



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfallkommission

über den Unfall

des Flugzeugs Boeing 747-357, HB-IGE

vom 2. Mai 1997

auf dem Flughafen Zürich

Dieser Schlussbericht wurde von der Eidgenössischen Flugunfallkommission nach einem Ueberprüfungsverfahren gemäss Art. 22 – 24 der Verordnung vom 23. November 1994 über die Untersuchung von Flugunfällen und schweren Vorfällen erstellt (VFU / SR 748.126.3). Er basiert auf dem Untersuchungsbericht des Büros für Flugunfalluntersuchungen vom 21. November 1997.

# SCHLUSSBERICHT

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECKE DER UNFALLVERHÜTUNG ERSTELLT. DIE RECHTLICHE WÜRDIGUNG DER UMSTÄNDE UND URSACHEN VON FLUGUNFÄLLEN IST NICHT SACHE DER FLUGUNFALLUNTERSUCHUNG (ART. 24 DES LUFTFAHRTGESETZES)

---

<b>LUFTFAHRZEUG</b>	Flugzeug Boeing 747-357	HB-IGE
<b>HALTER</b>	Swissair, Schweiz. Luftverkehr AG, 8058 Zürich-Flughafen	
<b>EIGENTÜMER</b>	Shawmut Bank Connecticut, 8002 Zürich	

---

<b>PILOT</b>	Schweizerbürger, Jahrgang 1943	
<b>AUSWEIS</b>	für Linienpiloten	
<b>FLUGSTUNDEN</b> insgesamt	11546	

---

<b>ORT</b>	Flughafen Zürich		
<b>KOORDINATEN</b>	---	<b>HOEHE</b>	---
<b>DATUM UND ZEIT</b>	02. Mai 1997, 0755 Uhr UTC		

---

<b>BETRIEBSART</b>	Linienflug		
<b>FLUGPHASE</b>	Rollen		
<b>UNFALLART</b>	Kollision mit parkiertem Fahrzeug		

---

<b>PERSONENSCHADEN</b>	---		
<b>SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG</b>	"Cowl" Triebwerk Nr. 4 beschädigt		
<b>SACHSCHADEN DRITTER</b>	Parkierter LKW leicht beschädigt		

## **FLUGVERLAUF**

Gemäss Angaben der Besatzung:

Der Flug SR 101 war um 0750 Uhr UTC auf dem Flughafen Zürich gelandet. Beim Linksabbiegen zum Abstellplatz A-48 bemerkte die Besatzung, dass ein Reinigungs-Lastwagen relativ nahe, jedoch ausserhalb einer roten Markierungslinie, parkiert war. Der PIC (Pilot-in-command) verringerte die Rollgeschwindigkeit, damit der Copilot Gelegenheit hatte, aus dem rechten Cockpitfenster den Abstand des Triebwerks Nr. 4 zum Lastwagen zu beobachten. Als der Copilot erkannte, dass es knapp werden würde, befahl er dem PIC "stop". Dieser unterbrach jedoch den Rollvorgang nicht vollständig und das Triebwerk Nr. 4 touchierte den Lastwagen im Bereich des Führerhauses. Auf den erneuten Ausruf "stop" bremste der PIC energisch, worauf das Flugzeug unverzüglich stillstand.

## **BEFUNDE**

- Das Flugzeug war zum Verkehr zugelassen, die Lizenzen der Besatzung waren gültig.
- Bei der Kollision befand sich das Flugzeug korrekt auf der Führungslinie.
- Zum Standplatz A-48 gehören innere, unterbrochene und äussere, ausgezogene rote Markierungslinien, welche je nach Flugzeugtyp (narrow or wide bodies) zu berücksichtigen sind.
- Der Lastwagen war fälschlicherweise innerhalb der für den Flugzeugtyp Boeing 747 gültigen Bodenbegrenzungsmarkierung parkiert.
- Der in Ausbildung stehende Fahrer und die für seine Ausbildung verantwortliche Beifahrerin gaben an, beim Abstellen ihres Lastwagens noch nicht gewusst zu haben, auf welchem Standplatz das Flugzeug angedockt werden sollte.
- Die Besatzung hat vom anwesenden, das Einrollen beobachtenden Abfertigungspersonal kein Warnzeichen erhalten.

## **BEURTEILUNG**

Beim Einrollen zum Abstellplatz war die Besatzung mit einem fälschlicherweise zu nahe parkierten Lastwagen konfrontiert. Wegen der ungünstigen Perspektive war es für den Copiloten praktisch unmöglich, den Abstand zwischen Triebwerk und Lastwagen zuverlässig abzuschätzen. Gemäss Swissair-FOM (Flight operations manual) muss beim Rollen im Zweifelsfall die Mithilfe des für diese Phase zuständigen Bodenpersonals (Apron-control) angefordert werden. Der PIC hat aus der ausbleibenden Reaktion des anwesenden Abfertigungspersonals geschlossen, der Abstand zum Lastwagen sei ausreichend.

## **URSACHE**

Der Zwischenfall ist auf eine Fortsetzung des Rollvorgangs trotz des Zweifels über die ausreichende Distanz zu einem Hindernis und trotz der Aufforderung eines Besatzungsmitglieds zum Anhalten zurückzuführen.

Bern, 17. September 1998

## **EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALLKOMMISSION**

Hans W. Angst, Präsident

Jean-Bernard Schmid

Rémy Henzelin

Matthias Schmid

André Piller

Angetroffene Situation am Schadenort  
(nicht Massstabgetreu)

