstlichen Horizonts der Pilot nicht über die wirkliche Fluglage der Maschine orientiert war und sie überzog, wodurch die Comet abstürzte.

Die beiden britischen Gesellschaften BEA und BOAC überprüften auf Grund dieses Untersuchungsberichtes daraufhin die Geräte gleichen Typs. Die Gesellschaften, die Comet fliegen, wurden angewiesen, ihren Piloten zu empfehlen, sich nicht unbedingt auf den künstlichen Horizont zu verlassen. Ferner untersucht man, ob eine Aenderung der Startvorschriften für die Comet angebracht ist.

Comet wird weiter gebaut

De Havilland hat Gerüchte dementiert, nach denen die Comet-Produktion eingestellt werden soll. Nach Mitteilung des Unternehmens werden sieben Maschinen in diesem Jahr zur Auslieferung fertiggestellt. Weitere werden gebaut zur Erfüllung von Aufträgen, über die zur Zeit verhandelt wird.

Billiger über den Nordatlantik?

Die Bereitschaft seiner Gesellschaft, die Flugpreise im Nordatlantikverkehr herabzusetzen, betonte der kaufmännische Direktor der Air France, Michel de Villeneuve.

Bezugnehmend auf die sogenannte Bermudakonferenz im Dezember vergangenen Jahres und auf die dort von einigen der am Nordatlantikverkehr beteiligten Gesellschaften gemachten Vorschläge zur Einführung einer Gruppenermässigung und günstigerer Urlaubstarife, erklärte Villeneuve: " Air France befindet sich, was die erforderlichen Schritte anbelangt, in völliger Uebereinstimmung mit den amerikanischen und kanadischen Gesellschaften. Sie unterstützte als eines der wenigen europäischen Flugunternehmen den von der PAA vorgelegten Entwurf eines Gruppentarifs. Schwierigkeiten, die sich einem Uebereinkommen entgegenstellten, waren auf unterschiedliche Auffassung ausschliesslich der europäischen Gesellschaften zurückzuführen. "

" Der Grund für diese Meinungsverschiedenheiten, " führte Villeneuve aus, " war der Versuch einer Minderheit, eine Regelung durchzudrücken, die den Vorstellungen der übrigen Gesellschaften in keiner Weise entsprach - insbesondere, weil die Einnahmen pro Kilometer in gefährliche Nähe der Gestehungskosten gerückt wären. "

" Die auf den Bermudas nicht vollzählig versammelten Gesellschaften mussten, um überhaupt zu einem Uebereinstimmen zu gelangen, Konzessionen machen, die später bei der brieflichen Abstimmung von zehn Gesellschaften, also nicht nur von einer kleinen Minderheit, als unannehmbar bezeichnet wurden. "

" Durch die mässigen Ergebnisse der Saison 1961 mögen sich gewisse Gesellschaften veranlasst sehen, übermässige Risiken einzugehen. Bemerkenswert ist, dass unter den europäischen Gesellschaften, die den auf den Bermudas gemachten Vorschlägen nicht zustimmten, sich jene Befinden, die 1961 über den Nordatlantik am besten abgeschnitten haben. Diese Gesellschaften ", schloss Villeneuve, " wollen sich nicht an Massnahmen beteiligen, die nach Panik aussehen. "

Kurzstrecken-Jetliner von Heinkel

Heinkel hat ein Kurzstrecken-Verkehrsflugzeug entwickelt, das die Typenbezeichnung " He 211 " erhielt. Die Maschine wurde von der Bundesregierung als " förderungswürdig " erklärt. Als Triebwerke sollen für diesen Kurzstrecken-Airliner in Zusammenarbeit mit amerikanischen Herstellern drei Strahltriebwerke General Electric CF-700 vorgeschlagen worden sein. Das mit Niederdruckreifen ausgestattete Flugzeug soll mit etwa 24 Fluggästen und ca. 2 t Fracht von befestigten Graspisten aus starten und dort auch wieder landen können. Die Reisegeschwindigkeit der He 211 soll bei 900km/h liegen.

Die Wirtschaftlichkeit dieses Flugzeuges sei, so wird erklärt, bei Entfernungen zwischen 250 und 1 500 km bei einer Auslastung von 60% gegeben; Landebahnen von etwas 600 Meter Länge sind für Start- und Landemanöver bei voller Belastung ausreichend. Die ursprüngliche Absicht, dieses erste deutsche Nachkriegsverkehrsflugzeug mit Turboprop-Triebwerken auszustatten, ist infolge der technischen Entwicklung fallengelassen worden.

1957 9.5.	Madrid Barajas Airport	Aviación y Comercio S.A.	Bristol 170 EC-ADI
--------------	---------------------------	--------------------------	-----------------------

Aus dem Untersuchungsbericht des Directorate General of Civil Aviation, Spain.

Hergang:

Um 1904 L.T. war das Flugzeug auf ca. 300 m/G im Downwind für RW 23. Der Pilot erwartete vom Tower das grüne Landesignal, weil auf VHF die Verbindung ausgefallen war (die Uebermittlung von RW, Wind, QNH usw. fand auf HF und C/W statt). Der linke Flügel war etwas geneigt, um die Beobachtung des Towers zu erleichtern. Bei Erhalt von " Grün " wollte der Pilot mit " Tango " quittieren. Bei der ersten Neigung des rechten Flügels geriet jedoch das Flugzeug in eine Rechts-Vrille. Vor dem Aufprall am Boden war ein Retablieren nicht mehr möglich.

Alle 32 Passagiere und 5 Besatzungsmitglieder erlitten den Tod. Trotzdem die Flughafenfeuerwehr 6 Minuten nach dem Unfall zur Stelle war und sofort in Aktion trat, dauerte die Bekämpfung des Feuers mehr als eine Stunde.

Untersuchung:

Zwei Punkte konnten nicht abgeklärt werden:
 Ob im kritischen Moment ein Motorausfall zum " Stall " beigetragen habe,
 ob der Co-Pilot das Flugzeug flog.
 Beide Möglichkeiten werden als sehr unwahrscheinlich erachtet.

Wahrscheinliche Ursache:

Die Aufmerksamkeit des Piloten für das optische Landesignal führte zu einer Vernachlässigung der Geschwindigkeitskontrolle. Bei Stall-Speed oder wenig darüber bewirkte ein Steuerausschlag Strömungsabriss und Uebergang zur Vrille.

Flugafahrung des Piloten: 5478 Std.
 Statistiken zeigen die Vorkommnisse von Geschwindigkeitsverlust als Unfallursache bei Piloten mit 5000, 7000 und sogar 13.000 Std. Flugerfahrung.

1958
25.3.

Miami, Florida,
International Airport

Braniff
Airways

DC-7C
N 5904

Aus dem Untersuchungsbericht des CAB (USA)

Hergang:

Um 2356 L.T. startete die DC-7C in Miami auf RW 27 R zum Flug nach Rio de Janeiro, mit erster Zwischenlandung in Panama-City. Kurz nach dem Start wurde in Uebereinstimmung mit der "Climb out clearance" eine Rechtskurve begonnen. Während dieser Kurve wurden Störungen an Motor Nr. 3 festgestellt und wenige Sekunden darauf brach um diesen Motor Feuer aus. Das Flugzeug, immer noch in der Rechtskurve, begann, nachdem es ca. 800 ft/G erreicht hatte, rasch Höhe zu verlieren. Ein Sinkflug mit ca. 5° führte bis an den Boden. Mit einem NNE-Heading, ca. 25° rechts "bank" und einer Geschwindigkeit von 178 Kts traf das Flugzeug am Boden auf, in einem offenen Sumpfgelände mit vereinzelt Bäumen und Gebüsch, ca. 3 Meilen WNW des Flugplatzes. Durch den Aufprall und das anschliessend ausgebrochene Feuer wurde das Flugzeug praktisch zerstört. Der Rumpf barst zur Hauptsache in drei Teile auseinander.

Fünf Passagiere und vier "supernumery crew-members" erlitten den Tod. Zehn Passagiere und alle fünf "flight crew-members" überlebten den Unfall.

Untersuchungsergebnisse:

Flugzeug: Trotz der grossen Zerstörungen konnten folgende Feststellungen gemacht werden:

Beim Aufprall war das Fahrwerk voll eingefahren, die Steuerorgane funktionierten normal und Motor 1, 2 und 4 zeigten nichts abnormales und gaben genügend Leistung. Die Propeller 1, 2 und 4 hatten beim Aufprall eine Blattstellung von ca. 43°, d.h. 15½° über dem "low pitch stop". Propeller 3 war gesegelt und anhand aller vier "propeller-governors" liess sich ein RPM-Setting von 2500 RPM (climb power) feststellen. - Die Fluginstrumente funktionierten normal.

Zylinder 11 von Motor 3 war geborsten. (Der Motor war noch nicht modifiziert. Bis zum 1.3.1959 musste auf CAA-Anweisung die verchromten Zylinder-Dichtungsringe durch Eisenguss-Ringe ersetzt werden).

In Zone I vom Motor 3 war Feuer ausgebrochen.

Besatzung: Nach Aussagen der Cockpit-Crew verlief der Start, ausgeführt vom Captain auf dem linken Sitz, ganz normal. Climb-power war gesetzt und der Climb-Check bereits erledigt, als der F/O "Engine Failure 3" und anschliessend Feuer feststellte, worauf der Captain "Feather 3" befahl. (Keine Anzeichen von Overspeeding oder Vibrationen). Prop. 3 wurde gesegelt und mit der rechten Freon-Gruppe die Feuerlöschmassnahme ausgeführt. Die Leistung der übrigen drei Motoren wurde nicht erhöht. Die Besatzung hatte auf Grund der sichtbaren Ausdehnung des Feuers den Eindruck, dass dieses nicht nur auf Zone I beschränkt sei und dass das Risiko der Feuerausbreitung auf Strukturteile nicht ausgeschlossen sei.