



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

## über den Unfall

mit Flugzeug Aero-Commander 500-A OE-FLY

vom 11. Februar 1962

auf dem Flughafen Zürich-Kloten

## Sitzung der Kommission

Summarisches Verfahren

DIE EIDGENOESSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall mit Flugzeug Aero-Commander 500-A OE-FLY

vom 11. Februar 1962

auf dem Flughafen Zürich-Kloten

nach Kenntnisnahme vom Ergebnis des Zwischenverfahrens gemäss Art. 19.2

und im Einvernehmen mit dem Büro für Flugunfalluntersuchungen im summarischen Verfahren gemäss Art. 27 ff. der Verordnung über die Flugunfalluntersuchungen vom 1. April 1960,

beschliesst:

Der Untersuchungsbericht vom 10. April 1962, der Kommission am gleichen Tag übermittelt, wird genehmigt.

Zirkulationsbeginn 20. April 1962.

Zirkulationsende 10. Mai 1962.

B E R I C H T

Über die Untersuchung des Unfalles  
vom 11. Februar 1962  
in Kloten (ZH)  
Flugzeug Aero Commander OE-FLY.

## 0. ZUSAMMENFASSUNG

Der Pilot wollte sein zweimotoriges Flugzeug Aero-Commander OE-FLY, mit dem er soeben in Kloten angekommen war, auf das Werkareal der Firma LIMESS verbringen. Beim Eingang zu diesem Areal stand links bereits ein abgestelltes Flugzeug, während auf der rechten Seite ein Baum nahe am Rollweg stand. Da er nicht sicher war, ob er genügend Platz habe, um durchzukommen, hielt der Pilot sein Flugzeug an, wobei die Propeller im Leerlauf mit etwa 300 rpm drehten, während die Passagierin ausstieg, um nachzusehen. Dabei kam sie von hinten zu nahe an den Drehkreis des rechten Propellers, der zuerst ihre Handtasche erfasste und sie dadurch noch näher heranzog, sodass sie durch mehrere Propellerschläge sehr schwer verletzt wurde.

## 1. UNTERSUCHUNG

Über den Pikettdienst des Eidg. Luftamtes wurde das Büro für Flugunfalluntersuchungen um 1820 Uhr über den Unfall, der sich um 1720 Uhr ereignet hatte, orientiert. Der Untersuchungsleiter konnte um 2000 Uhr erreicht werden und erhielt telefonisch den Auftrag, den Unfall zu untersuchen. Um 2030 Uhr traf er an der Unfallstelle ein, wo die Kantonspolizei bereits die ersten Spurensicherungen und Vermessungen vorgenommen hatte.

## 2. ELEMENTE

### 21. Beteiligte

211. Pilot: Jahrgang 1930, englischer Staatsangehöriger

Inhaber des schweizerischen Führerausweises für Privatpiloten, ausgestellt am 1. Oktober 1958, gültig bis 22. März 1962.

Inhaber des österreichischen Privatpilotscheins, ausgestellt am 6. Februar 1959, gültig bis 11. Juni 1962.

212. Verletzte: Ehefrau des Piloten, Jahrgang 1926

Inhaberin des schweizerischen Lernausweises für Motor- und Segelflugschüler, ausgestellt am 3. September 1958, gültig bis 2. April 1962.

Flugausbildung: Im Jahr 1958 15 Stunden Doppelsteuer in Basel.

1961 10 Stunden Doppelsteuer in Wien; stand vor dem Alleinflug.

Die Frau war im fünften Monat gravid.

## 22. Luftfahrzeug

Aero-Commander 500 A, Immatrikulation OE-FLY, Eigentümer und Halter: beim Unfall beteiligter Pilot. 5-plätziger, zweimotoriger Schulterdecker in Ganzmetallbauweise mit Bugrad-Einziehfahrwerk. Zwei Motoren Continental 10-470 von 260 PS. Hartzell-Metall-Verstellpropeller. Höchstfluggewicht 2035 kg. Das Flugzeug war gehörig zugelassen und befand sich in lufttüchtigem Zustand.

## 23. Gelände

Der Unfall ereignete sich auf dem Gelände der Firma LIMESS, Flugzeugservice, das durch einen Rollweg mit dem Areal des Flughafens Zürich-Kloten verbunden ist.

## 24. Betriebsverhältnisse auf dem Abstellplatz der Firma LIMESS

Es besteht keine besondere Roll- oder Parkordnung für diesen Platz. Jeder Kunde der Firma kann sein Flugzeug zwecks Vornahme von Arbeiten dorthin verbringen und abstellen.

## 25. Wetterverhältnisse

Bedeckt, Sicht 7 km, 7/8 Stratus auf 1600 Fuss/Grund.  
Sonnenstand um 1720 MEZ: Elevation 2°20', Azimut 246°.

## 3. HERGANG DES UNFALLES

Der Pilot war am 11. Februar 1962 mit seinem Flugzeug Aero-Commander und begleitet von seiner Frau als Passagier von Wien nach Zürich geflogen. Der Flug dauerte 2 Stunden 37 Minuten, und die Landung erfolgte um 1637 Uhr MEZ. Nach Erledigung der Pass- und Zollformalitäten wollte der Pilot das Flugzeug zwecks Vornahme von Wartungsarbeiten auf das Werkareal der Firma LIMESS verbringen und rollte auf dem entsprechenden Rollweg bis zum Eingang dieses Areals. Da bei der Firma LIMESS bereits ein Flugzeug abgestellt war und sich rechts vom Rollweg ein einzelner Baum befand, war dort ein Engpass, und

der Pilot bremste sein Flugzeug bis zum Stillstand ab, wobei er beide Motoren im Leerlauf mit etwa 800 rpm weiterdrehen liess. Die Frau des Piloten, die ihren Gatten begleitete, wollte, in seinem Einverständnis, die Lage genauer inspizieren. Sie verliess das Flugzeug durch die links hinten, in der Gegend der Flügelaustrittskante angebrachte Türe und begab sich um das Leitwerk herum hinter den rechten Flügel. Dort stellte sie fest, dass das Flügelende nur etwa einen halben Meter vom Baumstamm entfernt war. Um dies ihrem Gatten mitzuteilen, wollte sie an das rechte hintere Kabinenfenster klopfen und begab sich zu diesem Zweck von hinten her, hinter dem rechten Triebwerk durch, unter die rechte Flügelwurzel. Dabei kam sie zu nahe an den im Leerlauf drehenden Propeller des stillstehenden Flugzeuges. Dieser erfasste zuerst ihre ziemlich grosse Handtasche und zog dann auch ihren Körper, insbesondere die Arme in den Propellerkreis. Die Frau erhielt mehrere heftige Schläge und brach schwer verletzt zusammen. Der Pilot hatte den Vorfall selber nicht gesehen und wurde erst durch den Schlag und den Aufschrei seiner Frau auf den Vorfall aufmerksam.

#### 4. SCHÄDEN

##### 41. Personenschaden

Die Frau des Piloten erlitt schwere Verletzungen.

##### 42. Sachschaden

Am Flugzeug OE-FLY wurde ein Propellerblatt durch den Schlag auf den Handtaschenbügel leicht beschädigt.

#### 5. DISKUSSION

Die Frau des Piloten war noch vor dem Verlassen der Kabine von ihrem Gatten zur Vorsicht ermahnt worden. Ausserdem war sie mit der Fliegerei vertraut, da sie ihren Gatten schon oft begleitet und auch selber schon eine Anfängerausbildung von insgesamt 25 Flugstunden am Doppelsteuer genossen hatte. Die Gefahren des laufenden Propellers mussten ihr also durchaus bekannt sein. Zudem hat sie sich dem Propellerkreis von hinten genähert, also entgegen dem erzeugten Luftstrahl. Die Frau des

Piloten selber erklärt, dass es sich nur um eine gänzlich unbedachte Kurzschlusshandlung von ihr habe handeln können. Medizinisch betrachtet kann ihre Gravidität von einem gewissen Einfluss auf ihre Handlungsweise gewesen sein.

#### 6. SCHLUSS

Der Unfall hat sich ereignet, weil sich die Frau des Piloten unbedacht dem drehenden Propeller des stillstehenden Flugzeuges zu stark näherte, sodass dieser zuerst ihre Handtasche und dann sie selber erfasste.

Der Chef des Büros für Flugunfalluntersuchungen  
Bern, den 10. April 1962.