



INTERNATIONAL ADVISORY GROUP AIR NAVIGATION SERVICES

established in 1967 as a professional non-profit organization
vormals Studiengemeinschaft für Flugsicherung

TATORT SÜDDEUTSCHLAND in der Zeit des Kalten Krieges über 6100 m Höhe

Einige Vorfälle des Flugverkehrs zwischen 1959 und 1975, die man nicht noch einmal erleben möchte.
Ein direkt involvierter Beteiligter berichtet nach rund 50 Jahren
Aber vielleicht wiederholt sich im Laufe der Zeit doch alles.

Diese Veröffentlichung ist Teil der Reihe zur Entwicklung der Flugsicherung in Deutschland, welche im Open Access hier zu finden ist:
<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:14-qucosa2-922287>

Was ist ein Zwischenfall ?



Diese Annäherung ist bei 1000 Fuss vertikaler Staffelung kein Vorfall und kein Zwischenfall !

In der Flugsicherung zählen die Fastzusammenstösse oder Beinahe-Kollisionen (Near Miss oder Air Miss) zu den Zwischenfällen, damals Annäherungsvorfälle (Air Proximity - AIRPROX) genannt. Bei solchen Vorfällen ist die Annäherung durch andere Flugzeuge so gross, dass die Möglichkeit, eine Kollision zu vermeiden, nicht gegeben scheint, es sei denn die Situation wurde rechtzeitig durch einen Piloten oder einen Flugleiter erkannt und ein Ausweichen möglich. Als Zwischenfälle werden auch sogenannte Staffelungs-Unterschreitungen zwischen kontrollierten Flügen, hin und wieder auch als Sichtmeldungen, bezeichnet. Der Unterschied zwischen Beinahe-Kollision und Staffelungs-Unterschreitung ist teils schwierig, vom menschlichen Einschätzungsvermögen abhängig und oft auch unmöglich, besonders in Situationen in denen der Radar-Mindest-Staffelungswert von 5 NM unterschritten wird. Beinahe-Kollisionen sind dann fast unvermeidbar wegen der geringen Zeitspanne, die für Ausweichmanöver in solchen Situationen zur Verfügung steht, in Fällen in denen beide Maschinen schon auf Kollisionskurs sind. Auch geht eine grosse Zahl von Fastzusammenstössen und Staffelungsunterschreitungen unbemerkt vor sich, wenn unter Instrumenten-Flugbedingungen (IMC) geflogen wird, also in Wolken, Nebel, Dunst, usw. oder auch unter Sichtflugbedingungen (VMC) mit hohen Annäherungsraten und der Tatsache, dass das menschliche Auge kleine Objekte in grosser Entfernung (in Millimeter Grösse auf der Cockpitscheibe oder im Flug gegen die Sonne) oder aber durch ungünstige Konstellation der Fluglage (Sinkflug von oben und hinten oder wesentlich schneller als das vorausfliegende Flugzeug, beide Flugzeuge im Kurven-Steigflug, usw.) gar nicht fähig ist oder zu spät als gefährlich annähernd erkennen kann.

Zum Verständnis der folgenden Beispiele sei gesagt, dass die Darstellung der jeweils gegebenen Verkehrssituation bis 1964 nur mittels Flugverlaufstreifen erfolgte, denn Radarkontrolle konnte bei Rhein UAC (ATC in UTA) erst ab 1964 stattfinden. Rhein UIC mit Fluginformationsdienst über der UTA (FL 260+) hatte bis 1968 nie Radar zur Verfügung. In der UIR fand somit nur eine verfahrensmässige Trennung zwischen den Flughöhen statt; vertikal mit 1000 Fuss bis 28.000 Fuss Höhe, darüber mit 2.000 Fuss. Flüge in der UTA wurden mit 1000 Fuss vertikal, mit ca. 16 Sm lateral und in Längsrichtung entlang gleicher Strecke mit 10 Minuten, bzw. 5 Minuten bei um 20 Kt höherer Geschwindigkeit des Vorausfliegenden gestaffelt. Von 1964 bis 1977 war nur Analog-Radardaten-Darstellung gegeben. Unter Radarkontrolle betrug die Mindeststaffelung 5 Sm, bzw. ca 8 km.

Um darzustellen, wie schwerwiegend diese Fälle waren, muss man die Statistik über die Fast-Kollisionen betrachten. Wenn solch eine Meldung abgegeben wurde, kam das einem Bericht über eine so gut wie wirklich stattgefunden habende Kollision gleich und dass das FS - System versagt hatte, d. h. in den Fällen in denen wenigstens eines der Flugzeuge unter Flugverkehrskontrolle flog. Die Minderung des Kollisions-Risikos ist sehr auf die Aufmerksamkeit der Piloten und Flugleiter angewiesen. Fehler der Piloten, die zu Fast-Kollisionen führen, konnten in ihren Folgen nur durch die Fluglotsen (Controller) anhand der digitalen Radardaten-Darstellung mittels Sedkundärradar SSR Modus 3/A und C (Flughöhe), falls vorhanden, festgestellt werden. Bis 1977 war Rhein UAC hiermit nicht ausgerüstet. Die Annäherungsraten in Bezug auf den Zeitablauf bis zur Kollision in Sekunden sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

Speed in kt	for 0,5 NM	for 1.0 NM	for 1.5 NM	for 2.0 NM
Closure	Seconds	Seconds	Seconds	Seconds
350	5	10	15	20
400	4,5	9	14	18
450	4	8	12	16
500	3.5	7	11	15
1000	1.7	3,5	5.5	7.5

Die folgende Übersicht enthält eine Auswahl von solchen Vorkommnissen (Occurrences), an denen der Autor selbst beteiligt oder betroffen war, die zur Kategorie der Zwischenfälle (Incidents) oder Unfällen (Accidents) gehören und entweder auf die Systemschwächen der Zentrale, Unzulänglichkeiten der technischen Auslegung oder auf das zu hohe Verkehrsaufkommen zurückzuführen waren. Fehlverhalten von Piloten waren eine weitere Ursache. Die geringste Zahl der Zwischenfälle entfiel auf externe Einflüsse, wie Streik von Nachbarzentralen, Luftraumblockaden (z.B. Kriegsrecht Frankreich) oder Flugzeugentführung (PLO) und ähnliche Einwirkungen.

**Die gezeigten Vorfälle sind geordnet nach
Jahr Fall Flugzeugtypen Vorfall / Zwischenfall / Unfall**

Der Milkbar Blue Unfall 1959

21 1959GAF MILKBAR BLUE 2 F84 Unfall GRF into CSSR Absturz EDSM - EDSM

Am 22. Oktober 1959 starteten um 0816 Uhr MEZ zwei F-84F Kampffjets in Memmingen (EDSM) zu einem Instrumenten-Navigationsübungsflug im oberen Luftraum mit Rhein UAC über Dinkelsbühl (DIK), Frankfurt (FFM), Bitburg (BIT), Zweibrücken (ZBU), Heidelberg (HDL), Rottweil (RWL) zurück nach Memmingen (MEM). Um 0852 Uhr informierte der Pilot Rhein UAC, dass sein Flugzeug Sauerstoff-Versorgungsprobleme habe und daher den Flug abbreche und direkt nach Memmingen zurückfliege. Beide Flugzeuge wurden angewiesen Fürstentfeldbruck RAPCON für den Anflug auf Memmingen zu rufen. Aber erst um 1026 Uhr informierte der Pilot Fursty RAPCON, dass man nun ein Wolkendurchstossverfahren im Anflug zur Landung in Memmingen durchführe. Das war der letzte Funkkontakt mit diesem Flug. Als sieben Minuten später die Flugzeuge noch nicht gelandet waren, wurde die Alarmstufe ALERFA erklärt und die Suche begann. Keine andere Bodenstelle hatte nach 1026 Uhr noch Funkkontakt mit diesem Flug. Die beiden Flugzeuge DD-107 und DD-108 wurden als vermisst erklärt, da sie und die Piloten auf westdeutschem Boden nicht aufgefunden wurden. Wie sich später

herausstellte, waren beide Flugzeuge in der Tschechoslowakei notgelandet. Ursache des Unfalls war Fehlnavigation. Da die NDB Memmingen MEM und Grafenwöhr GRF unüblicherweise auf gleicher Frequenz sendeten, überschritten sich die Frequenzüberdeckungsbereiche und die Formation näherte sich unter Blindflugbedingungen dem NDB GRF und von dort aus den Instrumenten-Anflug auf Memmingen begonnen, ohne zu bemerken, dass sie nach Osten flogen. Die beiden Piloten und ihre Flugzeuge kehrten nach zwei Jahren aus der DDR wieder in die BRD zurück.

Der reguläre Jet-Verkehr beginnt im oberen Luftraum

2 1960 BOAC SP-712 + PAA C-723 CT4 + B707 near miss RUD, Distanz 450 m hor FL 200, EGLL-EDDF, EDDF-EGLL

Mit zu den ersten regulären Flügen mit Strahlflugzeugen begannen die Fluggesellschaften BOAC heute British Airways, Pan American Airways, Air France, Aeroflot und Lufthansa 1958 und 1959 im oberen Luftraum über 6.100 m. Zwei solcher Erstflüge trafen sich beinahe auf Gegenkurs nahe Rüdeshelm in 20.000 Fuss am 12. 1. 1960. Die Comet 4 der BOAC hatte versehentlich eine Freigabe zum Direktflug von Spangdahlem SPA NDB nach Charlie CHA NDB zu einem Höhenanflug aus 20.000 Fuss nach Frankfurt erhalten. Ihr entgegen stieg eine Boeing 707 der PAA im Steigflug von Frankfurt nach London zum Flug nach 31.000 Fuss. Das bedeutet quasi direkten Gegenkurs. Die beiden Flugzeuge passierten einander in nur 450 m seitlichem Abstand in 20.000 Fuss.

Der OKOAD Unfall 1961

3 1961 CSA OKOAD OK-511 IL18 Unfall Abschuss, LKPR - LSZH

In der Nacht vom 28. März 1961 mit wenig Verkehr bei Rhein UAC stürzte eine Ilyushin IL-18 mit der Kennung OKOAD der tschechischen Fluggesellschaft CSA zwischen Nürnberg und Ansbach ab. Alle 52 Personen an Bord fanden den Tod. Was war geschehen? Das Flugzeug befand sich auf einem regulären Flug (OK-511) von Prag nach Zürich in 20.000 Fuss Höhe über die PDR UR-11 und UA-9 via Cheb (OKG), Nürnberg (NRG), Dinkelsbühl (DIK) Stuttgart (SGT) und Trasadingen (TRA) an der schweizer Grenze. Nach Aufnahme des Funkkontakts mit Rhein UAC im Anflug auf Cheb meldete sich der Flug zuletzt auf einer Position querab Bayreuth (BAY) um 1905 Z. Danach aber nicht mehr über Nürnberg NDB um 1912 Z, wie zu erwarten. Zu dieser Zeit verlief die Führung der Flugstrecke PDR UR-11 noch von Cheb NDB OKG direkt bis Nürnberg NDB NRG, was von den Flugleitern nicht als die sicherste Kursführung betrachtet wurde, da sie in der Nähe zum Gefahrengebiet Grafenwöhr verlief, das die US - Armee betrieb. Dort lief in der gleichen Nacht eine nicht bekannte militärische Übung ab.

Die Luftverteidigungsstellen SOC LOGROLL und CRP TELEGRAM waren vom LV - Melder der AMIS - Sektion bei Rhein UAC über den Flug voll informiert worden und verfolgten seinen Verlauf per Radar. Das SOC erklärte später, dass der Flug nach dem Passieren querab Bayreuth begann sieben Minuten lang auf 15.000 Fuss zu sinken. Die von den LV - Stellen festgehaltene letzte Radar - Position war 4920N 1100E um 1912 Z als das Ziel beim SOC

vom Radar verschwand. Ein logischer Grund für den Unfall wurde niemals bekannt, aber die deutsche Untersuchungskommission fand fremde Metallteile (Geschosskugeln) in den Aussenbordmotoren. Es wurde daher angenommen, dass die Maschine versehentlich abgeschossen wurde, weil man sie als Übungsziel angesehen hatte.



Den tschechischen Behörden wurde nicht gestattet Rhein UAC aufzusuchen, um den Sprechverkehr abhören zu können, die Logs und Streifen einzusehen oder die Triebwerke selbst in Augenschein zu nehmen. Diese blieben bis hoch in die 1980'er Jahre unter Verschluss im Flughafenlager in Nürnberg. Kurioserweise erschien der Unfalluntersucher des Luftfahrt Bundesamtes LBA aus Braunschweig bereits am nächsten Morgen bei Rhein UAC und versuchte den betroffenen Koordinator des Fluges dazu zu überreden eine Stellungnahme abzugeben, die besagen sollte, der AMIS - Melder der USAFE habe die Angaben über diesen Flug nicht an die beiden zuständigen LV - Stellen gemeldet. Das war eine glatte Lüge und die Stellungnahme wurde verweigert. Beweis waren die AMIS- Logeintragungen, sein Zeuge zur Zeit des Vorfalls auf dem AMIS Arbeitsplatz und seine Telefongesprächs-Aufzeichnung.

Der Unfall machte die Runde in den Zeitungen, dem Rundfunk und dem Fernsehen, aber eine wahre Ursache konnte nie genannt werden. Es bedurfte wiederholter Versuche seitens des Koordinators, der diesen Bericht schreibt, bevor die UR-11 Streckenführung Jahre später endgültig über Bayreuth NDB verlegt wurde, um genügend Abstand zum Gefahrengebiet Grafenwöhr zu gewährleisten. Luftfahrt-Unfallberichte werden üblicherweise 30 Jahre lang archiviert. Das LBA hat also aus 1961 keinen einzigen solchen Bericht mehr, bis auf diesen einzigen, der dem Autor und damals Beteiligten auf Anfrage auch zugestellt wurde.

Trotz Sauerstoffmangel kein Absturz

4 1961 GOLDSTAR-14 USAF T33 Hypoxia, saved

Einer der vielen Übungsrundflüge der US Luftwaffe nahm trotz Sauerstoffmangels, den der Pilot nicht bemerkt hatte ein gutes Ende. Der T-33 Trainer auf dem 1,5 h Flug von Ramstein endete sicher in Wiesbaden. Dem Lotsen war aufgefallen, dass der Pilot, in 34.000 Fuss Höhe fliegend, keine logischen Antworten auf seine Hinweise und Anordnungen gab und unter Sauerstoffmangel litt. Den Regeln entsprechend wurde er also auf der Notfrequenz ununterbrochen aufgefordert, auf die Höhe von 10.000 Fuss zu sinken. Nach fast zehn Minuten meldete dieser sich erst wieder und diesmal in 10.000 Fuss und gut verständlich.

Der HAWKEYE 53 Unfall

5 1961 GAF HAWKEYE 53 F104G Unfall Absturz (Siehe 243.0 MHz Sprechfunk-Aufzeichnung in Band III FS-Dokumentation)

Der Unfall des Fluges HAWKEYE 53 (HE-53) vom 6. September 1961 mit zwei F-104G der Deutschen Luftwaffe auf einem Rundflug von/nach Nörvenich zeigte, wie schwach die zivilen FS- und LV-Systeme in den 1960'er Jahren noch waren. Ein deprimierendes Beispiel. Dieser Flug geriet in eine Notlage und sendete von 0959 Uhr bis 1021 Uhr ununterbrochen auf der UHF Notfrequenz 243,0 MHz, bis er in der Nähe westlich Heidelberg abstürzte. HE-53 hatte vergeblich die LV-Stelle CRABTREE in der Hannover UIR, dann CALVA RADAR in Frankreich und den Nörvenich Kontrollturm angerufen, bis endlich Phalsbourg Tower und HOMER (Peiler) im Elsass antworteten und versuchten, mittels Peilungen die Position des Fluges festzustellen, was misslang. Letztendlich hörte ein anderer Flug, LOAN MIKE (eine Dreier-Formation) im gleichen Gebiet die Notrufe und versuchte zu helfen, was aber auch nicht erfolgreich war. Der im Anhang zu Band III beigefügte Sprechfunkverkehr beweist, wie rudimentär das gesamte System noch war. Die Umschrift wurde von der Tonaufzeichnung der Notfrequenz bei Rhein UAC erstellt, wo auf dem A/G - Arbeitsplatz niemand diesen Notruf hörte, weil entweder der Lautsprecher ausgeschaltet war oder der Schichtleiter nicht dafür gesorgt hatte, die Position zu besetzen; die Einzelheiten sind im Anhang A14/5 und auf der CD zu lesen.

Eines Flugleiters Albtraum - Rhein Information

- Verkehrskonflikt über Spangdahlem NDB um 1305 Uhr Z am 14. 8. 1962

6 1962 Verkehrskonflikt um 1305Z 5 ziv + 4 mil LFZ Verkehrsballung über SPA in IMC FL 265

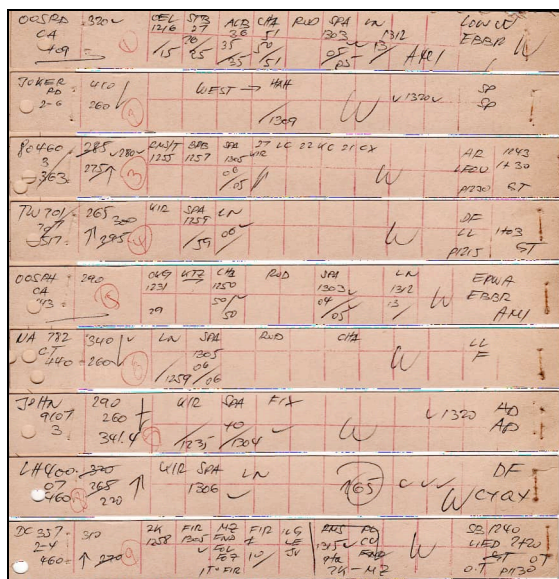
Sabena OOSRD
JOKER RED

CA
2 F86

Vienna to Brussels FL 320 SPA 1305 via Charlie, Spangdahlem, Olno,
Pferdsfeld to Pferdsfeld FL 410 to 260 eastbound SPA 1306 und Hahn HAH 1309

USAFE 80460	T33	Ramstein to Chateroux FL 200 to 280 SPA 1305 via Breitenbach, SPA und Chateroux
TWA 701	B707	Frankfurt to London FL 250 climbing to 265 to 300 SPA 1259 via Kirn, Spangdahlem, Olno
Sabena OOSRH	CA	Warsaw to Brussels FL 290 SPA 1305 via cheb, Charlie, Spangdahlem, Olno
United ArabUA- 782	CT 4	London to Frankfurt FL 340 to 260 SPA 1306 via Olno, Spangdahlem, Rüdeseheim
USAFEJOHN 9107	T33	Spangdahlem round robin FL 290 to 260 SPA 1304 via Kirn, Spangdahlem, Eifel CHF
Lufthansa LH-400	B 707	Frankfurt to Gander FL 220 to 320 SPA 1306 via Kirn, Spangdahlem, Olno
GAF DC 357	2 F104	Büchel to Decimomanu FL 250 to 310 SPA 1305 via Büchel, abeam Spangdahlem, Metz

Um 1305 Uhr Z (damals noch GMT, heute UTC) trafen sich über SPA NDB unter Blingflugbedingungen in und zur Flugfläche 265 neun Flugzeuge in gefährlicher Nähe zueinander in Sink-, Steig- oder Geradeausflug auf den Frequenzen 129,4 und 259,3 MHz in Funkkontakt mit Rhein UIC. Diese Situation, unbeeinflussbar durch den Flugleiter, veranlasste ihn eine offizielle AIRPROX Gefahrenmeldung an die FS - Behörde abzugeben. Da auch dieser Vorfall keinerlei Reaktion der BFS oder Änderung der internen FS - Verfahren bewirkte, werden die Einzelheiten hier nach langer Zeit zum zweiten Mal geschildert. Dieser offizielle AIRPROX - Bericht erreichte übrigens niemals die Zentralstelle der Behörde, wie sich später herausstellte. Er verliess Birkenfeld nie, wurde schlichtweg unterdrückt. Abb. 7-24 zeigt die Flugverlaufstreifen der beteiligten vier militärischen und fünf zivilen Flüge. Da das Prinzip der Flugregel "Sichten und gesehen werden" weiterhin trotz gegenteiliger Empfehlung der ICAO in und über der UTA angewendet wurde, hatte die IATA beschlossen, ihren Gesellschaften anzuraten, nur noch unter FL 260 zu fliegen. Das wurde, wie anzunehmen, von den meisten trotzdem nicht befolgt.



Dieser Teil des oberen Luftraums der Rhein UIR war von Januar 1960 bis Mitte 1967 völlig unkontrollierter Luftraum. Dort durften den Flügen lediglich Verkehrsinformationen gegeben werden. Dieser unverantwortliche Zustand war von dem ICAO Büro für die EUM Region in Paris, von der NATO mit dem CEAC Komitee, von IATA, den Ministerien für Verkehr und Verteidigung geduldet. Lediglich Piloten und Fluglotsen beschwerten sich lange Zeit vehement hierüber. Die Fluggesellschaften aber führten ihre Flüge weiterhin in den Höhen über FL 250 unter diesen Bedingungen durch.

BASEBALL VICTOR

7 1962 GAF BASEBALL VICTOR F-84 Verkehrsüberlastung

BASEBALL VICTOR war ein Flug von zwei F-86 der am 9. Mai 1963 von Pferdsfeld nach Hopsten unterwegs war. Dieser Flug erklärte Notfall wegen Sauerstoffmangel und war bereits im Sinkflug nach FL 140, ab FL 320 allerdings in Wolken. Er ist ein anderes typisches Beispiel für die damaligen Verkehrs-Situationen unter Rhein Information über FL 250. Als dieser Notfall eintrat, befanden sich zwischen 1030 und 1130 Uhr 40 Flüge mit 53 LFZ unter Rhein UAC; jeweils dargestellt durch je einen Flugstreifen. Der Autor arbeitete auf dieser FIS-C Position von 1050 bis 1139 Uhr. Folgende Flüge bewegten sich in dieser Zeitspanne über FL 250, elf davon zivile Linienflüge. Das gesamte Szenario lief in Wolken unter FL 320 ohne jegliche Staffelung zu einander ab.

Flight	Type	FL	Position	Flight Direction	Remarks
PUMA 05	B 66	310	UIR boundary	NE-bound	descending
ZIGGY 11	3 F105	320	ATO SPA 1104	Eastbound	level
STEAMER 399	T33	350	ETO HAH 1159	NW-bound	level
DING 17	2 F105	290	ETO SPA 1116	Eastbound	level
HOOT 43	2 F105	330	ETO BIT IAF 1114	Westbound	descending
<u>YUAHB</u>	CA	310	ATO MUN 1040	NW-bound	level
<u>KL 821</u>	DC8	330	ETO HEZ 1113	Southbound	descending
<u>OOSRD</u>	CA	280	ETO DIK 1111	NW-bound	level
<u>LH 121</u>	B707	340	ETO SPA 1115	NW-bound	level
<u>EL 453</u>	B720	270	ETO CHA 1113	Northbound	climbing
<u>OKNAF</u>	TU104	310	ETO NUB 1119	SW-bound	level
<u>OOSRD</u>	CA	300	ETO SPA 1110	SE-bound	level
M 24139	C135	380	ETO SPA 1110	Eastbound	level
SCOTCHMAN-C	F86	300	ETO HAH 1130	NW-bound	descending
DC 339	2F84	310	ETO ZK 1112	NW-bound	descending

DINN 19	2F84	310	ETO ZK 1112	NW-bound	descending
DING TEST 63	F105	290	ETO SPA 1151	SW-bound	climbing
DEE 01	B57	390	ETO UIR 1130	Eastbound	level
10948	C130	300	HAH 1130	Local	level
44477	T33	350	ETO RUD 1102	NE-Bound	climbing
<u>OOSRC</u>	CA	330	ETO SPA 1129	SE-bound	level
FOLIO 12	B66	320	ETO ZK 1053	Westbound	climbing
16525	T33	330	ATO RUD 1047	Westbound	climbing
CAF 628	T33	320	ATO RMS 1054	Westbound	level
PUDGE 39	3F105	320	ATO SPA IAF 1100	Holding	descending
BATTY 35	4F105	330	ATO BIT IAF 1100	Holding	descending
OFTEN 71	B66	320	ATO SCH 1100	Westbound	level
16648	T33	270	ATO RMS 1105	Eastbound	level
M 00373	C135	340	ATO GMH 1049	SE-bound	level
35060	T33	270	ATO HDL IAF 1054	Holding	descending
DINN 17	2F105	300	ETO UIR 1132	Eastbound	level
35139	T33	290	ATO SPA 1121	Eastbound	descending
BASEBALL-M	2F86	400	ATO WBD 1130	Westbound	level
<u>ECARI</u>	CA	290	ATO CHA 1040	NE-bound	climbing
<u>MS 782</u>	CT	340	ATO CHA 1034	SE-bound	level
<u>AI 106</u>	B707	275	ATO CHA 1050	SE-bound	level
BASEBALL-L	2F86	400	ATO HAH 1050	NW-bound	descending
BASEBALL-V	2F86	410-140	ETO SEM 1135	NW-bound	no oxygen, EMG descent

Der Eintrag im Tagesbericht lautete:

Time 1140 Team III
 BASEBALL-V, 2 F86, EDSP to EDNT, declared emergency on 242.1 MHz due to oxygen trouble while passing FL 300 descending from FL 410 to low altitude. Aircraft were turned over to Spangdahlem Approach on 243.0 MHz. Thereby at least 3 stations intended to aid Baseball-V and interfered with each other. Time 1215 Team III
 Extremely heavy traffic in the North Sector. Military and civil aircraft from approximately 1000 to 1200 hours. Work of A-Controller especially hampered by the outage of the Brussels tel. line. Baseball-V landed at 1206 at Pferdsfeld. (ETO = Estimated time over / UIR = Upper flight information region boundary / ATO = Actual time over / IAF = Initial approach fix)

INDIGO PURPLE & ORANGE

8	1962 GAF INDIGO ORANGE	2-F-84	Verkehrsüberlastung
9	1962 GAF INDIGO PURPLE	2-F84	Verkehrsüberlastung

Die beiden F-86 Flüge der deutschen Luftwaffe mit den Rufzeichen INDIGO PURPLE und INDIGO ORANGE waren LV - Einsätze aus Pferdsfeld. Am 14. Februar 1963 kehrten sie vom Einsatz zurück und nahmen um 1243 und 1248 in FL 260 und FL 270 Kontakt auf. Für ihren Anflug um 1250 und 1255 Uhr war in der Warteschleife Hahn keine Flughöhe mehr für den Anflug nach Pferdsfeld frei. Rhein UAC liess sie daher zum Flugplatz Büchel ausweichen. Wegen anderem Verkehr über Kirn in FL 240 und Flügen in der Warteschleife Büchel sowie sechs weiteren Flügen nach Bitburg und Spangdahlem zwischen FL 220 und 410 konnte Spangdahlem RAPCC die beiden Flüge nicht mehr annehmen.

Letztendlich machten die beiden Flüge einen Anflug nach Hahn mit Tiefflug nach Büchel. Da sich die Luftwaffe beschwerte, überprüfte die Zentralstelle der BFS den Vorfall, war aber nach zwei Wochen auch nicht in der Lage eine bessere Lösung zu finden. Dieser Vorfall war typisch für die Konsequenzen der Flugverkehrskontrolle unter hohem Verkehr ohne Radar Staffelung erstellen zu müssen. Sechs Warteschleifen befanden sich eng beieinander über dem Hunsrück und der Eifel. In der UDA gab es nur sechs Flugflächen und die vielen Flüge konnten in diesem kleinen Gebiet gar nicht ohne Radar gleichzeitig gestaffelt werden. Aber es gab bei Rhein UAC noch kein Radar. 27 Flüge befanden sich damals gleichzeitig im Nord-Sektor mit ununterbrochenen Anflügen nach Büchel, Hahn, Bitburg, Spangdahlem und Pferdsfeld. Ein Controller führte den Funkverkehr simultan auf VHF und UHF Frequenzen und staffelte die Flüge in der UTA gemäss der Meldungen der Piloten und eigener Kalkulation. Langweilig wurde einem nicht.

In einem anderen Fall waren 65 Anflüge nach Bitburg und Spangdahlem mit drei Minuten Intervallen unter IMC Bedingungen bis FL 310 zu staffeln. Das waren praktisch unlösbare Situationen, unverantwortlich gefährlich, denn über FL 250 hatte der Controller ja "nichts zu sagen". Die Piloten hatten keinerlei Übersicht, flogen in Wolken und konnten sich untereinander daher auch kein Bild von der Luftlage machen, zumal Flugzeuge mit VHF Radios diejenigen mit UHF Radios nicht hören konnten, und umgekehrt. Hier hatten alle zuständigen zivilen und militärischen Planer der Flugsicherung versagt.

CSA OKLDC & Sabena OOSRB

10	1962 CSA OKLDC + OOSRB	TU104 + SE210	near miss über DIK
----	------------------------	---------------	--------------------

Am 27. 9. 1962 meldete OKLDC eine Tupolev 104 auf dem Flug von Prag nach Paris um 1137 Uhr Z in FL 310 eine gefährliche Annäherung an den Flug Sabena OOSRC, einer Caravelle im Sinkflug von FL 350 nach 200 auf dem Flug von Athen nach Frankfurt. OOSRB war in Funkkontakt mit Rhein UAC auf Frequenz 120,5 MHz. OKLDC war in Funkkontakt mit Rhein UIC auf Frequenz 129,6 MHz. OKLDC meldete den Vorfall auf Frequenz 129,6 MHz. Beide Flugzeuge flogen in Wolken. Rhein Control (UAC) hatte den Sinkflug von OOSRB nicht mit Rhein Information UIC koordiniert und angenommen,

dass beiden Flügen durch Rhein Information Verkehrsinformation erteilt worden war, da sich OOSRB im Sinkflug aus dem unkontrollierten Luftraum befand. Zu diesem Vorfall wurde dem Personal lediglich erklärt, dass es für Kollisionen zwischen Flugzeugen im oberen unkontrollierten Luftraum nicht verantwortlich sei.

OOSRB	350	340	TOL	1116	1120	1126	1134	1145	NV	AMIS	LGWA
CA	310		20			37			SV	not on	DF
403	200		4	23		37			cap7	129.6	W
OKLDC	310		OKB	BAY	POB	DIK	SGT	FOS	AMIS	Hev	PR
104	270	↑	1125	28	31	35	39	1148			PO
450	430		24	30	33	38	43	53		cap7	W
			24	28	34	38	43				

Lufthansa 121 in Conflict

11 1963 Lufthansa LH-121 B720 Konflikt mit 8 anderen Flügen

Lufthansa 121 eine Boeing 720 war am 25. 7. 1963 auf dem Flug von Spanien nach Frankfurt über die Wegpunkte Luxemburg LXU und Spangdahlem SPA nach Frankfurt FFM im Sinkflug von FL 340 nach FL 250 im unkontrollierten Luftraum. da die Funkfrequenz von Rhein UIC mit anderen Meldungen so überlastet war, konnte LH 121 mit dem UIC keine Funkverbindung aufbauen und so auch keine Verkehrswarnung erhalten. Der Flug kam bis zum Erreichen der FL 250 mit acht anderen Flügen in Konflikt zu denen sechs weitere zivile (Swissair 111 mit Caravelle, CSA OKLDC mit Tupolev 104, Alitalia 632 mit Caravelle, Sabena OOSRC mit Caravelle, Trans Portugese 560 mit Caravelle, Westafrican Air 909 mit Boeing 707) und zwei militärische Flüge (GAF CA-102 mit Jetstar, Mulch 41 mit 2 F-100) gehörten. Am weiteren Verkehrsablauf dieser Situation waren folgende drei zivile Flüge (Sabena OOSRD mit Caravelle, Sabena OOSJE mit Boeing 707, QANTAS 737 mit Boeing 707) sowie fünf militärische Flüge (MULCH 45 mit 2 F-100, LOADS 49 mit 2 F-105, GAF AA 173 mit CM 170, BRANDY-M mit 2 F-86, CAF 656 mit T-33) beteiligt.

Die USAFE/CAF Kollision mit zwei T-33 in 1963

12 1963 CAF + USAFE 90885 2 T33 RMS WBD Unfall Kollision in FL 295 auf Gegenkurs

Das Schicksal war zwei T-33 Schulflugzeugen der amerikanischen und kanadischen Luftwaffe zwei Jahre nach dem OKOAD Unfall unter den gleichbleibend schlechten Umständen bei Rhein UAC ebenfalls nicht gnädig. Die beiden Flugzeuge beflogen in der Nacht die gleiche Flugstrecke zwischen Ramstein und Wiesbaden in systemwidriger gleicher Flughöhe FL 295 auf Gegenkurs. Die T-33 der CAF in Richtung RMS und die der USAFE in

entgegengesetzter Richtung. Ein „Trainee“ auf dem FIS C-Arbeitsplatz leistete FIS zum Zweck der Verkehrsinformation. Auf seine Frage, ob er den beiden Flügen nicht Verkehrsinformation geben solle, entschied der „Coach“, dass dies nicht nötig sei, da die beiden ja im unkontrollierten Luftraum flögen. Die unerwünschte und immer befürchtete Konsequenz war, dass beide Flugzeuge frontal zusammenstießen.

Ein Pilot starb durch den Zusammenstoss. Die anderen versuchten sich mit dem Schleudersitz zu retten. Die T-33 der USAFE hatte folgende Freigabe beim Start in Wiesbaden erhalten: 90885 Freigegeben Abflugverfahren 13.“ Der „Trainee“ gab nach Vorfall wurde der „Coach“ zum Leiter der beauftragte Kollege erklärte dem Autor 15 damals auf dem Magnetband gelöscht zu haben, Resultat hieraus wurde damals der gar nicht „Coach“ eingetragen hatte, vor eine US - Wiesbaden berufen. Letztendlich war noch ein geschah seitens der FS - Behörde für die Unfälle zuständig, wurde nicht einmal informiert. Die offiziellen Stellen drückten diesen Vorfall einfach weg. Der vor die US - Kommission Gerufene erschien dort allein, ohne Behörden-, Gewerkschafts-, Personalrats- oder Rechtsvertreter. Soweit zum Thema Flugsicherung und Flugsicherheit.



Quadrantenflugflächen über FL 250 zu befliegen, diesem Unfall seinen Beruf auf. Zehn Jahre nach diesem Zentrale befördert und der mit der Tonbandumschrift Jahre nach dem Vorfall, die Funkspruchaufzeichnung um den „Coach“ nicht Anschuldigungen auszusetzen. Als involvierte Schichtleiter, der sich fälschlicherweise als Luftwaffen Unfalluntersuchungs-Kommission nach zweiter Pilot gestorben. Nur einer hatte überlebt. Hierauf folgenden Jahre gar nichts. Das LBA, nur für zivile

BURMA 11 - Fehlbetankung

13 1963 USAFE BURMA 11 KC97 EDAF Tanker nach KWRI over NAT Div. EGPK wrong refuelling

Einer der regelmässigen Tanker Flüge zur Versorgung der den Nordatlantik überquerenden Kampffluggeschwader aus den USA zur Verlegung auf Luftwaffenbasen in Deutschland flog an einem Tag im Jahr 1963 von Frankfurt nach McQuire AFB in den USA, unwissend dass das Flugzeug falsch betankt worden war. BURMA 11, eine viermotorige KC-97 mit zwei Zusatz Jets war mittlerweile bereits über Schottland hinausgeflogen, als der Fehler von den Betankern auf Rhein Main AB bemerkt wurde. Man bat Rhein UAC den Flug umgehend zu informieren, da er beim Überflug von 11° West in Seitenlage gehen und abstürzen würde. Diese ‚Bitte‘ löste eine hektische Telefonierei über die verschiedensten Telefonvermittlungen in Belgien, England und Schottland aus. BURMA 11 konnte noch rechtzeitig erreicht werden, drehte um und landete in Prestwick. Der Vorfall brachte ebenfalls einige andere Schwachstellen im gesamten FS - System zutage was die Systemübergreifende Kommunikation und Koordinationsmöglichkeiten zwischen benachbarten FS - Stellen betraf.

Weitere Vorfälle aus 1963

14 1963 DLH LH-730 + SAS SK-955 + KL554 B707 + DC8 + EL Nearmiss over Stuttgart SGT 1500 Z

15 1963 54415 + ET 1062 T33 + B707 EDAW + EDDF CHA both flights in Hi Lvl HPAA at FL 200

16 1963 SR 224 CA Conflict with another A/C, distance 1 mile

17 1963 LH730 + SK681 B707 + CA Near Miss at 1700 Z

18 1964 BOAC BA-203 + PIA PI-702 CT4 + B707 Nearmiss over Nattenheim NTM

Der Abschuss eines USAFE B-66 Bombers und T-39 Trainers über der DDR 1964

19 1964 USAFE 24448 T39 Abschuss bei Erfurt in DDR EDAW EDAW (siehe Flieger Revue Artikel)

20 1964 USAFE 540541 B66Abschuss über Süd-Berlin-Korridor über DDR LFQT LFQT (see Flieger Revue Artikel)

Ein Jahr nach der Kollision der beiden T-33 zwischen Wiesbaden und Ramstein verflog sich am 28. Januar 1964 eine T-39 (24448 - Sabreliner) auf einem Trainings-Rundflug aus Wiesbaden (EDAW) über die Standardabflugstrecke (SID) aus Wiesbaden via Sembach NDB (SEM), Coleman NDB (Heidenheim), Charlie VOR (CHA im Spessart) und Fulda VOR (FUL) in FL 330 im oberen Luftraum der Rhein UIR nach Norden in Richtung Leine (DLE). Kurz nach dem Frequenzwechsel von Rhein UAC nach Hannover UAC in der Höhe von Lichtenau drehte dieser Flug gegen 1430 Uhr nach Nordost in Richtung Erfurt auf DDR Gebiet ab. Versuche, das Flugzeug per Funk nochmals zu erreichen, schlugen fehl. Und so wurde diese T-39 abgeschossen. Glücklicherweise überlebte die Besatzung den Abschuss. Untersuchungen vor Ort bei Rhein UAC fanden hierzu keine statt. Der Fall erregte heftiges west-/östliches Aufsehen.

Rund sechs Wochen später verflog sich am 10. März 1964 eine B-66 (Destroyer - 540541) der USAFE, stationiert in Toul-Rosieres in Ostfrankreich, auf dem Flug über Spangdahlem nach Norddeutschland mit Endziel Toul-Rosiere (LFQT) und geriet ebenfalls in ostdeutschen Luftraum. Der Flug sollte eigentlich weit vor Fulda gemäss Flugplan in FL 330 in der Rhein UIR nach Norden in Richtung Niendorf abdrehen, blieb aber nach dem Funkfrequenzwechsel von Rhein UAC zu Hannover UAC auf nordöstlichen Kurs. Er wurde von sowjetischen Jägern der WGT im Gebiet des südlichen Berlin-Korridors abgeschossen.



Abb. 7-67 / T-39 Sabreliner



Abb. 7-68 / B-66 Destroyer

Andere Fälle aus 1964

21 1964 IR5104 C130 OIII to EDAF FL 200 SGT CHA, entered ADIZ 30 West of BAY

22 UA782 + CAF 651 + SR322 CT + CF104 + CV990 Near Miss

23 1964 IAF6853 4-F84 wing man crashed near Miesau during Climb to FL 350 (Hypoxia ?)
Formation of IAF EDAH to LIED 1 F-84 crashed during climb above 260 near Miesau

24 1965 BOAC BA-262 + SWR SR-720 VC10 + CA Nearmiss over Stuttgart

US President John F. Kennedy auf dem Flug von Paris nach Genf

25 1965 US AIR FORCE 1 VC137 Conflict über TRA / President Kennedy FL 330 crossing traffic

Anfang der 1960'er Jahre war US Präsident John F. Kennedy mit seiner AIR FORCE ONE von England kommend über Brüssel unterwegs nach Genf via Olno in Belgien, Spangdahlem, Ramstein, Karlsruhe, Rottweil und Trasadingen in der Schweiz. Die Diplomaten hatten für diesen Flug an diesem Tag einen zeitweilig bestehenden kontrollierten Luftraum von FL 320 bis 340 vereinbart, da AF-1 in FL 330 flog. Unglücklicherweise hatten die amerikanischen Kampfflieger der USAFE in Ramstein an diesem Tag nicht ihre NOTAMs gelesen und so flogen sie ohne Freigabe durch Rhein UAC in einer Vierer-Formation unwissentlich der VC-137 des Präsidenten in FL 330 entgegen. Da gute Sicht herrschte, konnte die Kollision verhindert werden, indem die

Formation kurz vor dem Zusammentreffen in vier Richtungen auseinanderbrach. AF-1 beschwerte sich bitterlich bei Rhein Control, das hieran unschuldig war. Die Katastrophe war vermieden und alles beruhigte sich wieder.

AF-1 und der übrige dichte Verkehr nahmen seinen Lauf, bis der Koordinator feststellte, dass AF-1 Trasadingen drei Minuten früher überfliegen werde, als zuvor berechnet. Diese frühere Zeit trug ein rotes unübliches „Checkmark“, was bedeutete, dass der Flug schon mit Zürich ACC koordiniert worden war. Als er Zürich ACC anrief, um die Revision zu AF-1 durchzugeben, erklärte der Züricher „I have no estimate on Air Force One and Zürich Control does not accept any Air Forces“ und wollte gerade das Gespräch beenden. Aber der Koordinator beeilte sich zu sagen „It is the US president and we have sent the aircraft already on to your frequency, destination Geneva, at flight level 330 about to pass Trasadingen in two minutes“. Zürichs Antwort lautete: „I cannot accept that, I have crossing traffic at FL 330 at the same time over Trasadingen.“ Das Gespräch endete und Zürich ACC rief später zurück, erklärend, dass AF-1 das Glück hatte, das andere Flugzeug unterwegs von Wien nach Paris nicht zu treffen. Nun fragte man sich, wer wohl das rote „Checkmark“ gemacht hatte. Es war der neue Betriebsleiter, der in dieser wichtigen Sache auch beteiligt sein wollte, obwohl auf keinem Arbeitsplatz zuständig, keinerlei Zulassung besitzend, diese Markierung gemacht hatte, ohne den Koordinator zu informieren. Berichte wurden keine geschrieben, Ermahnungen nicht erteilt. Der Alltagsbetrieb nahm seinen Lauf. Mancher dachte, gut, dass ich kein Präsident bin.

WEITERE 1967'er Fälle

26 1967 TWA TW-637 + Sab. OOSRK	B707 + B707	Conflict NTM FL 330 LXU - NTM + LNO - NTM 1128/29
27 1967 USAF 24476 + DLH LH-250	T39 + B727	Near Miss KIR 1658 FL 200 opposite 100 m / LETO-EDAW + EDDF-LFPO
28 1967 BOAC GARPS + USAF PITCH-71	B707 + F105	Near Miss NTM/SPA FL 250 crossing
29 1967 GAF STOPCLOCK-E + PINBOY 1152	F104 + F104	Nearmiss Germinghausen GMH
30 1967 USAF ALMA57 + DLH DABAF	2F104 + CA	Nearmiss Trier, vicinity BIT
31 1967 KLM KL-277 + GAF BD-749	EL + T33	near miss opposite GMH - CHA FL 250
32 1967 CAP-4906C + PAA C-79 + USAF 24470	DC8 + B707 + T39	Conflict NTM 1400 FL 230 240 decs. 200 + 230 EDDF-USA LKPR-EBBR LFOE-EDAW
33 1967 FUNGI-97 USAF + AFR FBJTM	F4 + CA	AB-AR LXU 1436 FL 280 LKPR-LFPO FL 280 LXU 1438
34 1967 ALI AL-385	CA + Fighter	EKCH-LIRF CHA 1022 TGO 1034 FL 310 tgt wng 1000 ft abv
35 1967 SBW SB-803 + TWA TW-580	DC8+ B707	Conflict EGLL-EDDF + EDDF-EGLL LXU 2045 FL 250 NTM 2046 crossing wrong coord
36 1967 GAF AA-174 + BOAC GARPO	CM170 + Trident	LFST-EDSE STR TGO 1413 FL 215 LOWW-EGLL FL 210 TGO 1433
37 1967 GAF AA-189 + AUA AU-702	CM170 + VS	LFST-EDSE STR TGO 1423 LFPO-LOWW FL 210 TGO 1433
38 1967 USAF PANG-21 + CAF-120	F4 + T33	Conflict 5 NM EDAH-AH PIR 0858 climb to on top / EDAL - AB climb to FL 260 opp

Sabena OOSJD

39 1968 Sabena OOSJD B707 Einflug in DDR

OO-SJD war eine Boeing B-707 der belgischen SABENA auf einem regulären Flug von Wien nach Brüssel über Linz, Allersberg, Frankfurt, Nattenheim und Olno in FL 310. Der Flug verursachte einen oft befürchteten Zwischenfall mit gefährlichen Konsequenzen. Das Flugzeug flog am 6. Juli 1968 unerlaubt in den Luftraum der DDR ein und führte zu einem Abfang-Jägereinsatz durch vier sowjetische Kampfflugzeuge. Was war geschehen?

Der Flug war durch München ACC über Allersberg freigegeben und sagte, er habe die Position querab ALB um 1511 Uhr passiert. Aber das war nicht wirklich der Fall. Die Wolken reichten in der Gegend von ALB, Nürnberg, Würzburg und weiter nördlich über FL 310 hinaus, entlang einer grossen Wolkenfront. Soweit schien alles normal. Aber das war es nicht, als OO-SJD um 1511 Uhr mit Rhein UAC Funkkontakt aufnahm.

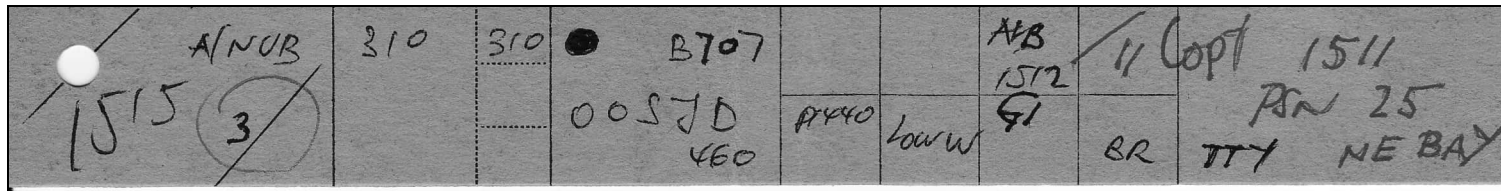


Abb. 14-3 / Flugstreifen OO-SJD

Das Radarziel des Fluges konnte auf dem Sichtgerät in dem bewussten Gebiet nicht ausgemacht werden. Auch das SSR Transponder Signal nicht. Intensive Suche am äussersten Rande der Radarerfassung des Neunkirchen Radars in 122 NM Entfernung ergab eine Position 75 NM nördlich von der gemeldeten Position, weitab vom freigegebenen Kurs etwa 8 NM von der DDR Grenze entfernt auf Nordkurs. Was danach geschah geht aus den Funksprüchen zwischen dem UAC und OO-SJD hervor.

Der Flug drang tatsächlich in ostdeutschen Luftraum ein, in dem Versuch die hohen Cumulonimbus-Wolken zu umfliegen und wurde beinahe durch dortige Abwehrjäger abgefangen. Diese drehten ca. 3 NM vor OO-SJD wieder ab, als der Flug Ost-Berlin ACC auf der Notfrequenz auf Anweisung durch Rhein UAC rief. Der Flug wurde wieder in westdeutschen Luftraum zurückgeführt, nachdem er etwa 15 NM dort zurückgelegt hatte. Die NATO LV - Station ROOTER sendete viel zu spät ihr Warnsignal BRASS MONKEY für solche Fälle auf den beiden Notfrequenzen, die OOSJD ohnehin nicht empfing. Dieses Signal war für Grenzverletzungen durch militärische Flugzeuge gedacht und bedeutete, sofort westlichen Kurs von 270 bzw. 240 Grad aufzunehmen. Zivile Flüge betraf es nicht. Die Luftverteidigung reagierte sofort, aber zu spät mit einem F-102 Abfangjäger aus Hahn, der OOSJD entgegenflog.

Rhein Control - Radiotelephony Transcript of 6 July 1968 starting 1510Z hours
Frequency 133,65 MHz, Transmissions 37 to 42 also on 121,5 MHz Controller Frank W Fischer, Initials FF / OOSJD, Sabena B – 707

1	OOSJD	FRANKFURT CONTROL THIS IS SABENA OSCAR JULIETT DELTA
2	RHEIN	O J D THIS IS RHEIN CONTROL GOOD AFTERNOON SQUAWK ALFA 2 5 MAINTAIN 3 1 0 AND GO AHEAD
3	OOSJD	ROGER WE PASSED ABEAM ALLERSBERG AT 1 1 WE ARE ESTIMATING FRANKFURT AT 2 6 WISH TO ADVISE WE ARE QUITE NORTH OF THE AIRWAYS TO AVOID HEAVY BUILD-UPS HERE WE ARE CLEARED BY MÜNCHEN TO ALTER COURSE AND OUR COURSE TO FRANKFURT WILL BE ABOUT 2 7 0 <i>(Comment: This position report was wrong by 75 NM.)</i>
4	RHEIN	O J D ROGER YOU ARE WELCOME MUNICH DID NOT TELL US ABOUT THE DEVIATION OFF COURSE HOWEVER PROCEED AS REQUESTED AND SQUAWK IDENT
5	OOSJD	ROGER IDENTING NOW AND ABOUT 3 MILES FROM NOW WE WILL BE AROUND A BIG CUNIMB AND WE'LL BE SETTING COURSE FOR FRANKFURT
6	RHEIN	ROGER WHAT DO YOU THINK IS THE MILEAGE BETWEEN YOU AND ALLERSBERG AT THE MOMENT
7	OOSJD	BETWEEN ME AND WHICH STATION
8	RHEIN	ALFA LIMA BRAVO
9	OOSJD	ALFA LIMA BRAVO STAND BY ONE
10	OOSJD	ROGER WE ARE ON THE 0 2 8 RADIAL FROM ALLERSBERG BUT WE CAN'T TELL YOU THE MILEAGE WE DID NOT CHECK OVER THE PLACE
11	RHEIN	ROGER YOU ARE SQUAWKING ALFA 2 5 RIGHT NOW
12	OOSJD	THAT'S AFFIRMATIVE SIR
13	RHEIN	ROGER
14	OOSJD	WE START OUR TURN TO THE LEFT AT PRESENT TIME <i>(Comment: The pilot said so, but did not turn.)</i>
15	RHEIN	ROGER
16	OOSJD	FRANKFURT FROM SABENA J D WISH TO ADVISE WE MUST BE NOW IN THE UPPER AMBER 1 9 OUR COURSE TO FRANKFURT IS 2 7 0 WE ARE ON RADIAL 2 6 5
17	RHEIN	ROGER THAT'S WHAT I AM LOOKING FOR BUT I CANNOT FIND YOU
18	OOSJD	SABENA J D YOU HAVE NO TRAFFIC AT 3 1 0 IN THE VICINITY OF FRANKFURT
19	RHEIN	NOT IN YOUR VICINITY AND NOT IN THE VICINITY OF FRANKFURT
20	OOSJD	ROGER I TRY TO GIVE YOU MY POSITION ACCORDING TO KITZINGEN STAND BY

21	RHEIN	YOU HAVE TO CHECK YOUR TRANSPONDER SIR ALFA 2 5 0 0 NORMAL POWER
22	OOSJD	ROGER WE GOT OUR TRANSPONDER AND ACCORDING TO THE AIRBORNE EQUIPMENT IT SEEMS TO BE OK
23	RHEIN	ROGER
24	RHEIN	SABENA O J D YOU HAVE TO MAKE A LEFT TURN BY 4 0 DEGREES YOU ARE 5 MILES FROM THE SOVIET ZONAL BOUNDARY AT THE MOMENT HEADING INTO IT
25	OOSJD	ROGER SABENA J D UNDERSTAND THAT
26	RHEIN	VERY SHARP TURN SIR YOU HAVE ABOUT 3 MILES TO THE BORDER IF YOU CAN ROLL OUT FOR 4 0 DEGREES TO THE LEFT YOU WILL PASS IT WITH ONE MILE AND THEN FURTHER LEFT ANOTHER THIRTY DEGREES SIR AND A SHARP TURN PLEASE
27	OOSJD	ROGER IF WE DO THAT WE ARE GOING BACK IN THAT HEAVY CUNIMB HERE CAN'T WE MAINTAIN ABOUT HEADING 2 7 0 <i>(Comment: The aircraft's heading at this time was 320.)</i>
28	RHEIN	SIR YOU ARE NOT HAVING HEADING 2 7 0 AT THE MOMENT YOU ARE ONE AND A HALF MILES TO THE ZONAL BOUNDARY I DO NOT KNOW IF THERE ARE ANY INTERCEPTORS ON THE OTHER SIDE
29	OOSJD	ROGER THEN WE TAKE A CHANCE IN THE CUNIMB THEN
30	OOSJD	FRANKFURT SABENA J D FOR YOUR INFORMATION WE ARE 7 0 MILES FROM FULDA ON A RADIAL (unreadable word) FULDA ABOUT 2 8 0 <i>(Comment: Only about one minute later the pilot stated to be on radial 280 from Fulda VOR /FUL. This would have meant for the aircraft to be either due east or due west of Fulda and having covered another 50 NM within the last minute.)</i>
31	RHEIN	ROGER SIR I HAVE RADAR CONTACT ON YOU
32	OOSJD	ROGER MAY WE MAINTAIN PRESENT HEADING
33	RHEIN	CONTINUE THE LEFT TURN SIR YOU WILL GET A HEADING TO THE WEST AFTER ANOTHER 8 MILES YOU WILL CUT THROUGH THE EASTERN ZONE FOR ABOUT TEN MILES
34	OOSJD	ROGER CONTINUING OUR LEFT HAND TURN
35	RHEIN	SABENA J D PLEASE MAKE A CALL ON 1 2 1 DECIMAL 5 FOR INFORMATION TO BERLIN CONTROL TO SCHOENEFELD BERLIN CONTROL <i>(Comment: The reason for instructing the flight to call East Berlin ACC on the international emergency frequency was to inform East Germany that this intruder was no military aircraft, but a helpless civil airliner. Four closely spaced primary radar targets were observed on opposite track to O-JD about 8 NM ahead, anticipated to be Soviet interceptor</i>
36	OOSJD	ROGER WILL DO 1 2 1 DECIMAL 5 BERLIN CONTROL AND WILL ADVISE THEM THAT WE ARE IN THE VICINITY OF FULDA, AFFIRMATIVE (?)
37	RHEIN	SABENA J D RHEIN ONE MOMENT (this tx on 121.5) ROOTER STAND BY ROOTER STAND BY (this tx on 121.5) AIRCRAFT IS IDENTIFIED THIS IS RHEIN CONTROL AIRCRAFT CALL SIGN IS O O S J D (this tx on 121.5) J D TRANSMIT TO BERLIN SCHOENEFELD AT THIS TIME (this tx on 121.5) <i>(Comment: It was also unusual that the air defence station ROOTER declared the CEBZ/ADIZ intruder warning BRASSMONKEY so late.)</i>
38	RHEIN	J D GO AHEAD (this tx on 121.5)
39	OOSJD	BERLIN CONTROL FROM J D OVER (this tx on 121.5)

40	RHEIN	<i>J D YOU ARE CLEAR OF THE ZONE AT THIS TIME MAINTAIN THIS HEADING FOR ANOTHER TWO MINUTES THEN SET COURSE DIRECT TO FRANKFURT (this tx on 121,5)</i>
41	OOSJD	<i>ROGER J D (this tx on 121,5)</i>
42	RHEIN	<i>J D AFFIRMATIVE CONTINUE COMMUNICATION FREQUENCY 1 3 3 DECIMAL 6 5 (this tx on 121,5)</i>
43	OOSJD	FRANKFURT THIS IS SABNA J D
44	RHEIN	J D GO AHEAD
45	OOSJD	ROGER WE HAVE THE BERLIN INFORMATION AND THEY CANCELLED INSTRUCTIONS BRASS MONKEY
46	RHEIN	ROGER THANK YOU EVERYTHING IS ALL RIGHT NOW SET COURSE NOW DIRECT TO FRANKFURT
47	OOSJD	ROGER ALL RIGHT NOW AND WE ARE SETTING COURSE TO FRANKFURT
48	RHEIN	9 0 MILES TO FRANKFURT INTERCEPTING CENTERLINE UPPER AMBER 1 9
<u>TIME 1529</u>		
49	OOSJD	FRANKFURT SABENA J D WE PASSED FRANKFURT AT 2 9 LEVEL 3 1 0 ESTIMATING NATTENHEIM AT 4 0 OLNO NEXT GO AHEAD
50	RHEIN	J D RHEIN ROGER I WOULD LIKE TO KNOW HOW HIGH THE CLOUDS WERE IN THE BAYREUTH AREA
51	OOSJD	WELL WHERE WE WERE JUST QUITE VERY HIGH WELL ABOVE US AND VERY STRONG BUILD UPS ALL ALONG SQUALL LINE
52	RHEIN	J D ROGER THANK YOU UPON LANDING AT BRUSSELS REQUEST YOU TO SUBMIT A REPORT AS AN ATTACHMENT TO YOUR FLIGHT PLAN ABOUT THIS INCIDENT AND CONTACT NOW RHEIN ON 1 3 4 DECIMAL 9 5
53	OOSJD	ROGER UNDERSTAND YOU WANT ME TO CONTACT THE BRUSSELS AAH THE BELGIAN AUTHORITIES ABOUT THAT
54	RHEIN	I THINK IT'S NOT NECESSARY THIS WAY JUST MAKE AN ATTACHMENT A STATEMENT FROM THE PILOT IN COMMAND TO THE FLIGHT PLAN
55	OOSJD	ROGER UNDERSTAND THAT WILL CONTACT BRUSSELS WHEN WE GET THERE
56	RHEIN	ROGER
57	OOSJD	I AM SORRY FOR THE INCIDENT SIR WERE WE FAR AWAY FROM THE BORDER
58	RHEIN	YOU WERE ENTERING AAH THE ZONE FOR ABOUT 8 TO TEN MILES BUT EVEN DUE TO THE VERY SHARP TURN IT COULD NOT BE AVOIDED
59	OOSJD	BUT WE HAVE NEVER BEEN IN THE ZONE (?)
60	RHEIN	YOU HAVE BEEN SIR
61	OOSJD	AAH WE HAVE BEEN THANK YOU

Es folgen Tagebucheinträge Nr. 17, 18 und 19 hierzu vom 6. 7. 1968 (1513 - 1535 Uhr Z).

1513Z by DN

OOSJD, B-707, LOWW – EBBR, apparently requested to circumnavigate some CB while still under Munich Control. OOSJD came on our frequency stating to be north off airways. Munich did not advise RUACC of the deviation. OOSJD was picked up on radar approximately 120 NM East of FFM, 4 NM South of Soviet Zonal boundary. Aircraft was instructed to make a sharp left turn to avoid East German territory. This however could not avoid that OOSJD was entering the Soviet Zone at time 1514 crossing 10 NM through that territory. BRASS MONKEY was declared by ROOTER. OOSJD was instructed to call Berlin Schoenefeld on frequency 121,5 just to advise them of his entry and to safeguard this flight. Controller at that time was Mr. Frank W Fischer, frequency 133,65, position ESC-1, frequency panel FV 19L, radar scope setting 90 NM maximum coverage, on UA19 122 NM (Rim) sweep origin in OFF-Center position. The only cloud return in that area OOSJD was apparently circumnavigating was indicated 10 NM North of BAY, squall line higher than FL 310 reaching up to about 3 NM from Soviet Border.

1535 Z by FR

Reference above entry: Munich supervisor (HP) stated that the flight was followed on radar 10 to 15 NM Northeast of centreline UG1. Radar contact was lost north of ALB for unknown reason. Munich failed to pass this information to us (tel. Supervisor psn). A/NUB strip attached. The situation was clarified with SCANDALIZE (GM).

1847Z by FF

Please display for watch supervisors and controllers the frequencies of Schoenefeld Control and other Soviet occupied zone stations again. Civil telephone number of Schönefeld ACC + UAC is 678065. For connections call 0/010 Bundespost. OOSJD's reported heading of 270 degrees was wrong. The actual track flown was about 320 degrees.

Stellungnahme zum Vorfall OOSJD am 6. Juli 1968

Die Stellungnahme des Controllers F. W. Fischer zu diesem Vorfall an die Behörde ist in Kapitel 14 des Bandes III der Dokumentation

Luftbetankung über Frankfurt / Main

40 1969 USAF + GAF KC-135 + C141 + F104 Near Miss über FFM FL 260 nachts AAR

Die Jahre 1968 bis 1970 zeigten eine rege Aktivität der NATO, bzw. der US Luftwaffe im Rahmen der Luftverteidigungstätigkeit und mit Erkundungsflügen. So geschah es 1969 eines nachts, dass ein Flug der Deutschen Luftwaffe mit F-104G über Ingolstadt IGL und Frankfurt FFM nach Norddeutschland über Frankfurt in FL 260 einen Fastzusammestoss mit zwei Grossflugzeugen meldete, die er fast gerammt hätte. Diese Flugzeuge, eine 4-motorige C-141 wurde dort von einem KC-135 Tanker betankt. Die beiden Flugzeuge zeigten nur minimale Positionslichter. Lediglich die F-104G war bei Rhein UAC als Radarziel dargestellt. Über die beiden anderen Flüge lagen keine Flugpläne vor. Das liess auf OAT-CR Verkehr schliessen, der ausschliesslich unter der Kontrolle von LV - Stationen ablief. Ebenso fand kein Funkkontakt mit Rhein UAC statt. Diese drei Flüge und die Stadt waren hier glücklicherweise einer Katastrophe entgangen über deren Gefahr niemand jemals etwas erfuhr.

Der darauf folgende Bericht an die Leitung des Rhein UAC gelangte auf dem üblichen Weg in höhere Etagen und hatte zur Folge, dass den Berichtenden erklärt wurde sie und der Pilot hätten sich wohl geirrt. Schliesslich war es Nacht und dunkel. Ausserdem könne so etwas ja ohnehin nicht geschehen. In anderen Worten, man verschwieg den Vorfall offiziell aus gutem Grund. Die Fluglotsen wunderten sich lediglich nur darüber, warum gerade des nachts über Frankfurt Luftbetankung zwischen Flugzeugen durchgeführt werden müsse. Mit deutscher Lufthoheit hatte dies damals noch gar nichts zu tun, denn die gab es für Deutschland erst ab 1990.

41 1969 USAFE STIRRUP 15 EC135 LFZ Notfall

Die Herren von CONDOR

42 1969 SAS SK-xxx + Condor DF - xxx DC-8 + B-727 Near Miss 8 - 10 m NKR Climb + Overtake of SAS

An einem herrlich blauem Mittagshimmel flog eine Scandinavian Airlines SAS DC-8 in FL 260 über Frankfurt FFM und Neckar NKR NDBs nach Süden über Trasadingen TRA NDB und Zürich nach Palma auf Mallorca in Funkkontakt mit Rhein UAC und meldete plötzlich mit ruhiger Stimme, dass ihn gerade ein anderes Flugzeug im Steigflug überhole. Er konnte das andere Flugzeug noch nicht identifizieren, da er es noch nicht in seiner ganzen Länge sehen konnte. Als es dann über ihm im Steigflug vollends zu sehen war, stellte er fest dass es eine Boeing 727 von Condor Airlines war. Die kürzeste Distanz zwischen den beiden Flugzeugen habe 8 bis 10 m betragen. Kurz darauf rief der Condor Flug mit heiterer Stimme Rhein UAC und erklärte auf dem Steigflug nach FL 310 zu sein. Befragt, warum er denn ohne jegliche Flugverkehrsfreigabe von FL 240 nach 310 gestiegen sei, meinte er dass man ja bei dieser guten Sicht ohnehin von Horizont zu Horizont sehen könne. Als er nun vernahm ‚was gerade geschehen war‘, verstummte er. Auf die Verstossmeldung an die Behörden hin hörte niemand mehr irgend etwas über diesen Vorfall, weder die SAS, das Luftfahrtbundesamt, die Bundesanstalt für Flugsicherung noch Rhein UAC oder der beteiligte Fluglotse.

Der Zwischenfall Speedbird 1171

43 1970 BOAC BA 1171+ unknown VC10 + 2 Mil. Jets Near Miss FL 350 UB-6 NTM LNO OLBA to EGLL at 2021Z

7.7.1970 Einträge durch DI 2030 und FF 2350 Uhr Z zu BA-1171

Am 7. 7. 1970 meldete SPEEDBIRD (BOAC - BA) 1171, VC-10, von Beirut OLBA über UB6 und UG1 nach London EGLL in FL 350 eine Fastkollision mit zwei Kampfflugzeugen um 2021. Der Verkehr im Nattenheim NTM Sektor war extrem hoch. UHF Frequenz 259,3 funktioniert nicht ordentlich; beide Frequenzen 259,3 und 134,95 waren durch zivilen und militärischen Verkehr überlastet. Das Nachtflugprogramm wurde um 2150 Z beendet.

In Bezug auf die obige Meldung machte der betroffene Fluglotse Bemerkungen im Tagesbericht: „Um 2013Z wurde ich vom militärischen Schichtleiter gebeten, die Aufgabe des UHF/VHF Radarziel-Verfolgers im Nattenheim Sektor zu übernehmen. Ich war um diese Zeit noch nicht im Dienst, folgte aber der Aufforderung, da der zivile Schichtleiter im Frankfurt Sektor als C-Controller arbeitete und der militärische Schichtleiter keine gültigen ATC Zulassungen für den Nattenheim IFR Sektor besitzt. Nachdem ich die Verantwortung übernommen hatte, stellte ich umgehend fest, dass sich wesentlich zu viel Verkehr im Sektor bewegte und zusätzlich, dass die Frequenz 259,3 praktisch unbrauchbar war. Ich wies den militärischen C-Controller an, alle UHF Flüge auf Frequenz 321.0 zu schicken und erklärte den Sektor für gesättigt. Es kostete eine beträchtliche Zeit die einzelnen Ziele zu identifizieren, da sie über Nörvenich NOR und Nattenheim NTM nur noch eine grüne Masse von SIF-Signalen wegen der Menge darstellten. Um diese Zeit, ca. 2020Z, meldete sich BA-1171 über NTM in FL 350 und bat um Hinweis über anderen Verkehr in seiner Flugfläche. Kurz darauf rief RIPE-82 auf Frequenz 321,0 über NTM in FL 350 und fragte nach einem Airliner, den er soeben in sehr kurzem Abstand passiert hatte. Es war mir klar, dass die Verkehrsmenge für die beiden Controller (1 C und 1 A2) zu hoch war. Ich protestiere gegen eine solche Praxis, mehr Verkehr anzunehmen, als sicher bewältigt werden kann. FF“

RIPE 82 meldet nachts Überflug über 10 Fenster

43 1970 BA-1171 + RIPE 82 VC-10 + F-4 Near Miss FL 330 over SPA

Während des täglichen Nachtflugprogramms meldet der zur der Meldung von BA-1171 beteiligte Flug RIPE 82 mit einer F-4 in Wolken über Spangdahlem SPA in FL 330 den Überflug über einer Reihe von zehn Fenstern etwa 10 m unter ihm. Die zehn Fenster gehörten zu einer VC-10 eines BOAC Fluges aus Beirut über Olno LNO und SPA nach London. Dieser Flug passierte zu gleicher Zeit und in gleicher Flughöhe das NDB NTM in der Nähe von SPA. RIPE 82 war auf dem Flug von Nörvenich NOR über SPA nach Ramstein RMS, seinem Zielplatz. Beide Flüge waren zuvor identifiziert und unter Radarkontrolle. Als Radar-Lotse hatte ich aber kein Verkehrsbild mit den hierüber Aufschluss gebenden Kontrollstreifen zur Verfügung. Ich musste das Dutzend Flüge lediglich anhand der Radarziele, die alle gleich aussahen, in Erinnerung behalten. Der Grund des Fastzusammenstosses hatte den Ausfall des Transponders der F-4 auf halbem Weg zwischen NOR und SPA zur Ursache. Der Flug bildete daher kein Flugziel mehr auf dem Radarbildschirm ab und so ging dieser im Verkehrsbild unter. Seine Meldung brachte ihn wieder in Erinnerung. Ein typischer Vorfall zu dieser Zeit, der wie so viele andere keine Konsequenzen hatte und weder innerhalb der FS - Behörde noch in die Medien Eingang fand.

Tagesberichteinträge zu Menthol CRC versus Rhein UAC

44 1970 LTU Flight XXXX + GAF L1011+F4 + 4 F104 Nearmiss TGO mit 4-F104 + 1 F-4 abv. 260

The coordination between Rhein UAC and Menthol CCT is a catastrophe, caused by language difficulties and lacking professional knowledge. Multiple cases of wrong or completely missing coordination cannot be accommodated by the controllers. Only about 50% of all cases are being recorded or reported. Not even near collisions, such as between an LTU airliner over TGO with 4 F-104s and 1 F-4 are being put on record in the daily log. They go unnoticed by our offices.

The Coordination of OAT versus GAT Flights

Very many of the OAT flights having to be denied by the UAC due to the high number of additional flights (up to 500 per day) escape the system and fly VFR, causing an increasing number of near collisions. Continuing night flying programs add to the problem. Personnel is definitely overburdened and controllers bear an unacceptable risk in continuing to work under such circumstances. Near misses are the order of the day, especially over route crossing points Nattenheim NTM, Ramstein RMS and Strasburg STR. It is sometimes a matter of seconds only to avoid collisions. A BFS official, who flew with Lufthansa out of France two times last week experienced a near miss at FL 270 over STR with LH 112 and another five in the vicinity of LXU during the second flight. This should everyone in headquarters tell enough.

Die Palestinensischen Flugzeugentführungen

45 1970 TWA TW-740 / PAA C-93 PLO B707 + B747 Entführungen durch PLO nach Jordanien

Der 6. September 1970 war ein besonderer Tag was das Thema Flugzeugentführungen betrifft. Damals noch als „HiJack“ bezeichnet, heisst es heute „Unlawful Interference of Aircraft“. An diesem Tag war Rhein UAC's Westsektor wie üblich beschäftigt mit zivilen und militärischen Flügen, als sich plötzlich der Flug TWA-741, eine B-707 auf dem Flug von Frankfurt nach New York wieder auf der Frequenz von Rhein UAC in der Nähe von Liege / Belgien meldete und mitteilte, dass man entführt worden sei und nun auf Gegenkurs zurück in Richtung Nattenheim NTM in FL 280 flöge.

Als der Controller nach weiteren Absichten fragte, erklärte eine Stimme, dass dieses Flugzeug nunmehr unter dem Rufzeichen GHAZA seinen Flug fortsetzen werde. Sollte dies nicht befolgt werden, würde man das Flugzeug sprengen. Der Controller gab sein Einverständnis und das Flugzeug setzte seinen Flug in Richtung Südsüdost in FL 280 mit unbekanntem Ziel fort. Unfähig, den weiteren Flugverlauf zu beeinflussen, veranlasste der Controller mit der Luftverteidigung den Flug von Abfangjägern zu begleiten, die sich von hinten näherten und bis an die österreichische Grenze folgten.

Als Vorsichtsmaßnahme wurde die FS-Fernschreibzentrale Frankfurt angewiesen, eine SS - Meldung höchster Priorität an alle FS-Stellen und Flughäfen im Bereich der Höchstflugdauer des Flugzeugs in südöstlicher Richtung zu senden. Der TWA-741 Flugplan ergab, dass beim Abflug eine Höchstflugdauer von elf Stunden gegeben war. Auf Anfrage bestätigte GHAZA um 1158Z, dass noch 124.000 lbs Treibstoff vorhanden seien. Der Flug würde sodann über NTM und Frankfurt in Richtung München weiterführen, drehte aber direkt in Richtung Stuttgart und meldete später Klagenfurt überfliegen zu wollen.

Nachdem der Flug angewiesen worden war mit München UAC Funkkontakt aufzunehmen, teilte Zürich ACC mit, dass Swissair SR-100, eine DC-8, von Zürich nach New York ebenso entführt worden sei und in Richtung Südost flöge. Wenige Minuten später meldete sich CLIPPER (PAA) 93, eine B-747, bei Rhein UAC und teilte mit NTM in FL 330 anzufliegen. Man sei auf dem Flug von Amsterdam nach New York entführt worden. Clipper 93 folgte dem gleichen Verfahren wie TWA-741, hatte aber nun das Rufzeichen SHEILA. Beide Flüge waren von Brüssel UAC nicht avisiert worden.

Rhein UAC hatte nun schon Routine und veranlasste die gleichen Massnahmen wie zuvor mit TWA-741. Die Entführer gehörten zur palästinensischen Befreiungsarmee - PLO und bestimmten an diesem Tag das Fluggeschehen und alle Pressemitteilungen. TWA-741 und eine BOAC VC-10 wurden später auf einem aufgelassenen Fluggelände aus dem 2. Weltkrieg in Jordanien, Dawson Airfield, gesprengt, nachdem Besatzungsmitglieder und Passagiere freigelassen worden waren; siehe AFN Radio-Mitteilungen als Anhang A8/2 auf der CD. Die AFTN - Fernschreibmeldung zu TWA-741 lautete:

QUOTE SS EGPXZO EINNZR EINNZO CYQXZO CYQXZR CYQMZR KBOSZR KJFKZR KJFKZT 061250 EDDUZU TW741 HAS BEEN HIJACKED OVER BELGIUM PROCEEDED EASTBOUND VIA NTM FFM MUN KFT DEST UNKNOWN FUEL REMAINING 1158Z 124000 POUNDS ACFT FOLLOWS ATC INSTRUCTIONS ONLY WHEN C/S GAZA STRIP IS USED PLEASE INFORM ALL POSSIBLE DESTINATIONS WITHIN FUEL RANGE UNQUOTE

Ein weiterer Versuch an diesem Tag eine BOAC VC-10 in London zu entführen, scheiterte, ebenso wie der Versuch noch eine B-747 der israelitischen Gesellschaft ELAL zu entführen. Doch der Versuch noch eine BOAC VC-10 in Kairo zu entführen, war erfolgreich. Der ganze Vorfall veranlasste die ANSE-Gruppe einen Vorschlag zur künftigen Handlungsweise für solche Fälle zu erstellen und an die BFS zu richten. Eine Antwort seitens der Behörde erfolgte hierauf nicht. Die deutsche Pilotenvereinigung COCKPIT (VC) unterstützte den ANSE Vorschlag voll und ganz und leitete ihn an die internationale Pilotenvereinigung IFALPA weiter, welche hierauf auch nicht reagierte.

Der Vorfall RAISE 27

46 22.6.1970 0025 Z USAF RAISE 27 EC 135 Notfall nachts, Eifel, FFM, FF

RAISE 27, C-135, ein Überwachungsflug von Frankfurt nach Frankfurt, Überflugzeit Kirn KIR 2312 Z, Nattenheim NTM 2322 Z, im Steigflug auf FL 290 in Richtung Nörvenich NOR erklärte Notfall auf Position 25 NM südlich NOR; Motorausfall auf Nr. 3, Treibstoffablass erforderlich mit ca. 100.000 Lbs und Umkehr nach Frankfurt. Treibstoffablass erfolgte über der Eifel in FL 250, auf Steuerkurs 130/310 Grad, 4 Minuten Verfahren; Köln APP, Lippe Radar und Eifel RAPCC wurden informiert. Flugzeug landete sicher in Frankfurt um 0022 Z mit starkem Rauch in Cockpit und Kabine, 22 Personen an Bord. Benutzte Frequenzen 243,0 und 341.4 MHz, Telefonate auf den Leitungen 13L+13R, 14L+R, 20R, 16R; Sekundärradarkode 3/35, Radarsichtgerät Nr. 2.

Über diesen Flug lag kein Flugplan vor. Ein falscher Flugplan war von Frankfurt ACC per Telefon an Rhein UAC gegeben worden. Der Flug hätte ausserhalb der Flugverkehrskontrolle als OAT Verkehr in FL 310 sich etwa 8 Stunden lang nach dem Überflug von Helgoland DHE in der Rhein UIR aufhalten sollen. Zur Zeit des Vorfalls sprang die Radarkarte gegen den Uhrzeigersinn um 80 Grad. Es war kaum möglich RAISE 27 ununterbrochen zu beobachten. Radar Maintenance war des nachts nicht besetzt. Der Zustand der Radarwartung, in diesem Zusammenhang, hat mit Sicherheit nichts zu tun.

Der Zwischenfall Sterling 348

47 16.7.1970 2325 Z Sterling NB 348 CA + F4 + 4-F104 über FUL nachts FL 330 Nearmiss unter LV, EG

Verspäteter Eintrag im Tagesbericht: Sterling (NB) 348, Caravelle, in FL 330, von Palma Mallorca LEPA nach Kopenhagen EKCH, geschätzter Überflug von Fulda FUL um 2257 Uhr Z, meldete einen Fastzusammenstoss mit einem Kampfflugzeug gegen 3 Minuten südlich vor dem Passieren von Fulda. Der Pilot vernahm befremdliches Motorengeräusch bevor er das Flugzeug zu Gesicht bekam. Das Kampfflugzeug befand sich im Steigflug in der gleichen Flugfläche und drehte nach Westen ab. Die LV Zentrale SCANDALIZE erklärte, die LV - Stelle BATMAN führe Kampfflugzeuge im Gebiet Fulda unter einer speziellen Mission. Rhein UAC hatte zu diesem Zeitpunkt kein Radar verfügbar.

Heutiger Kommentar: Wieso hatte die LV-Stelle BATMAN kein Radarziel von NB 348? An LV-Stelle SCANDALIZE waren zuvor die Flugplandaten über NB 348 durchgegeben worden. Wieso staffelte die LV - Stelle ihren Flug nicht von NB 348? Der Grund lag darin, dass die zehn LV - Stellen in Süddeutschland sich entweder nicht an die vereinbarten Regeln hielten oder dies mangels der Gesamtverkehrsdarstellung gar nicht konnten.

Weitere Fälle aus 1971

48 1971 Sab. OOSRE + USAF TESTER 18 CA + Mil. Fastzusammenstoss - Meldung

49 1971 CAF KIWI 86 + SWR SR-792 T33 + DC9 Gebiet VOR Tango TGO nahe Stuttgart Fastzusammenstoss - Meldung

50 1971 IAF 6726 + BEA BE 720 F104 + Trident Fastzusammenstoss - Meldung

Der Zwischenfall Sabena OOSJC und Tagesbericht Nr. 12

51 1971 Sab. OOSJC SWR SR-860 B707 + DC8 FL 300 Climb F330 Nearmiss 300 m vertical

Der Fluglotse GN hält im Tagesbericht zu einem Vorfall mangelnder Koordination zwischen den UAC Rhein und Maastricht folgendes fest: Very close and dangerous situation caused by Maastricht, request inquiry. OOSJC, B-707, EBBR, UG1, UB6, FCAA, uncoordinated by Maastricht UAC initiated first contact about 10 NM NW of NTM, climbing through FL 300 to FL 330. Definite radar contact could not be established readily, since transponder was u/s, as we found out later on, but D/F line showed to a primary target, so the controller turned assumed traffic rapidly to a heading of 090 degrees. OOSJC passed opposite SR 860, LSZH to EGLL, by about 6 NM. SR 860 was at that time at first contact about 5 NM to NTM. By mere luck and quick reactions of both the pilot and the controller a very serious incident (night time and opposite climb to an aircraft at a distance covered in about 3 to 4 antenna sweeps in just 1000 feet vertical distance) could be avoided. Such things are not tolerable any longer, especially in these days. Since incidents and irregularities similar to this happened very often caused by Maastricht, I very urgently ask the responsible people of this unit Rhein Control to press on Maastricht by all channels to reduce their workload and to put their main interest in safety again and not in effectiveness. strips attached. GN

Fastzusammenstoss des nachts über Frankfurt

52 1973 DLH + USAFE F4 + B737 FFM City DERD Test Flug, 300 m ver at 4000 ft over City

In 1973 fanden durch das Erprobungszentrum der FS - Behörde Flugtests zur Kalibrierung der digitalisierten Radardaten-Darstellung der verschiedenen betriebenen Radaranlagen, wie ASR, GRS und SRELL statt. Das ASR Flughafenradar Frankfurt wurde zwecks Zulassung zum digitalisierten Betrieb in synthetischer Darstellung mit ausschliesslich Sekundärradarzielen während einer Nacht mit Kampfflugzeugen vom Typ Phantom F-4 in Flughöhen von 3000 Fuss über Grund bis FL 280 ausgeflogen. Die F-4 Flüge kommunizierten mit dem Erprobungszentrum auf einem separaten UHF Funkkanal. Auf dem Flug der F-4 in 4000 Fuss Höhe von Giessen im Geradeausflug über die Stadt Frankfurt nach Landau in der Pfalz beschwerte sich der Pilot direkt über der Stadtmitte, dass ihm ein entgegenkommendes Flugzeug in Steigfluglage mit den Landescheinwerfern direkt in Cockpit geleuchtet habe und er vor Schreck beinahe den Schleudersitz betätigt habe. Die sofortige Nachfrage bei Frankfurt ACC ergab, dass der Täter eine Lufthansa Nachtflugpost Maschine vom Type B-737 nach Hamburg war und dies absichtlich getan hatte, allerdings in 3000 Fuss Höhe geblieben war. Frankfurt hatte ihn zuvor über den

entgegenkommenden Flug informiert. Nach dem Sinn dieser unverständlichen Handlung befragt, erklärte er „Die ärgen uns sonst immer und da wollten wir ihn auch einmal ein bisschen ärgern.“ Zu dem Hinweis, dass er beinahe einen F-4 Absturz aus niedriger Höhe mit fast 700 kmh und vollen Tanks auf die Innenstadt Frankfurts verursacht habe, blieb er stumm. Die Verstossanzeige wegen grober Gefährdung des Flugverkehrs ergab nichts. Dieser Pilot flog weiterhin heiter seine Passagiere durch die Welt, ohne belangt worden zu sein.

Andere Vorkommnisse des täglichen Alltags im FS - Betrieb

- Radar out 1975 BL stellt sich Verkehrslage vor (SLN Sektor)
- Usafe C-130 Agadir Verwundeten Transport via Dijon to EDAW earthquake Wachleiter Frankfurt verweigert Vorrang
 - 1967 AH isst Kontrollstreifen zu near miss über SPA auf
 - USSR Mig 21 Juni 1965 über Erbeskopf ca. 300 ft AGL
 - F-100 from EDAH lost canopy über Hunsrück dest. EDAH
- KLM DC 9 flies a Roll at FL 290 due to CAT, dep ESSA dest LOWW landed at EDDN
 - LH 707 broken windshield implosion FL 350 dest EDDF 1967
 - CF 104 FL 260 over Frankfurt engine out, crashed near Wiesbaden
- Check Mil Exercises COOP-72. CREEK PUP, RENO ROULETTE, BIGL LIFT, BARKING PUP

Das BFS AIRMISS Komitee

Als Stichprobe zur Entwicklung veröffentlichte dieses Komitee im Juli 1970 eine Auswahl gemeldeter Zwischenfälle aus 1969 und 1970, indem zwischen den Kategorien der Annäherungsberichte unterschieden wurde. Kategorie A bedeutete unmittelbares Zusammenstoss-Risiko, B mögliches Risiko und C kein Risiko. Die Zahlen lauteten:

<u>Categories</u>	<u>1. half 1969</u>	<u>2. half 1969</u>	<u>1. half 1970</u>
Class A	22	31	41
Class B	46	60	63
Class C	31	25	37
TOTAL	99	116	141

Diese Zahlen wurden noch einmal weiter unterteilt in die festgestellten Ursachen und ergaben folgendes Bild.

<u>Causes A + B</u>	<u>1. half 1969</u>	<u>2. half 1969</u>	<u>1. half 1970</u>
Pilot's error		26	28
Controller error		8	13
System deficiency		7	1
Mixture of IFR/VFR		27	37
Other causes		nil	2
TOTAL		68	91

Zum Ausblick aus europäischer Sicht

War zuvor in der Flugverkehrskontrolle noch dreidimensionales Denken gefordert und beherrscht so hat es inzwischen zweidimensionaler Darstellung der Flugverkehrslage mittels Radar-Sichtgeräten Platz gemacht und eine wesentlich höhere Verkehrsdichte erlaubt. Institutionen und Projekte auf nationaler und europäischer Ebene wurden etabliert und haben sich um Vereinheitlichung der technischen Kompatibilität, der einheitlichen Ausbildung und gemeinsamen Luftraumstrukturierung bemüht. Das Ergebnis blieb oft hinter den Erwartungen zurück, da zumeist politische Erwägungen den Ausschlag gaben; Beispiel SESAR. So haben wir heute zu viele FS - Zentralen mit zu vielen Luftraum-Kontrollsektoren, technische Systeme und zu wenig Fachkräfte. Auch die vollständige Automatisierung, wie Künstliche Intelligenz gerne bezeichnet wird, wird diese Probleme nicht vollständig lösen können. Die immer häufiger in den Medien bekannt werdenden technischen Ausfälle im laufenden Flugbetrieb im flugsicherungstechnisch hoch entwickelten Europa sind bezeichnend. Die grundlegenden Probleme zur Rolle des Menschen im System, der auch in Zukunft nicht ersetzbar sein dürfte, bestehen ohnehin weiter.

©

Frank W Fischer

LEGENDE

A/C	AIRCRAFT / LFZ
A/G	AIR/GROUND
AAR	AIR TO AIR REFUELLING
AB	AIR BASE
AB	AFTER BURNER
ACC	AREA CONTROL CENTER
ACFT	AIRCRAFT
ADIZ	AIR DEFENSE IDENTIFICATION ZONE
AF	AIR FRANCE
AFB	AIR FORCE BASE
AFN	AMERICAN FORCES NETWORK (RADIO)
AFTN	AERONAUTICAL FIXED TELECOMMUNICATION NETWORK
AGL	ABOVE GROUND LEVEL
AI	AIR INDIA
AIP	AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION / LUFTFAHRTHANDBUCH
AIRPROX	AIR PROXIMITY REPORT
ALERFA	ALERT PHASE
ALI	ALITALIA
AMIS	AIR MOVEMENT INFORMATION SERVICE
ANSE	EVALUATION GROUP AIR NAVIGATION SERVICES EUROPE
APP	APPROACH (CONTROL)
ASR	AERODROME SURVEILLANCE RADAR
ATC	AIR TRAFFIC CONTROL
ATO	ACTUAL TIME OVER
AUA	AUSTRIAN AIRLINES
B	BOEING
BA	BRITISH AIRWAYS
BAY	BAYREUTH NDB
BE	BRITISH EUROPEAN AIRWAYS
BEA	BRITISH EUROPEAN AIRWAYS
BFS	BUNDESANSTALT FÜR FLUGSICHERUNG
BIT	BITBURG
BOAC	BRITISH OVERSEAS AIRWAYS CORPORATION
BRB	BREIDENBACH NDB
CB	CUMULONIMBUS CLOD
C/S	CALL SIGN

CA	CARAVELLE
CAF	CANADIAN AIR FORCE
CAP	CANADIAN PACIFIC AIRLINES
CAT	CLEAR AIR TURBULENCE
CCT	CENTRE DU CONTROL TRAFIC AERIENNE
CEAC	CENTRAL EUROPEAN ADVISORY COMMITTEE
CEBZ	CENTRAL EUROPEAN BUFFER ZONE
CHA	CHARLIE NDB
CHF	COMMON HOLDING FIX
CM	FOUGA MAGISTER AIRCRAFT
CRC	CONTROL AND REPORTING CENTER
CRP	CONTROL AND REPORTING POST
CSA	CZECHOSLOVENSKA AERO TRANSPORT
CSSR	TSCHECHESLOVAKEI
CT	COMET LFZ
CV	CONVAIR LFZ
D/F	DIRECTION FINDER / PEILER
DDR	DEUTSCHE DEMOKRATISCHE REPUBLIK
DERD	DARSTELLUJG EXTRAHIERTER RADAR DATEN
DHE	HELGOLAND VOR
DIJ	DIJON NDB
DIK	DINKELSBÜHL NDB
DK	KÖLN APP
DLE	HELGOLAND NDB
DLH	DEUTSCHE LUFTHANSA
DM	MÜNCHEN
EBBR	BRÜSSEL
EDAA	RHEIN MAIN AIR BASE
EDAH	HAHN
EDAL	SÖLLINGEN
EDAW	WIESBADEN
EDCS	SCHLESZWIG
EDDF	FRANKFURT / MAIN
EDDH	HAMBURG
EDDN	NÜRNBERG
EDNH	HUSUM
EDNT	NORDHOLZ
EDSB	BÜCHEL

EDSE	ERDING
EDSM	MEMMINGEN
EDSP	PFERDSFELD
EGLL	LONDON HEATHROW
EGWZ	ALCONBURY
EGPK	PRESTWICK
EKCH	KOPENHAGEN
EL	ELECTRA LFZ
EL	ELAL LVG
EMG	EMERGNCY
EP	SID EXIT POINT
ESC	ELETRONIC SWITCHING CENTRA / TELECOM
ET	ETHIOPIAN AIRLINES
ETO	ESTIMATED TIME OVER
EUM	EUROPEAN MEDITERRANEAN REGION
FCAA	DAKAR
FFM	FRANKFURT NDB
FIS	FLIGHT INFORMATION SERVICE
FL	FLIGHT LEVEL
FS	FLUGSICHERUNG
FSK/O	FLUGSICHERUNGSKONTROLLDIENST / UIR
FUL	FULDA NDB
GAF	GERMAN AIR FORCE
GAT	GENERAL AIR TRAFFIC
GCA	GROUND CONTROLLED APPROACH
GCI	GROUND CONTROLLED INTERCEPT
GMH	GERMINGHAUSEN NDB
GMT	GREENWICH MEAN TIME
GRC	GROUND RADIO CONTROL SET
GRF	GRAFENWÖHR NDB
GRS	GROSSRAUMRUNDSICHTRADAR
HAH	HAHN NDB
HDL	HEIDELBERG NDB
HEZ	TRASADINGEN NDB
HKNA	NAIROBI
HLLW	WHEELUS AIR BASE
HOP	HOPSTEN NDB
HPAA	HOLDING PATTERN AIRSPACE AREA

HQ	HEADQUARTERS
IAF	ITALIAN AIR FORCE
IATA	INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION
ICAO	INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION
IFALPA	INTERNATIONAL FEDERATION OF AIRLINE PILOT ASSOCIATIONS
IFR	INSTRUMENT FLIGHT RULES
IL	ILYUSIN LFZ
IMC	INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS
IR	IRAN AIR
KC	TANKER AIRCRAFT
KFT	KLAGENFURT NDB
KIR	KIRN NDB
KJFK	NEW YORK KENNEDY
KL	KLM
KWRI	MCGUIRE AFB
L/B	LEITER BETRIEB
LBA	LUFTFAHRT BUNDESAMT
LETO	TORREJON
LFOE	ETAIN
LFPO	PARIS ORLY
LFQT	TOUL ROSIERE
LH	LUFTHANSA
LIED	DECIMOMANOU
LIMM	MILANO
LIRF	ROM FIUMICINO
LKPR	PRAG
LNO	OLNO NDB
LOWW	WIEN
LPH	LEIPHEIM NDB
LSZH	ZÜRICH
LTU	LUFT TRANSPORT UNION
LV	LUFTVERTEIDIGUNG
LXU	LUXEMBURG NDB
MEM	MEMMINGEN NDB
MEZ	MITTEL EUROPÄISCHE ZEIT
MHZ	MEGAHERTZ
MS	MISAIR
MTMA	MILITARY TERMINAL CONTROL AREA

MUN	MÜNCHEN NDB
NAH	NAUHEIM NDB
NAT	NORTH ATLANTIC TRACK
NATO	NORTH AMERICAN TREATY ORGANIZATION
NB	STERLING AIRWAYS
NDB	NON DIRECTIONAL RADIO BEACON
NE	NORTH EAST
NKR	NECKAR NDB
NM	NAUTICAL MILE
NOR	NÖRVENICH NDB
NOTAM	NOTICE TO AIRMEN
NRG	NÜRNBERG NDB
NUB	NÜRNBERG VOR
NW	NORTHWEST
OIII	TEHERAN
OK	CSA AIRLINES
OKG	CHEB NDB
OLBA	BEIRUT
ORA	OPERATIONAL RADAR / TRAFFIC CATEGORY
PAA	PAN AMERICAN AIRWAYS / CLIPPER
PAN	CODE WORD FOR URGENCY PHASE
PDR	PREDETERMINED ROUTE
PIA	PAKISTAN AIRLINES
PLO	PALESTINE LIBERATION ORGANIZATION
PSN	POSITION
PTT	POSTES, TELEPHONE, TELEGRAPH
RAPCC	RADAR APPROACH CONTROL CENTRE
RAPCON	RADAR APPROACH CONTROL
RMS	RAMSTEIN NDB
RUAC	RHEIN UAC
RUD	RÜDESHEIM NDB
RWL	ROTTWEIL NDB
SAR	SASAR SID EXIT
SAS	SCANDINAVIAN AIRLINES
SBW	SEABOARD WESTERN AIRLINE
SCH	SCHSWÄBISCH-HALL NDB
SE	SOUTHEAST
SEM	SEMBACH NDB

SGT	STUTTGART NDB
SID	STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE PROCEDURE
SIF	SELECTIVE IDENTIFICATION FEATURE (64 CODE SSR)
SK	SAS
SLN	SÖLLINGEN NDB
SOC	SECTOR OPERATIONS CENTER / LV
SPA	SPANGDAHLEM NDB
SR	SWISSAIR
SRELL	SURVEILLANCE RADAR EQUIPMENT LONG RANGE
SSR	SECONDARY SURVEILLANCE RADAR
STR	STRASBURG NDB
SUD	SUDAN AIR
TACAN	TACTICAL AIR NAVIGATION SYSTEM
TGO	TANGO NDB
TGZ	TANGO VOR
TMA	TERMINAL AREA
TRA	TEMPORARY RESERVED AIRSPACE AREA
TRA	TRASADINGEN NDB
TTY	TELETYPE
TU	TUPOLEV LFZ
TW	TRANSWORLD AIRLINES
TWN	TWENTE NDB
TWR	AERODROME CONTROL TOWER
UA	UNITED ARAB AIRLINES
UAC	UPPER AREA CONTROL CENTER
UDA	UPPER ADVISORY AREA
UHF	ULTRA HIGH FREQUENCY
UIC	UPPER FLIGHT INFORMATION CENTER
UIR	UPPER FLIGHT INFORMATION REGION
USSR	SOWJET UNION
UTA	UPPER CONTROL AREA
UTC	UNIVERSAL TIME COORDINATED / Z
VC	PREFIX OF US PRESIDENTS AIRCRAFT
VFR	VISUAL FLIGHT RULES
VMC	VISUAL METEOROLOGICAL CONDITIONS
VOR	VHF OMNIDIRECTIONAL RADIO RANGE
WBD	WIESBADEN NDB
WGT	WESTGRUPPE DER TRUPPEN

WL	WACHLEITER
XP	ZWEIBRÜCKEN NDB
Z	ZULU / GMT / UTC
ZBU	ZWEIBRÜCKEN TACAN
ZK	BÜCHEL NDB

ANSA

President

Frank W Fischer

Eichhornweg 8, CH 8280 Kreuzlingen, Switzerland / www.atc-ansa.org
Tel ++41-32-665-0493 / E-Mail = info@atc-ansa.org