

aeropers rundschau

10. Jahrgang

Nr. 103

Mai 1963

| | |
|-----------------------------|---|
| Liebe Mitglieder | 2 |
| Intermezzo auf dem Apron | 6 |
| The Aeroplane (Interlude) | 8 |

Unfallbericht:

Falsche Fluglage-Anzeige führt zu Startunfall, Esenboga,
Ankara, BEA, Comet 4B, 21. Dezember 1961

Redaktion:

Capt. H. Kaufmann
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,

Neuaufnahmen

Herr Niklaus Dubs, Pilot, wurde neu in die Aeropers aufgenommen. Wir heissen ihn in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

Neuer Arbeitsvertrag

Am 16. Mai fand im Hirschengraben die Unterzeichnung des neuen Vertrages statt. Herr Dr. Berchtold äusserte sich dahin, dass der Verwaltungsratsausschuss und die Direktion über den Ausgang der gepflegten Verhandlungen und das erreichte Resultat erfreut sind. Bei dieser Gelegenheit äusserte man sich gegenseitig auch über die lange Verhandlungsdauer von beinahe zwei Jahren.

Anlässlich eines gemeinsamen Mittagessens, welches von der Swissair offeriert wurde und wofür ich mich nochmals bedanken möchte, konnten sich die Vorstandsmitglieder in einem gelockerten Rahmen noch mit der Direktion und Herren des Dept. III über diverse Probleme unterhalten. Bei dieser Gelegenheit musste man wieder einmal mehr konstatieren, dass solche Diskussionen eigentlich sehr nützlich sind, ein gegenseitiges Verständnis fördern und die Beziehungen von Mensch zu Mensch positiv beeinflussen. Leider kommen wir in unserem heutigen Zustand, das heisst, in der heute schnell lebenden Zeit, wo sich eigentlich der Mensch vom Menschen immer mehr entfernt, weil er einfach scheinbar keine Zeit mehr findet und wo es ihm aber materiell so gut geht, dass er sich fast alles leisten kann, in eine prekäre, wenn nicht sogar alarmierende Situation.

Dieser Zustand tritt heute überall zu Tage und man sollte sich bemühen, ihn um jeden Preis zu verbessern.

Im Rahmen der Inkraftsetzung des Vertrages wurden ebenfalls alle Fälle, welche nicht so eindeutig auf der Hand liegen, mit dem Personaldienst besprochen. Wenn vielleicht die getroffenen Salärlösungen den einen oder anderen nicht ganz befriedigen, so wurden sie doch nach einem Grundsatz vorgenommen, wobei verschiedene Ueberlegungen angestellt wurden. Diejenigen, welche eine bessere Auskunft wünschen, bitte ich, sich bei mir oder dem Personaldienst direkt zu erkundigen.

Besprechung mit dem ärztlichen Dienst

Am 15. Mai hatte der Vorstand eine Besprechung mit Herrn Dr. Gartmann, bei welcher zwei Themen im Vordergrund standen, die Tropenkrankheiten und die Einsatzrichtlinien.

a) Tropenkrankheiten

Nach einer regen Diskussion, bei welcher der heutige Zustand verschiedener Besatzungen zur Sprache kam, wünscht man auf beiden Seiten eine Verbesserung der Lage. Zu diesem Zwecke wurde ein Rundschreiben an die Besatzungen besprochen. Der Vorstand empfiehlt Ihnen die einschlägigen Vorschriften zu befolgen und er begrüsst die vorgesehene Möglichkeit, eine tropenärztliche Orientierungs- und Diskussionsstunde einzuführen. Siehe Zirkular, das erste Mal am 10. Juni 1963.

Da die Möglichkeiten von tropenärztlichen Untersuchungen nicht zahlreich sind, würde es die Aeropers begrüssen, wenn der ärztliche Dienst zwecks Zeiteinsparung der Besatzungen einen Laborspezialisten zur Verfügung hätte, welcher in der Lage sein sollte, spezielle Tropenkrankheiten festzustellen. Die nachherige Behandlung der Krankheit würde dann von einem frei gewählten Spezialisten erfolgen.

b) Einsatzrichtlinien

Hier wurden die Probleme auf den Sektoren CV-440 und SE-210 besprochen. Unsere Bestrebungen gehen dahin, dass man sich einmal zu einer generellen Ansicht bekennt, was für Leistungen man von einem Piloten erwarten darf. Die Besprechungen werden mit dem System weitergeführt, wobei wir die ärztlichen Aspekte dabei mitberücksichtigen wollen.

Loss of Licence-Versicherung

Ich kann Ihnen mitteilen, dass die gemäss Vertrag, Art. 35, vorgesehenen Leistungen ab 1.5.1963 in Kraft treten und wie folgt aussehen:

| | | |
|-------------|-----------------------------|-------------------|
| Piloten | Fr. 100'000.-, Prämie 335.- | SR-Leistung 132.- |
| Navigatoren | Fr. 75'000.-, " 225.- | " 72.- |

Nachwuchsprobleme

Da sich seinerzeit sehr viele Mitglieder ohne Fluglehrerausweis als Fluglehrer in FVS-Kursen zur Verfügung gestellt haben und die Nachfrage nach Fluglehrern bei verschiedenen Aero-Club-Sektionen gestiegen ist, hat das eidg. Luftamt einen weiteren Kurs von 6 Teilnehmern bewilligt. Der vorgesehene Kurs wird anfangs Juni im Rahmen der SLS stattfinden und dauert 4 Tage. Wir danken hier dem Luftamt und der Swissair für die erweiterte Möglichkeit an der Nachwuchsförderung teilzunehmen.

Schiedsgericht Fall Steiner

Am 29. April fand ein Augenschein des Schiedsgerichtes auf dem Flughafen statt. Dabei wurden die Schiedsrichter anhand von Theorie, Besichtigung des Simulators und des DC-8 Cockpits technisch ins Bild gesetzt. Anschliessend fand noch ein Flug mit einer DC-8 statt.

Am 24. Mai findet in Zürich eine weitere Besprechung statt, welche den Zweck haben soll, zu prüfen, ob nicht die Möglichkeit besteht, die Streiterledigung durch einen Vergleich herbeizuführen.

Heizuel

Wie in den letzten Jahren ist auch diesmal beabsichtigt, im Monat Juni ein günstiges Arrangement vorzuschlagen. Durch die Abwesenheit des Sekretärs war es leider nicht möglich entsprechende Verhandlungen aufzunehmen.

Fragebogen

Der vom Vorstand verteilte Fragebogen schlug hier und dort geradezu arge Wellen, welche sich aber nach reiflicher Ueberlegung sicher wieder glätten werden. Ohne Zweifel ist es eine Ueberraschung, dass man so etwas machen kann und dass wir dazu die Freiheit haben. Wir kommen hier wieder auf die Verbesserung der Atmosphäre zurück und dass man einander ehrlich Tatsachen sagen kann. Auch ein Vorgesetzter muss sich bewusst sein, dass er eben auch Fehler machen kann, er ist auch nicht mehr als ein Mensch und er sollte die Einsicht haben, dass man mit ihm über solche Angelegenheiten auch reden kann.

Das Vorgehen eines Einzelnen ist aber grundverschieden, als wenn sich die Aeropers einmal etwas gründlicher mit diesem Thema befasst. Der Vorstand ist anhand von Informationen der Ansicht, dass Probleme bestehen und die Atmosphäre nicht so ist, wie sie sein könnte.

Ueber die Abfassung eines Fragebogens kann man verschiedener Ansicht sein. Ueber die Ausfüllung jedoch, wenn es seriös gemacht wird, und auf diese Tatsache ist abzustellen, ansonst eine Umfrage nutzlos ist, zeigt zum Schluss doch diesen oder jenen neutralen Punkt, welcher verbessert werden sollte.

Ich appelliere nochmals auf eine korrekte Beantwortung und erwarte, dass der Fragebogen unterschrieben wird. Die Auswertung nicht unterzeichneter Fragebogen ist gleich null und hat nicht viel mehr Wert als dem Papierkorb anvertraut zu werden.

Die eingegangenen Fragebogen werden von mir vertraulich behandelt und wer diesem Punkt noch vertraulicher nachleben möchte, der sende doch den Fragebogen verschlossen an mein Postfach Nr. 55.

Für die Auswertung und deren Veröffentlichung ist ganz klar, dass dies nicht namentlich geschehen kann, sondern es wird ein Weg gefunden werden, welcher auch verantwortbar ist. Die Anzahl der eingegangenen und ausgewerteten Fragebogen wird zeigen, ob etwas korrigiert werden sollte oder nicht. Daher ist es wichtig, dass jeder Einzelne zu diesem Problem Stellung nimmt, sodass das gesamte Bild auch wahrheitsgetreu aussieht. Vor einer Veröffentlichung wird die Auswertung mit dem System vertraulich besprochen, denn nicht wir, sondern das System hat die nötigen Schlüsse daraus zu ziehen.

Die Frist zur Einreichung des Fragebogens wird bis zum 15. Juni 1963 erstreckt.

Mit freundlichen Grüßen

A. Sooder

CORRIGENDA

In der April-Ausgabe der Rundschau unterliefen uns leider zwei Druckfehler, die wir hiermit richtigstellen:

Seite 3, unten:..... wird ebenfalls die VE-Uebergangsrente ab 1. 1. 1962 ausbezahlt werden.

Seite 5, oben:..... Wir Piloten wollen jedoch hoffen, dass uns das qualifizierte, technische Personal erhalten bleibt...

INTERMEZZO AUF DEM APRON

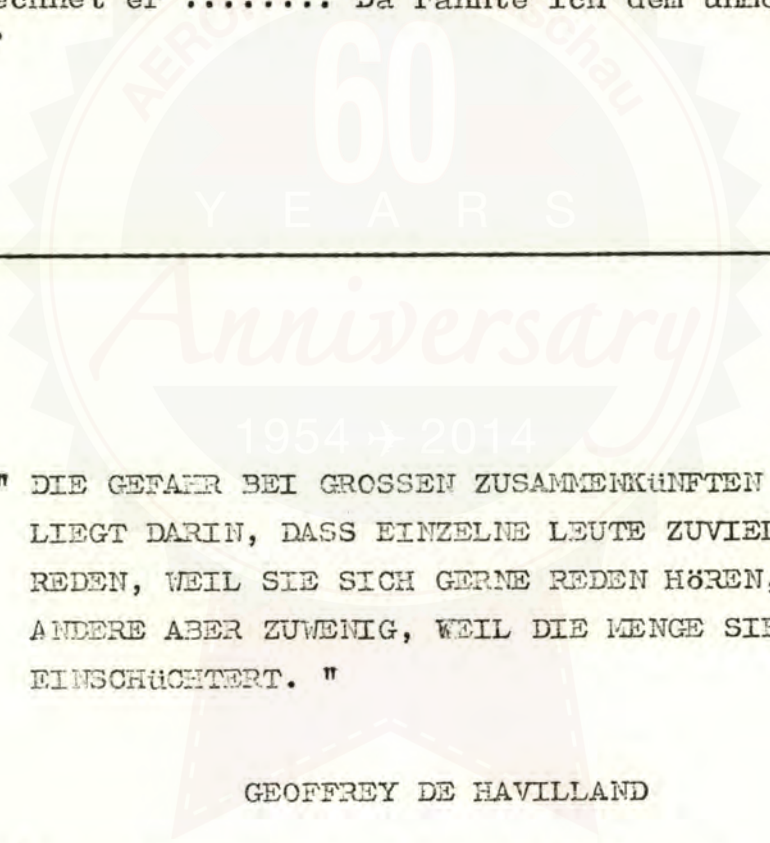
Die Hoffnung, dem Heiri nochmals zu begegnen, hatte ich eigentlich schon längst aufgegeben. Aber wer grinst mich da vor ein paar Tagen - auf vielseitigen Wunsch sozusagen - zum linken Cockpitfenster einer Coronado aus an? Niemand anders als der Heiri. Momoll, der hatte inzwischen Karriere gemacht. Schon zuoberst auf der Treppe fing er an zu stürmen. Wie es mir gehe, wo ich mich immer herumschlage und seit wann ich eigentlich in der Werft arbeite, er habe mich schon von weit, weit unten heranmarschieren sehen. Oder ob ich vielleicht dem Wachtmeister Hässig Konkurrenz machen wolle und mit meinem Crewbag ein spezielles Waffenlauftraining absolviere? Er sei doch immer noch der gleiche Spinner, fuhr es mir heraus, ich sei wie er gerade mit einer Coronado angekommen, aber von Osten. Und da die Passagiere im Osten ihr gutes Geld auf den Tisch legen um nach Westen befördert zu werden, so stelle man diese Flugzeuge in Zürich eben möglichst weit Richtung Westen. Nichts als Dienst am Kunden. Im übrigen interessiere es mich nun aber doch, wo er solch schauerliche Turbulenz angetroffen habe, dass alle seine Passagiere käsbleich die Treppe hinunterschlichen. Von Turbulenz sei keine Rede gewesen, erklärte der Heiri. Aber ich sei wahrscheinlich auch einer dieser Herren, die den Neunneunziger nie ohne Yawdämpfer fliegen und gehöre dann beim halbjährlichen Motocross rund um Kloten zu den Brüdern, die Mühe haben, wieder einmal von Hand zu fliegen. So habe es ihm einer erklärt - inklusive Herren und Brüder - der es wissen muss, und daher übe er lieber noch rechtzeitig. Ja aber die käsigen Passagiere, wollte ich protestieren. Die täten ihm eigentlich auch etwas leid, meinte der Heiri, aber scheints sei der Check halt doch wichtiger. Es sei nur schade, dass man nicht viel mehr drei- oder gar zweimotorig herumfliegen könne. Er habe zwar gehört, es werde eine Übungsmöglichkeit studiert, er werde sich dann auch melden. Wie es mir übrigens gelandet habe? fuhr er im gleichen Atemzug fort. Dem Salär entsprechend, eher etwas unter dem europäischen Mittel, musste ich bekennen. Ja, da habe ich mehr Glück gehabt als er, plauderte Heiri drauflos. Er sei gewiss korrekt schulmässig angefliegen, aber es habe trotzdem eine schöne Landung gegeben.

V_or S_{ch}r_ec_k ü_{ber} d_{ie} s_e f_re_ch_e B_em_er_ku_ng h_at_te s_o s_ar d_{ie}

Z_eil_en_s h_al_tu_ng e_in_e m_om_en_ta_ne S_ch_wä_ch_e. Vorsichtig schaute ich mich um ob wir allein seien und sagte dann dem Heiri, wenn er nicht aufhöre solchen Quatsch zu erzählen, dann..... Aber der Heiri war nicht zu halten. Er habe das aus der selben Quelle wie den Yawdämpfer. Die korrekte Landung mit der Coronado könne gar nicht schön sein. " Safety vor Beauty " sei die Devise und nicht umgekehrt. Die Coronadolandung sei einfach etwas ganz Spezielles.

Nicht nur sei die Thresholdspeed höher als bei allen anderen Flugzeugen, es wickle sich wirklich alles viel schneller ab. Da könne einer zum Beispiel beim Aufsetzen noch Captain sein und beim Ausrollen schon Copilot. Das war nun zuviel für mich und ich wollte dem Heiri brüsk davonlaufen. Ein plötzlich merkwürdig sinniger Ausdruck in seinem Gesicht liess mich zögern. Heiri schien hinter mir etwas zu beobachten. Wie ich mich umdrehe, sagte er, da komme nun eine klassische Coronadolandung. Ich sah weit und breit keine Coronado. Eine Hostess trippelte vorbei, und ich gebe zu, ich hatte schon schönere gesehen. Auf mein Kopfschütteln hin erläuterte der Heiri, diese Hostess sei jetzt eben nach der Coronadolandemethode ausgewählt worden: Safety vor Beauty. Er sei nun doch ein Riesenmondkalb, offerierte ich ihm. Wenn er verspreche zehn Minuten lang höchstens noch vom Wetter zu reden, dürfe er mir einen Kaffee zahlen. Ja aber, jetzt habe er geglaubt, das mit dem Wetter sei schon längst erledigt, maulte der Heiri, wieso nun ausgerechnet er Da rannte ich dem unmöglichen Kerl davon.

mu



 " DIE GEFAHR BEI GROSSEN ZUSAMMENKÜNFTE
 LIEGT DARIN, DASS EINZELNE LEUTE ZUVIEL
 REDEN, WEIL SIE SICH GERNE REDEN HÖREN,
 ANDERE ABER ZUWENIG, WEIL DIE MENGE SIE
 EINSCHÜCHTERT. "

GEOFFREY DE HAVILLAND

(aus seinem Buche " Flugfieber", er-
 schienen im Verlag Hallwag, Bern)

THE AEROPLANE

(INTERLUDE)

I may be expediting the attainment of an object that will in time be found of great importance to mankind; so much so, that a new era in society will commence from the moment that aerial navigation is familiarly realised. I feel perfectly confident, however, that this noble art will soon be brought home to man's convenience, and that we shall be able to transport ourselves and our families, and their goods and chattels, more securely by air than by water, and with a velocity of from 20 to 100 miles per hour.

SIR GEORGE CAYLEY (1809)

* * * * *

"Well, gentlemen, do you believe in the possibility of aerial locomotion by machines heavier than air?"...
 " You ask yourselves doubtless if this apparatus, so marvellously adapted for aerial locomotion, is susceptible of receiving greater speed. It is not worth while to conquer space if we cannot devour it. I wanted the air to be a solid support to me, and it is. I saw that to struggle against the wind I must be stronger than the wind, and I am. I had no need of sails to drive me, nor oars nor wheels to push me, nor rails to give me a faster roat. Air is what I wanted, that was all. Air surrounds me as water surrounds the submarine boat, and in it my propellers act like the screws of a steamer. That is how I solved the problem of aviation. That is what a balloon will never do, nor any machine that is lighter than air. "

JULES VERNE (1886)

* * * * *

But we must admit the possibility that continued investigation and experience will bring us ever nearer to that solemn moment, when the first man will rise from earth by means of wings, if only for a few seconds, and marks that historical moment which heralds the inauguration of a new era in our civilization.

I must not remain our desire to acquire the art of the bird; nay, it is our duty not to rest until we have attained to a perfect scientific conception of the problem of flight.

OTTO LILIENTHAL (1891)

During the night of 16th December 1903, a strong cold wind blew from the north. When we rose on the morning of the 17th the puddles of water, which had been standing about camp since the recent rains, were covered with ice. The wind had a velocity of 22 to 27 mph. We thought it would die down before long, but when 10 o'clock arrived, and the wind was as brisk as ever, we decided that we had better get the machine out.....

Wilbur having used his turn in the unsuccessful attempt on the 14th, the right to the first trial belonged to me. Wilbur ran at the side, holding the wings to balance it on the track. The machine, facing a 27-mile wind, started very slowly. Wilbur was able to stay with it until it lifted from the track after a forty-foot run.

The course of the flight up and down was exceedingly erratic. The control of the front rudder was difficult. As a result, the machine would rise suddenly to about ten feet, and then as suddenly dart for the ground. A sudden dart when a little over 120 feet from the point at which it rose into the air, ended the flight.

This flight lasted only twelve seconds, but it was nevertheless the first in the history of the world in which a machine carrying a man had raised itself by its own power into the air in full flight, had dived forward without reduction of speed, and had finally landed at a point as high as that from which it started.

ORVILLE WRIGHT

1954 → 2014
* * * * *

Pendant une dizaine de minutes, je suis resté seul, isolé, perdu au milieu de la mer écumeuse, ne voyant aucun point à l'horizon, ne percevant aucun bateau.

LOUIS BLÉRIOT

(on his cross-Channel flight 1909)

* * * * *

It is vital to the safety of the nation, that Britain should become a nation of aviators. In matters of the defence, we live on an island no longer. The day that Blériot flew the Channel marked the end of our insular safety, and the beginning of the time when Britain must seek another form of defence beside its ships.

SIR ALAN COBHAM

The engine is the heart of an aeroplane, but the pilot is its soul.

SIR WALTER RALEIGH

* * * * *

We do not consider that aeroplanes will be of any possible use for war purposes.

THE BRITISH SECRETARY OF STATE
FOR WAR (1910)

* * * * *

The cavalry, in particular, were not friendly to the aeroplane, which, it was believed, would frighten the horses.

SIR WALTER RALEIGH (1910)

* * * * *

I am bound to confess that my imagination supplied me at every moment with the most realistic anticipations of a crash,.... However, we descended in due course with perfect safety. I have no compunction in relating the apprehensions which surrounded my first taste of the glorious sensations of flying. I am sure that when the secrets of all hearts are revealed, they will be found to have been shared by a good many others..... Having been thoroughly bitten, I continued to fly on every possible occasion when my other duties permitted.

WINSTONS S. CHURCHILL

(1912)

* * * * *

Keep the aeroplane in such an attitude that the air pressure is always directly in the pilot's face.

H. BARBER

(1916)

High spirits they had: gravity they flouted.

CECIL DAY LEWIS

* * * * *

Before take-off, a professional pilot is keen, anxious, but lest someone read his true feelings, he is elaborately casual. The reason for this is that he is about to enter a new though familiar world. The process of entrance begins a short time before he leaves the ground and is completed the instant he is in the air. From that moment on, not only his body but his spirit and personality exist in a separate world known only to himself and his comrades.

As the years go by, he returns to this invisible world rather than to earth for peace and solace. There he also finds a profound enchantment although he can seldom describe it. He can discuss it with others of his kind, and because they, too, know and feel its power they understand. But his attempts to communicate his feelings to his wife or other earthly confidants invariably end in failure. Flying is hypnotic and all pilots are willing victims to the spell. Their world is like a magic island in which the factors of life and death assume their proper values. Thinking becomes clear because there are no earthly foibles or embellishments to confuse it. Professional pilots are, of necessity, uncomplicated, simple men. Their thinking must remain straightforward, or they die - violently.

E. K. GANN *)

* * * * *

This is earth again, the earth where I've lived and now will live once more..... I've been to eternity and back. I know how the dead would feel to live again.

CHARLES A. LINDBERGH

(on sighting Ireland after his solo Atlantic crossing in 1927)

* * * * *

*) E.K. Gann, Author of " The High and the Mighty ", " Island in the sky " and " Fate is the hunter ".

Scientific investigation into the possibilities (of jet propulsion) has given no indication that this method can be a serious competitor to the airscrew-engine combination.

THE BRITISH UNDER-SECRETARY OF STATE
FOR WAR (1934)

* * * * *

Perhaps the effort necessary to proceed from the present-day long-range, high-altitude rocket to a manned space rocket is no more than the effort which led from the Wright brothers airplane of 1903 to today's supersonic aircraft.

THEODORE VON KARMAN (1954)

* * * * *

Fragebogen über Umschulungskurse

Als nächsten Schritt könnte man sich vorstellen, dass die Co-Piloten und Navigatoren aufgefordert werden, die Qualifikationen über die Captains einzureichen, worauf die Aeropers die besten Kommandanten ermittelt und eine Rangliste erstellt!

Zweck der Uebung: Verbesserung des Arbeitsklimas

A.S.

| | | | | |
|-----------------|--|--------------------|-----|--------------------|
| Dec. 21 1961 | Falsche Fluglage-Anzeige führt zu Startunfall | Esenboga Ankara | BEA | Comet 4B G-ARJM |
|-----------------|--|--------------------|-----|--------------------|

Aus dem Untersuchungsbericht des türkischen Verkehrsministeriums (unter Berücksichtigung der Mitarbeit eines britischen Untersuchungsausschusses).

Situation:

Startgewicht: 53'465 kg (Max. bei den geg.Verh.: 54'550 kg)
 Ladeverteilung: ok
 Start auf Piste 21: zur Verfügung stehende Pistenlänge: 9027 ft.
 Unfallzeit: 2143 GMT
 Alle 7 Besatzungsmitglieder und 20 Passagiere wurden getötet,
 6 Passagiere schwer, 1 leicht verletzt.
 Das Flugzeug wurde durch Aufschlag und anschliessendes Feuer
 nahezu total zerstört.
 Trümmerlage, inbezug auf Esenboga Tower: 1600 m, 214 Grad.

Wetter:

Windstill, Sicht 2 km, Temperatur 0°C. leichter Schneefall.

Besatzung:

| | | | | | | |
|--------------|---------------|--------|--------------|-----|------|-------|
| Captain: | 39 Jahre alt; | 13'240 | Flugstunden, | 785 | Std. | Comet |
| 1.First Off: | 40 " " | 3'207 | " " | 537 | " " | " " |
| 2.First Off: | 40 " " | 7'418 | " " | 961 | " " | " " |

Zur Zeit des Unfalles sass der Captain im linken Sitz; der 2. F/O hinter dem Copi.

Post-mortem Untersuchungen der Piloten lieferten keine Hinweise auf ev. physische Störungen vor dem Unfall.

Niemand der Cockpitbesatzung hatte die Schultergurten benutzt. Die Kabinenbesatzung bestand aus zwei Pursern und zwei Hostessen von Cyprus Airways.

Hergang:

Der Flug war planmässig von London kommend mit Bestimmungsort Tel Aviv in Rom, Athen und Istanbul zwischengelandet. In Istanbul übernahm eine andere Besatzung das Flugzeug mit der Absicht, den Kurs für Cyprus Airways via Ankara, Nikosia nach Tel Aviv weiterzuführen.

In Ankara war keine Auftankung notwendig, da in Istanbul bis Nikosia durchgetankt wurde. Ein BEA-Maschaniker kontrollierte jedoch in Ankara den Inhalt aller sieben Tanks. Die Zeit zwischen Landung und Start in Ankara betrug 46 Minuten. Während dieser Zeit fiel leichter Schnee. Der Maschaniker beaufsichtigte das Sauberwischen der Flügel und des Höhensteuers.

Es wurde kein Enteiseralkohol verwendet, die Reinigung der Flügel jedoch fortgesetzt bis die Passagiere an Bord stiegen. Auf dem Abstellplatz, den Rollwegen und der Piste schmolz der frisch gefallene Schnee. Zur Zeit des Startes waren die Flügel wieder leicht mit Schnee bedeckt.

Die Startkontrollstrecke bezüglich Distanz und Zeit war ganz normal. Ebenso das Rotieren des Flugzeuges. Ein bis zwei Sekunden nach dem Abheben nahm das Flugzeug jedoch eine sehr steile Steiglage ein. Ein Zeuge schätzte den Steigwinkel auf das Doppelte des normalen, ein anderer auf 45-50°. Zeugenaussagen wiesen auch auf eine Querlage-Veränderung und unterschiedlichen Triebwerkklärm während des Steigfluges hin.

Das Flugzeug geriet auf einer Höhe von 450 ft in "Stall", den linken Flügel geneigt. In einer relativ flachen Lage verlor es die Höhe bis zum Aufprall am Boden.

Untersuchung:

Nach dem Unfall wurde die Piste inspiziert. Es konnte jedoch nichts Abnormales - auch keine verdächtigen Bremsspuren - festgestellt werden.

Die sehr umfangreiche, technische Untersuchung lieferte zwei Indizien: 1) Captain's Horizon
2) Brennstoffsystem

Weder am Flugzeug, der Steuerung, noch an den Triebwerken oder der elektrischen Anlage konnte zusätzlich etwas gefunden werden, das in Zusammenhang mit dem Unfall hätte gebracht werden können. Die Landeklappen waren korrekt auf 20° ausgefahren, die Bremsklappen eingezogen, die Höhenrudertrimmung in normaler Position und das Fahrwerk beim Absturz immer noch ausgefahren und verriegelt. Es bestand auch kein Grund zur Annahme, dass einer der beiden Pilotensitze während des Starts ausrastete und nach hinten rutschte.

Captain's direktor Horizon: Bei der Kontrolle dieses Instruments stellte man fest, dass die "Pitch Bar" durch eine nicht ganz angezogene Schraube im Instrumentengehäuse in ihrer freien Bewegung gehemmt und schliesslich blockiert wurde. Die blockierte Stellung entsprach einer Flugzeug-Steiglage von 7½°.

Brennstoffsystem: Vor dem Triebwerkstart in Ankara enthielt Tank No. 3 rechts 590 gal. und Tank No. 3 links 585 gal. Keine der Booster-Pumpen für die Tanks No. 4 war eingeschaltet gewesen. Berechnungen durch de Havilland Aircraft Co. zeigten, dass bei diesen Bedingungen und bei einem abnormalen Steigwinkel die Pumpen der Tanks No. 3 trocken laufen können und dadurch die Brennstoffversorgung zu Triebwerk 1 und 4 unterbrochen werden kann. - Die Booster-Pumpen für die Tanks No. 4 sollten vor dem Start eingeschaltet werden. Die "Check-List" erfasste diesen Punkt nicht genügend.

Ursache / Schlussfolgerung:

Die Untersuchungsorgane kamen zum Schluss, dass die blockierte " Pitch Bar " den Captain sofort nach dem Abheben veranlasste, weiter zu ziehen. Daraus resultierte eine Steiglage von ungefähr 45° (normal 20°). 8-10 Sekunden nach dem Rotieren befand sich das Flugzeug im Strömungsabriss.

Die nicht eingeschalteten Boosterpumpen der Tanks No. 4 hatten möglicherweise einen Brennstoffunterbruch der Triebwerke 1 und 4 zur Folge als der Steigwinkel abnormal gross wurde. Dies kann allerdings den Unfall nicht mitverursacht haben, da im Zeitpunkt des Leistungsverlustes der " Stall " bereits unvermeidlich und wegen fehlender Höhe die Wiedererlangung der Flugfähigkeit ausgeschlossen war.

Der Schnee, der die Flügel bedeckte, hatte keinen Einfluss. Es ist wahrscheinlich, dass die drei Piloten den Unfall überlebt hätten, wenn sie die Schultergurten benützt hätten.

(Aus aviation Week, January 21, 1963)

