

aeropers rundschau

10. Jahrgang

Nr. 100

Februar 1963

Liebe Mitglieder	2
Das Verkehrshaus in Luzern und die Aeropers	3
Wie sich der Beni den Fortschritt nicht vorstellt	
Die Kosten für Notlandungen auf amerikanischen Militärflugplätzen	7
Zollfragen	8
IANC	9

Unfallbericht:

Explosion einer Triebwerksturbinen, Landung in Boston,
TWA, Boeing 720B, 5.11.1961

Redaktion:

Capt. H. Kaufmann
Capt. R. Schilliger
Capt. K. Strickler
Dr. P. Hunziker

Druck und Versand: Sekretariat, Flughafen, Bürostrasse 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,

Vertragsverhandlungen

Am 12. Februar 1963 hatten wir die 17. Verhandlungssitzung, und ich glaube, sofern nichts dazwischen kommt, dass dies die letzte Sitzung dieser Serie war. Am 1. Mai 1960 war der Start; und das Ziel wurde nach fast 2 Jahren erreicht. Eine wahrhaft lange Verhandlungsdauer, woraus man sicher einen Schluss ziehen muss, ansonst wir das nächste Mal noch mehr Zeit - welche für beide Seiten kostbar ist - verschwenden. Das heutige Gesamtwerk stellt eine Kompromisslösung dar, wie sie von zwei fortschrittlichen Verhandlungspartnern zu erwarten ist. Ich hoffe, dass Sie diesen Umstand bei der kommenden Vertragsabstimmung berücksichtigen und den Vertrag annehmen werden.

1961 ?

Anfang März werden Sie die Abstimmungsunterlagen erhalten. Während der Abstimmungsdauer werden 3 Orientierungsabende durchgeführt, an welchen Sie, sofern es gewünscht wird, über das "Eine" oder das "Andere" noch besser orientiert werden sollen.

Das Datum der Inkraftsetzung des Vertrages ist der 1.1.1963 und der VE-Übergangsrente der 1.1.1962.

Entwicklung des Verhältnisses der beschäftigten Piloten

Zu Ihrer Orientierung gebe ich Ihnen hier eine Statistik wieder, aus welcher Sie ebenfalls den Nachwuchs ansehen können:

Datum	Schweizer	Ausländer	SLS
1.1.59	211	80	
1.1.60	235	91	
1.1.61	250	104	
1.1.62	262	90	
1.1.63	264	63	8

Generalversammlung, Zusammensetzung Vorstand 1963/64

Wie Sie aus der Rundschau Nr. 99 ersehen konnten, wurde das Datum der ordentlichen Generalversammlung auf den Juni festgelegt. Allfällige Traktanden sind gemäss Statuten einzureichen.

Ueber die Zusammensetzung des Vorstandes ist folgendes zu sagen:

Für eine Wiederwahl stellen sich nicht mehr zur Verfügung die Herren:

F. Schreiber
R. Schilliger
H. Haas
H. Hofmann

Als Ersatz sind bis heute vorgeschlagen worden die Herren:

Leutwyler R.
Kammer H.

Ich bitte Sie, rechtzeitig entsprechende Vorschläge einzureichen, damit die Vorarbeiten für die Abstimmung ebenfalls frühzeitig vorbereitet werden können.

Was mich anbetrifft, möchte ich ebenfalls ganz gerne zurücktreten, und ich bitte Sie, nach einem entsprechenden Ersatz zu sehen. Ich richte hier den Apell an einen älteren PIC, sich für dieses Amt zur Verfügung zu stellen.

NA-Rotationen Sommer 1963

Der Vorstand hat den geplanten NA-Rotationen zugestimmt. Als Neuerung ist zu beachten, dass der Transport von und nach Genf ausschliesslich per Flugzeug erfolgt.

Mit freundlichen Grüssen

sig. A. Sooder, Präsident

DAS VERKEHRSHAUS IN LUZERN UND DIE AEROPERS

Nur knappe 60 Jahre sind seit dem ersten Motorflug der Gebrüder Wright verflossen.

Heute stehen wir einmal mehr an einer neuen Schwelle der Luftfahrt. Das Flugzeug verlässt bereits versuchsweise die Horizontale der Luftstrassen und Piloten, die sich Astronauten nennen, fliegen vertikal in den Weltraum. Das Schlagwort vom Jet-Age wird, kaum geboren, von den Superlativen der Ueberschall-Verkehrsfliederei abgelöst..

Wir Swissair-Piloten stecken mitten in dieser gigantischen Entwicklung und finden kaum mehr Zeit, an die Anfänge der Luftfahrt und an ihre Pioniere zu denken.- Die Erbschaft, welche uns diese Leute hinterliessen, sollte uns doch eigentlich zu einem kleinen Dank verpflichten.-

Auf dem Markt der Fliegerei-Bücher zeichnet sich im Moment - ganz besonders in England und Amerika - eine interessante Entwicklung ab. Man beginnt die Geschichte der Fliegerei zu schreiben. Nur noch wenige der ganz ersten Pioniere weilen unter uns und viel, sehr viel historisches Material von unersetzbarem Wert ging im Sturme der Entwicklung verloren. - In der Schweiz aus Platzmangel oder aus Kurzsicht.- Für die Kurzsichtigkeit gibt es vielleicht eine kleine Entschuldigung. Wer dachte schon vor dreissig Jahren an die rasende Entwicklung der Luftfahrt wie wir sie heute hinter und vor uns haben? Ein Flugzeug mit Jahrgang 1939 und darunter gilt heute mit Ausnahme der DC-3 als antique und wird z.B. in Amerika preislich entsprechend gehandelt.

Wenn man Gelegenheit hat, als Schweizer ein ausländisches Luftfahrtsmuseum zu besuchen, könnte man vor Neid erblassen. Es ist erstaunlich, wie sich dort Leute damit befassen, Material, vor allem ganze Flugzeuge zu sammeln, wenn nötig diese zu restaurieren oder sogar nach alten Unterlagen neu aufzubauen, damit die grosse Entwicklung der Fliegerei der Nachwelt und dabei besonders der Jugend erhalten bleibt.

Wie sieht es nun bei uns aus? - Wir haben in Luzern das " Verkehrshaus der Schweiz ". Wer es schon besuchte, muss mir beipflichten, dass es das schönste Museum seiner Art ist. Heute ist dort die Luftfahrt leider nur provisorisch in der gleichen Halle, zusammen mit Schifffahrt und Fremdenverkehr untergebracht. Der Direktor des Verkehrshauses, Herr Alfred Waldis (viele von uns kennen seine Begeisterung für die Fliegerei von den Rundflügen) hofft nun in ca. zwei Jahren eine eigene Halle Luftfahrt erstellen zu können. Damit könnte endlich das in der ganzen Schweiz verstreute historische Material vor dem Untergang bewahrt und an einem zentralen Ort der Oeffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Es ist immerhin noch etwas vorhanden und darunter hat es Raritäten, wie z.B. die Nienport- und Hanriot Doppeldecker oder das Verkehrsflugzeug Fokker F-VIIA, um die uns ausländische Museen beneiden.- Schön wäre es, wenn man zum 50 jährigen Jubiläum der Schweizer Luftwaffe 1964 eines dieser Flugzeuge vorfliegen könnte.- Unser Capt. Hans K u h n hat ja vor Jahren mit dem Blèriot bewiesen, dass das absolut möglich ist. Die Mitglieder der " Antique Airplane Association " in Amerika fliegen mit solchen Kisten sogar über grosse Strecken zu ihren Meetings.

Der Vorstand der Aeropers hat beschlossen, im Rahmen der Propaganda für die Nachwuchsförderung am Ausbau des Verkehrshauses tatkräftig mitzuhelfen. Der Schreibende ist als Aeropers-Vertreter bereits in der Planungskommission tätig. Die Swissair selbst unterstützt das Verkehrshaus grosszügig.

Unsere Aeropers-Kasse gestattet leider keinen Kollektivbeitrag, darum legen wir dieser Rundschau eine Beitrittserklärung zum " Verein Verkehrshaus der Schweiz " bei.

Was bezweckt der Verein " Verkehrshaus der Schweiz " ?

Er will das Interesse und Verständnis am Verkehrswesen und Tourismus, insbesondere für Technik und Bedeutung der Verkehrsmittel, wecken und vertiefen. Er fördert das Sammeln und Erhalten wertvoller Fahrzeuge, Motoren, Archivalien usw. aus der Verkehrsgeschichte unseres Landes.

Was bietet die Mitgliedschaft ?

Unbeschränkt freien Eintritt ins Verkehrshaus
Benutzung des Verkehrsarchives.
Teilnahme an den Veranstaltungen des Verkehrshauses und der ihm angeschlossenen Schweizerischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft.
Vergünstigungen bei Studienfahrten, Tagungen usw.
Gratisabgabe von Publikationen des Verkehrshauses, wie das vierteljährlich erscheinende Bulletin mit interessanten Mitteilungen für das Verkehrswesen, die Hefte der Schriftenreihe über historische oder aktuelle Probleme des Verkehrswesens usw.

Wir hoffen, dass möglichst alle Aeropers-Mitglieder dem " Verein Verkehrshaus der Schweiz " beitreten. Damit unterstützen wir die Verwirklichung eines schweizerischen Luftfahrtmuseums.

Wenn jemand unter uns im Besitze von Material für das zukünftige Museum oder dessen Archiv ist, so soll er doch das bitte an untenstehende Adresse melden. Wir sind auch dankbar für Ideen oder Angaben, wo noch etwas vorhanden ist. Dieser letzte Aufruf richtet sich vor allem an die älteren Piloten und Passivmitglieder. Auf ihre Mithilfe sind wir ganz besonders angewiesen. Vielleicht könnte dabei alte Flieger-Kameradschaft neu entfacht werden und bis zu einem " Club der Piloten im Ruhestand " wäre der Schritt nicht mehr so weit.

Richard Schilliger
Fach 95 , Tel. 90 41 58

Sehr geehrte Rundschau-Redaktion,

zum Thema " AKTUELL: AUTOMATISCHE LANDUNG " erlaube ich mir -
in momentaner Ermangelung eines besseren - auf simplem Notam-
Papier wie folgt ketzerisch Stellung zu nehmen:

WIE SICH DER BENI DEN FORTSCHRIFT NICHT VORSTELLT

Ist es möglich, dass noch heute
ausgewachs'ne Fliegerleute
(was sie scheinbar trotzdem sind)
haben solch ein Brett vor'm Gesicht?

Automatik unbrauchbar,
headingwechsel heftig gar?
Overshoot mit beam-coupleur -
ist das wirklich ein Malheur?

Recht banal und etwas hohl
tönt das vom altitude control
und den Start bei QGO
kennt man bestimmt auch anderswo!

Bei Nebel landen, das sei schwer,
das Wetterrollen noch viel mehr -
und glücklich sei der Passagier,
dem man im Kako zahlt Quartier!?

Wer solches schreibt macht irgendwie
in Wunschtraum-Morx-Psychopathie.
Ich hab für " Aib " in langen Stunden
den Reim gesucht - und dann gefunden !!!

Herr Söchtig dann in der Replik
versteht bestimmt mehr von Physik.
Jedoch und trotz dem dipl. phys.
soll er beherzigen sich dies:

" Wie oft kommt dann so ein Pilot
einmal zu kurz " (dieser Idiot !) -
und Märlein von den Autobahnen
so Sätze lassen es erahnen:
Dass mit sechs sieben Fachausdrücken
und dazu ein'gen Wissenslücken
und mit dem tollen Satz am Schluss
der Spezialist - nur lachen muss!

Die Rundschau ist mir stets willkommen
ich hab schon viel daraus genommen
was wissenswert und wichtig ist.
Verschont uns doch mit - solchen Artikeln!

E.M.

DIE KOSTEN FÜR NOTLANDUNGEN AUF AMERIKANISCHEN MILITÄRFLUGPLÄTZEN

Das Verteidigungsdepartement liess das FAA wissen, dass in Zukunft an den Halter eines Zivilflugzeuges für die Benützung militärischer Anlagen zwecks Notlandung Rechnung gestellt werde. In einem Brief an das FAA erklärte das Verteidigungsdepartement, dass zunehmend zivile Flugzeuge Militärflugplätze für jede Art von Notfällen benützen, sogar in Fällen, wo es offensichtlich ist, dass zivile Plätze benützt werden könnten.

Die Vorschriften verlangen allerdings, dass Militärflugplätze für jedes Flugzeug in einem Notfall ohne Einschränkungen zur Verfügung stehen sollen. - Die nun entstandenen Probleme werden wie folgt aufgezeigt:

Solche Landungen beeinträchtigen die taktischen Operationen und können Pisten blockieren und somit militärisch wichtige Einsätze verhindern.

Zivile Flugzeuge in Not laden damit die Verantwortung für die Erledigung des Notfalles durch die Bodenorganisation militärischen, nicht zivilen Behörden auf.

Es wurde angeordnet, dass die Zivilpiloten nach einer Notlandung mit dem Kommandanten des Stützpunktes einen schriftlichen Rapport abzufassen haben, aufgrund dessen das Verteidigungsdepartement die direkten und indirekten Kosten festlegt.

Wenn es sich um Sicherheit der Passagiere oder des Flugzeuges handelt, wird keinem Zivilpiloten die Landeerlaubnis auf einem Militärflugplatz verweigert. Hingegen wird das Recht vorbehalten, jede Methode anzuwenden, um eine Piste so rasch als möglich zu " säubern " und wieder klar zu bekommen. Für zusätzliche Beschädigungen oder Verluste, die daraus entstehen könnten, wird jede Haftung abgelehnt.

Die Kosten, die vom zivilen Flugzeughalter getragen werden müssen, umfassen Arbeit, Material, Ausrüstung, Schaumteppich, Benützung der Feuerwehr und Rettungsdienste, Hangarierung und Beschädigung an Piste, Lampen oder Navigationshilfen.

(Aviations Week, August 27. 1962)

Maximum Requirement

A scientist living at Staines
Is searching with infinite pains
For a new type of sound
Which he hopes, when it's found
Will travel much faster than planes.

- From B.E.A.'s " Intercom ". -

ZOLLFRAGEN

1.

Anfangs Dezember wurden diverse Besatzungsmitglieder anlässlich einer stichprobenweisen Zollkontrolle beim Begehen gewisser Unregelmässigkeiten erwischt. Dass allen diesen Sündern ein Weihnachtsgeschenk besonderer Art serviert wurde, brauche ich wohl kaum zu erwähnen. Dass dabei jedoch das Vertrauen des Zolls in uns Besatzungen momentan auf einem Nullpunkt angelangt ist, und meine Verhandlungsposition in vielen Belangen sehr geschwächt wurde, sollte allen zu denken geben. Wir verlangen einerseits, dass der Zoll uns gegenüber etwas nachsichtiger ist und versuchen ihn andererseits übers Ohr zu hauen. Ich glaube nicht, dass das die richtige Art ist, um mit den Behörden einigermaßen gut auszukommen. Besonders primitiv finde ich, dass es sich bei diesen Verkehren um kleine Beträge handelt (z.B. 1 Schallplatte Zollbetrag ca. Fr. 1.20). Ich bitte deshalb jeden Einzelnen, solche Scherze zu unterlassen, denn sie lohnen sich wirklich nicht.

2.

Im November kamen anlässlich eines Missgeschicks in Tokio diverse Besatzungsmitglieder mit einem Kurs der Japan Airline nach FRA und anschliessend mit Kurs SR 205 nach Zürich. Diese Herrschaften reisten mit einem regulären Serviceticket als Passagiere und hofften dann auf die 100 Franken-Freigrenze beim Zoll. Nun zuerst wurden sie einmal " abgeputzt ", indem der diensttuende Inspektor diese bescheidene Bitte rundweg ablehnte. Aus einer bescheidenen Anfrage meinerseits bei diesem Herrn konnte ich feststellen, dass er sich offenbar nicht kompetent fühlte und mich zur Abklärung des Falles an den Dienstchef verweisen musste. Daraus lässt sich folgern, dass wir uns besser nicht auf Diskussionen mit den Inspektoren (Zivilkleidung mit Kränzlihut) einlassen, sondern den Dienstchef des Flughafens verlangen. Auch dort stiess sich jedoch trotz des Hinweises, dass ja diese Crew auf dem Passagiermanifest aufgeführt sei und deshalb absolut nichts mit der Begleitung oder Bedienung des Transportmittels zu tun habe, an eine harte Wand. Erst eine Beschwerde in Bern zeitigte Erfolge. Die Antwort des Zolls lautete folgendermassen:

" Mit Rücksicht auf die im vorliegenden Falle geltend gemachten besonderen Gründe haben wir indessen das Zollamt Zürich-Flughafen ermächtigt, die 100.- Fr. Wertfreigrenze im Sinne eines Entgegenkommens (!) nachträglich anzuwenden und den vier Besatzungsmitgliedern die zu Unrecht (!) erhobenen Abgaben gebührenfrei zu vergüten. "

Ich möchte jedoch alle darauf aufmerksam machen, dass DE-Crews diese Freiheit nicht geniessen und eine entsprechende Beschwerde absolut erfolglos sein wird.

3.

Waren aus EFTA Ländern haben grösstenteils einen günstigeren Zollansatz, weshalb ich Sie bitte, auf ihren Zolldeklarationen beim Erzeugerland zusätzlich das Wort " EFTA " hinzuzufügen, um ein versehentliches Vergessen vonseiten des Zolls auszuschliessen.

Nachstehend die EFTA-Staaten:

Dänemark, Grossbritannien, Norwegen, Oesterreich, Portugal, Schweden und die Schweiz.

Zum Schluss noch einige Tarifbeispiele:

	<u>Zollansatz</u>	<u>EFTA Ansatz</u>
Damenkleider Seide	24.-/kg	14.40/kg
Herrenkleider do.	18.-/kg	10.80/kg
Pelzwaren	4.-bis 12.-/kg	2.40 bis 7.20/kg
Elektr. Rasierapp.	2.-/kg	1.20/kg
Radiobestandteile	1.50/kg	-.90/kg
Nagellackentferner	3.50/kg	1.80/kg
Seife	1.20/kg	-.72/kg
Meerwasser	-.006/kg	-.0035/kg

Aenderungen vorbehalten.

Weitere Tarife sowie Anfragen und Beschwerden jeder Art können weiterhin mit den entsprechenden Unterlagen in mein Postfach geschickt werden.

Klaus Schmidli
Fach 318

INTERNATIONAL AIRLINE NAVIGATORS COUNCIL

13. Jahresversammlung in London, Mount Royal Hotel, Marble Arch,
19. - 21. Februar 1963.

Folgende Airlines waren vertreten:

AF - AI - BOAC - BUA - CEA - CPAL - ELAL - IRISH - JAL - QEA -
SAA - SABENA - SAS - SWA - SWR - TAP - TCA - TWA - UAL -

Beobachter:

Capt. C. C. Jackson, IFALPA und Vertreter des Ministry of Aviation UK Stan Lasota, Major USAF for Kollsman Instrument.

Da es sich beim grössten Teil der Traktanden um Probleme rein navigatorischer Art handelt, werden hier im Rahmen dieser kurzen Orientierung nur Einzelheiten von allgemeinem Interesse gestreift.

a) Horizontal Separation Standards (NAT)

Der Wert der Operation " ACCORDION " wurde vielfach bestritten, umso mehr es sich um eine freiwillige Teilnahme der diversen Airlines handelt und zudem nur eine gewisse Anzahl von Flügen analysiert werden. Die IANC anerkennt als einzige zuständige Organisation die ICAO, zu deren Händen dann auch ein Vorschlag ausgearbeitet wurde, welcher am 14. Mai 1963 in Montreal überreicht wird.

- Zweck: 1) A realistic separation criteria
 2) Reveal any area of poor navigational aids
 3) Demonstrate the best combination of navigational aids and techniques.

b) The Mid-Atlantic Ridge

by Mr. A. Yelaney, Navigator TWA

Gestützt auf Beobachtungen von ungewöhnlich grossen Kompass-Deviationen im Gebiet von 50N - 55N und 25W - 35W konnte Mr. Yelaney verschiedene amerikanische Behörden und Wissenschaftler der USAF und US Navy für seine Arbeiten interessieren. Das US Navy Hydrographic Office versucht mit dem Projekt "Magnetics" etwas mehr zu erfahren. Da wir bei der Swissair in diesem Gebiet nach dem "Free Gyro" fliegen, können wir nicht im gewünschten Sinne zu diesen Untersuchungen beitragen. Eingegen sind uns ähnliche Anomalien der Kompassse seit langem auf der Strecke zwischen Dakar und Rio bekannt, die nach Yelaney auf diese Atlantic-Ridge zurückzuführen wären. Diese Ridge bedeutet ein Unterwasser-Gebirge, sozusagen das Basisgebirge, von wo aus sich die Kontinente nach Westen und Osten verschoben haben.

c) Verbindungen mit IFALPA

Capt. C.C. Jackson äusserte sich über das kommende IFALPA-Meeting von Salisbury und erwünschte die Möglichkeit vermehrter Zusammenarbeit auf Gebieten mit gleichen Interessen, z.B. "Horizontal Separations". IANC wird an dieses kommende IFALPA-Meeting einen Beobachter delegieren.

N.B. Ich glaube kaum, dass die IFALPA einen seriösen Vorstoss unternehmen kann, um die Separationen herabzusetzen, da wegen der Situation der TWA diese ohne Zweifel erhöht werden müssten.

Einem IANC Document entnehmen wir folgendes:

1962 Of some recent TWA flights (120) discussed, IANC had documentation that 25% of these were more than 40 miles from their Doppler Position and some of them more than 100 miles off-track.

Sample for June 1962:

906/01	June	47 miles	off	course
800/03	"	40	"	"
800/05	"	40	"	"
702/08	"	58	"	"
702/09	"	49	"	"
900/09	"	40	"	"
701/10	"	51	"	"
901/11	"	48	"	"
840/12	"	100	"	"
800/20	"	100	"	"
904/28	"	90	"	"
901/30	"	50	"	"

Diese Unterlagen sind der IFALPA, dem CAB und dem FAA bekannt, aber wurden vom FAA bis jetzt als INCIDENTS abgetan. Es ist zu hoffen, dass am nächsten IFALPA-Meeting dies zur Sprache kommt.

d) SUB - Tropical Jet-Stream über SAUDI-ARABIA

Verschiedentlich wurden von BOAC-Navigatoren in diesem Gebiet ganz erhebliche Windstärkenunterschiede innerhalb 200 - 500 ft unter der Jetstream-Achse festgestellt. In einigen Fällen konnten sogar OESTLICHE Winde gemessen werden. Diese phänomenale Erscheinung sei möglich in Jet-Streams von 150 und mehr Knoten. Als Beispiel wurden 3 Comet-Flüge (Karachi-Beirut) erwähnt, die alle drei mit dem gleichen Flugplan in Zeitabständen von einer Stunde gestartet sind. Die Besatzung des mittleren Flugzeuges konnte durch Abweichungen von 200 - 500 ft vom geplanten Flight Level diese Erscheinung ausnützen und meldete Winde von Var/15 kts, wogegen die zwei anderen Flugzeuge konstant Winde in der Grösse von 150 kts meldeten. (Doppler-Spotwinde)

e) AEROFLOT NAT-Operation

Der Vertreter der IRISE-Navigatoren erklärte anhand eines Beispiels, dass sich die AEROFLOT auf ihrer Strecke Moskau-Kuba nicht an die bestehenden Vorschriften hält. Anweisungen der OAC betr. Rerouting und Flughöhenwechsel sollen überhaupt nicht befolgt werden (grosse Stille im Funk!). Da die UDSSR kein ICAO-Mitglied ist, darf nicht mit einer sofortigen Besserung der Lage gerechnet werden.

f) Meeting mit Vertretern des englischen Luftamtes (MOA)

1. LORAN - Genauigkeit und Reichweite

Das MOA hat mit RAF und BOAC zusammen hierüber eine Untersuchung im Gange. Die Auswertung der Resultate ist noch unvollständig; als vorläufige Richtlinien können folgende Werte angenommen werden:

" Ground Wave "	Reichweite	Tag ca. 870 NM	Nacht ca. 790 NM
Für das Stationspaar IL2			
gelten	"	600 NM	" 590 NM,

diese Reduktion ist auf die ständigen Synchronisations - Schwierigkeiten zurückzuführen. Es sei hier noch vermerkt, dass die RAF nur noch mit " Ground Waves " arbeitet, da mit den Sky-Waves keine befriedigenden Resultate erzielt werden konnten.

2. Reduction in Separation-Standards

Nach Ansicht des MOA ist es momentan unmöglich, auf dem IAT die lateralen Separationen zu reduzieren. Als Uebergangslösung (!) bis 1970 wird wieder ein " Fixed-Track " System auf der Basis des M.T.T. vorgeschlagen. Durch Killard-Radar wurde festgestellt, dass bei 10 West ein Flugzeug auf 80 Flugzeuge 60 NM oder mehr off-track war. Nach Bekanntmachung, dass sich Killard-Radar nur noch der Ueberwachung der zivilen Flugzeuge widmen wird, verbesserte sich das Verhältnis auf 1:200. (Nun das ist ja nur bei 10° West)

3. Ab sofort werden sämtliche EAST-Bound ACCORDION Flüge nunmehr vom englischen Luftamt analysiert.

Allgemeines:

Einmal mehr haben wir das Gefühl, dass es unserer Berufsorganisation gelungen ist, sich für die Sicherheit, Regelmässigkeit und Oekonomie der zivilen Luftfahrt einzusetzen.

Die Cocktail-Party im RAF-Reserv-Club brachte uns mit alten und neuen Gesichtern zusammen, nicht zuletzt mit einem Navigatoren der berühmten Staffel 617 der " Dam Eusters ". Unter ihrem Staffelzeichen (ein in die Luft fliegender Damm) standen wir mit leeren Gläsern und dann " nahmen wir noch eins " aber der Spruch auf ihrem Zeichen " Apres moi le deluge " erinnerte uns an diese Katastrophe, die wir nun doch vermeiden konnten.

N/K



Nov. 5
1961

Explosion einer Triebwerksturbinen,
Landung in Boston

TWA
Flight 366

Boeing 720B,
Triebwerke P+W
JT3D-1

Aus dem Untersuchungsbericht des CAB

Hergang:

TWA Flug 366 war mit 34 Passagieren und 7 Besatzungsmitgliedern unterwegs von Los Angeles nach Boston.

Nach dem Steigflug auf 27'000 ft, wozu ca. 17 Minuten benötigt wurden und nach weiteren 15 Minuten wurden leichte Vibrationen der N_1 und N_2 -Tachometernadeln von Triebwerk 1 festgestellt. Diese "nervösen Nadeln", wie sich der Captain ausdrückte, beruhigten sich nach kurzer Zeit wieder und zeigten für den Rest des Fluges nichts abnormales mehr.

Ungefähr 3 $\frac{1}{2}$ Stunden später, in der Gegend von Albany, hörte die Besatzung eine dumpfe Explosion und das Flugzeug begann nach links zu schieben. Der Autopilot wurde unverzüglich ausgeschaltet und das Flugzeug in die Normallage zurückgebracht. Hierauf meldete der Bordmechaniker, dass der Kabinendruck absinke. Die Besatzung versorgte sich mit "Emergency-Oxygen" und schaltete das "Seat belt"-Zeichen ein. ATC wurde informiert, worauf TWA 366 Erlaubnis zum Sinkflug auf 9000 ft erhielt.

Zu diesem Zeitpunkt realisierte man den Ausfall des Hydraulisch-Systems und des Generators No. 1. Triebwerk No. 1 wurde stillgelegt und der Sinkflug ausserhalb der Luftstrasse, mit eingezogenem Fahrwerk und unter Benützung der innern Spoilers begonnen. Der Second Officer meldete darauf, dass die Turbineneinheit von Triebwerk 1 weggeflogen sei und dass der Austrittskonus stark vibriere. Man betätigte die Feuerabschlussklappe zu Triebwerk 1. Die Flugzeug- und Sinkgeschwindigkeit wurden reduziert. Beim Passieren von 19'000 ft ertönte das Kabinendruck-Warnhorn, und das Sauerstoff-Durchflusslicht leuchtete auf. Mit 200 kt wurde nun der Sinkflug fortgesetzt.

Westover und Pease Air Force Bases wurden alarmiert für den Fall, dass TWA 366 nicht in der Lage sein sollte, den Flug bis Boston fortzusetzen. Eine Inspektion von der Kabine aus liess erkennen, dass der linke Flügel und No. 1 Pylon stark beschädigt waren. Ein Turbinenstück hatte den Rumpf auf der linken Seite durchschlagen, ungefähr auf Kopfhöhe, direkt über Sitz 16-A, prallte auf der rechten Seite über Sitz 16-F zurück und fiel auf den Kabinenboden, wo das immer noch heisse Metallstück ein Loch in den Teppich brannte.

Der Captain entschloss sich zum Weiterflug nach Boston, weil dort besseres Wetter herrschte, längere Pisten und ein besseres Unfall-Pikett vorhanden waren. Die Kabinenbesatzung erhielt durch den Captain Instruktionen über die "Emergency procedures", und die Passagiere orientierte man über den Notfall.

Fahrwerk und Klappen wurden mit dem Notsystem über dem Meer ausgefahren und ein normaler Anflug auf Piste 22L ausgeführt. Das Schiebemoment, verursacht durch Ausfall von Triebwerk 1 und den totalen Verlust des Petrols vom beschädigten linken Aussentank konnte durch entsprechendes Trimmen kompensiert werden.

Beim Ausrollen bremste der Captain gleichmässig und Triebwerk 2 und 3 wurden langsam auf " Reverse " gesetzt. Bei der Kreuzung mit Piste 15 konnte nach links in diese eingedreht werden. Nach der Kurve fiel der hydraulische Bremsdruck aus und das Flugzeug wurde auf Piste 15 mit der Luftbremse zum Stehen gebracht.

Nachfolgend liess sich feststellen, dass bei 6 Sitzen der Verschluss zum Sauerstoffmaskenkasten nicht funktionierte, d.h. bei Erreichen einer Kabinenhöhe von 10'000 ft nicht automatisch öffnete. Zufälligerweise waren diese Sitze von keinen Passagieren besetzt. Alle Passagiere an Bord hatten sich mit Erfolg ihrer Masken bedient. In drei Toiletten fielen die Masken nicht automatisch heraus, da sie wahrscheinlich nicht in Ordnung verstaut worden waren.

Untersuchung:

Ein erster Augenschein zeigte, dass die Verschalung zu Triebwerk 1 in der Gegend der Turbine gesprengt worden war. Das Turbinen-Austrittsgehäuse und der Schubumkehrmechanismus waren vollständig vom Triebwerk getrennt, blieben jedoch am Pylon fest. Ungefähr 80% des eigentlichen Turbinengehäuses fehlten. Der vordere Befestigungsflansch des zweiten Turbinentellers der Niederdruck-Turbine war das einzige Stück, das auf dieser Turbinenwelle noch zu finden war.

Linker Flügel und Rumpf wiesen mehrere Löcher und Risse auf; die Rumpfbeschädigungen hatten den relativ raschen Kabinendruckabfall verursacht. Der äussere linke Flügel tank war an verschiedenen Stellen durchlöchert und der linke Holm war durchbohrt (ein Loch von ca. 1/4 der Holmbreite).

Petrol-, Hydraulisch- und elektrische Leitungen zu Triebwerk 1 waren beschädigt. Bepunktungsschäden wiesen die Triebwerk gondel Nr. 2, die linke Flügelunterseite und die linke Rumpfseite auf. Verschiedene Turbinen-Leitschaufeln und -blätter entdeckte man im Flügel, im Pylon No. 2 und im Gepäckraum. Ein fussgrosses Stück der dritten Turbinenstufe fand man in der Kabine bei Sitzreihe 16.

Die genaue Untersuchung des Triebwerkes führte zur Schlussfolgerung, dass die Schmierung von Lager No. 2 ausgefallen war, was den Bruch der hintern Nabe des Niederdruck-Kompressors zur Folge hatte. Dies wiederum verursachte ein Ueberdrehen der Niederdruck-Turbine, was zum Auseinanderbersten der drei Niederdruck-Turbinenstufen führte. Die Schmierung von Lager No. 2 wurde unterbunden, weil der Filter (the " last chance " strainer) mit Kohlenpartikeln, herkommend von den Lager 4 und 5 umgebenden Teilen, verstopft war. Diese Kohleablagerungen entstanden durch zu hohe Aussenwandtemperatur und ein Leck der Hochdruck-Kompressorwelle.

Die durch die Besatzung vorgenommenen Aktionen wurden als zweckmässig, ihre Ausführung speditiv und in Uebereinstimmung mit allen bestehenden Sicherheitsbestimmungen und Vorschriften beurteilt.

Wahrscheinliche Ursache:

Verstopfter Filter verhinderte Schmierung von Lager 2. Die Folgen davon waren Bruch der hintern Nabe des Niederdruck-Kompressoers, Ueberdrehen der Niederdruck-Turbine und deren Ausbau.

* * * *

(Aus Aviation Week, Aug. 6, 1962)



Geschäftsantwortkarte

Porto vom Empfänger bezahlt

Carte commerciale-réponse

Port payé par le destinataire

Cartolina commerciale-risposta

Tassa pagata dal destinatario

Nicht frankieren

Ne pas affranchir

Non affrancare

AEROPERS

Vereinigung des fliegenden Personals der Schweiz

Zürich 58 - Flughafen

Telefon 051-84 76 61, Intern 23 37

An die Direktion

Verkehrshaus der Schweiz

Lidostraße 5

Luzern

Beitrittserklärung

* Der Unterzeichnete /
* Die unterzeichnete Firma

erklärt hiermit den Beitritt zum Verein
Verkehrshaus der Schweiz



* **als Einzelmitglied**
jährlicher Minimalbeitrag Fr. 10.–

* **als Firmenmitglied**
jährlicher Minimalbeitrag Fr. _____
(in der Regel Fr. 100.–)

freiwilliger Beitrag Fr. _____

freiwilliger Beitrag Fr. _____

Total Jahresbeitrag Fr. _____

Total Jahresbeitrag Fr. _____

Name und Vorname / Firma: _____

Beruf / Branche: _____

Straße: _____

Ort: _____

Datum: _____ Unterschrift: _____

* Nichtzutreffendes bitte streichen

