



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Cessna 337 "Super Skymaster" OE-FAM

Verunfallte Fussgängerin

vom 6. Januar 1971

auf dem Flughafen Samedan

0. ALLGEMEINES

0.1 Kurzdarstellung

Während der Pilot am Nachmittag des 6. Januar 1971 die Motoren seines "Super Skymaster" vor dem Start zu einem vorgesehenen Privatflug von Samedan nach Innsbruck warm laufen liess, trat eine Fussgängerin an sein Flugzeug. Sie begrüßte kurz die ihr bekannte, neben dem Piloten sitzende Passagierin. Beim Weggehen vom Flugzeug geriet sie um 1530 Uhr ¹⁾ in den Gefahrenbereich des Heckpropellers und wurde tödlich verletzt.

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass die Verunfallte infolge unrichtigen Verhaltens in den Gefahrenbereich des Heckpropellers geriet und dabei tödlich getroffen wurde.

0.2 Untersuchung

Die Voruntersuchung wurde in Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei Pontresina durchgeführt. Sie wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 29. März 1973 an den Kommissionspräsidenten am 8. Mai 1973 abgeschlossen.

Zuständige kantonale Behörde: Staatsanwaltschaft des Kantons Graubünden, Untersuchungsrichteramt Samedan, Samedan.

1. FESTGESTELLTE TATSACHEN

1.1 Unfallhergang

1.1.1 Am Mittwochnachmittag, den 6. Januar 1971, beabsichtigte der Pilot, mit seinem Flugzeug OE-FAM von Samedan nach Innsbruck zurückzufliegen. Als Passagiere hatte er zwei Frauen an Bord.

1.1.2 Um 1515 Uhr reichte er im Startbüro einen VFR-Flugplan nach Innsbruck ein und gab als vorgesehene Abflugzeit 1545 Uhr an.

1.1.3 In der Zeit zwischen 1520 und 1525 Uhr bestiegen der Pilot und die beiden Passagiere das Flugzeug. Der Pilot nahm vorne links, die Passagiere vorne rechts und hinten rechts

¹ Alle in diesem Bericht angegebenen Zeiten beziehen sich auf Mitteleuropäische Zeit (MEZ)

Platz.

1.1.4 Das Flugzeug OE-FAM war südlich des Raumes zwischen den Hallen 1 und 2 auf dem Abstellplatz parkiert.

1.1.5 Etwa 22 m östlich der OE-FAM, leicht nach hinten gestaffelt (vergl. Beilage), war das einmotorige Flugzeug OE-DCS aufgestellt. Der Pilot hatte die Absicht, in einem späteren Zeitpunkt in Begleitung von der später verunfallten Fussgängerin, die mit der Passagierin bekannt war, ebenfalls nach Innsbruck zurückzufliegen.

1.1.6 Während der Pilot der OE-FAM die beiden Motoren des Flugzeuges etwa 3 bis 4 Minuten am Standplatz warm laufen liess, sah er die ihm nicht bekannte Fussgängerin auf sein Flugzeug zukommen. In der linken Hand trug sie ein Paar Skischuhe und in der rechten eine Tasche. Raschen Schrittes näherte sie sich der rechten Türe der OE-FAM. Diese wurde durch die eine Passagierin ein wenig geöffnet. Die beiden Frauen wechselten kurz einige Worte der Begrüssung, worauf sich die Fussgängerin nach rechts hinten entfernte. Der Pilot versuchte erfolglos, sie durch Rufen und Winken vor dem Gefahrenbereich des Heckpropellers zu warnen. Kaum war sie aus der Sicht der Flugzeuginsassen verschwunden, etwa um 1530 Uhr, sahen diese einige kleine Gegenstände nach schräg rechts hinten wegfliegen. Der Pilot stellte darauf sofort die Motoren ab. Nach dem Verlassen des Flugzeuges stellte er fest, dass die Fussgängerin vom hinteren Propeller getroffen worden war.

1.2 Personenschäden

Die Fussgängerin wurde getötet.

1.3 Sachschäden am Luftfahrzeug

Das Flugzeug wurde nicht beschädigt.

1.4 Beteiligte Personen

1.4.1 Pilot: Jahrgang 1928, österreichischer
Staatsangehöriger

Inhaber des Privatpilotenscheines, Gewichtsklasse A,

ausgestellt durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt in Wien am 3. August 1961, gültig bis am 3. August 1971.

Beginn der fliegerischen Ausbildung 1960 in Innsbruck.

Gesamte Flugerfahrung 770 Std., wovon in den letzten drei Monaten 7:38 Std., auf dem Unfallmuster.

Letzte fliegerärztliche Untersuchung im August 1969. Resultat: tauglich.

1.4.2 Passagiere:

- Jahrgang 1940, österreichische Staatsangehörige
- Jahrgang 1936, österreichische Staatsangehörige

Beide Passagiere besaßen keine fliegerischen Ausweise.

1.4.3 Verunfallte Fussgängerin:

Jahrgang 1939, österreichische Staatsangehörige

Keine fliegerischen Ausweise.

1.5 Luftfahrzeug

Baumuster:	Cessna 337 "Super Skymaster"
Baujahr und Werknummer:	1965 / 337-0151
Charakteristik:	Zweimotoriger, viersitziger Ganzmetall-Schulterdecker mit Bug- und Heckmotor, zwei Leitwerksträgern und einziehbarem Bugradfahrwerk.
Motoren:	Zwei Continental IO-360-C/D Kolbenmotoren von je 210 PS
Propeller:	Mc Cauley constant-speed-Verstellpropeller von 2,59 m Durchmesser
Verkehrsbewilligung:	Zulassungsschein Nr. 1441, ausgestellt am 22. April 1968 durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt in Wien, gültig bis am 15. Mai 1971.
Eigentümer und Halter:	beteiligter Pilot

1.6 Wetter im Unfallraum

Gemäss Bericht der Schweizerischen Meteorologischen Zentralanstalt herrschte zur Unfallzeit folgendes Wetter:

Totalbewölkung:	wolkenlos
Wind:	schwach und veränderlich, zeitweise aus SW 2-4 kt
Temperatur:	-10°C
Taupunkt:	-12°C (relative Luftfeuchtigkeit ca. 85 %)
Luftdruck:	830 mb QFE (6 mb über Standard)
Sonnenstand:	Elevation 10°, Azimut 220°

1.7 Funkverkehr

Bis zum Eintritt des Unfalles keiner.

1.8 Tarmac

Der betonierte Flugzeug-Abstellplatz war grösstenteils mit einer dünnen, festgefahrenen Schneeschicht bedeckt.

1.9 Befund am Unfallort

1.9.1 Die Verunfallte lag knapp hinter der Propellerebene des Heckmotors, leicht rechts der Flugzeuglängsachse.

1.9.2 Es wurden weder Fuss- noch Rutschspuren der Fussgängerin festgestellt.

1.9.3 Während des Warmlaufens der Motoren hatte man dem Flugzeug keine Radschuhe vorgelegt. Es liegen keine Hinweise dafür vor, dass sich die OE-FAM während der Warmlaufzeit von der Stelle bewegt hat.

1.9.4 Die Fussgängerin wollte sich offenbar zum Flugzeug OE-DCS begeben, um Gepäck zu verstauen. Der Weg führte an der OE-FAM vorbei, in der die ihr bekannte Frau als Passagier Platz genommen hatte.

1.9.5 Zur Zeit des Unfalles lag die Unfallstelle im

Schatten der Halle 1, während die Umgebung in grellem Lichte glänzte.

1.9.6 Niemand beobachtete den Unfall.

1.10 Medizinischer Befund

Laut Bericht des Bezirksphysikates Maloja über die Legal-Inspektion der Verunfallten, ist der Tod die ausschliessliche Folge der beim Unfall erlittenen Verletzungen.

1.11 Überlebenschancen

Keine

2. BEURTEILUNG UND SCHLUSSFOLGERUNGEN

2.1 Beurteilung

2.1.1 Es ist nicht möglich, dass der Pilot persönlich alle durch das Flugzeug geschaffenen Gefahrenzonen gegen Dritte absichern kann. Er muss sich darauf verlassen können, dass lediglich mit dem Flugbetrieb vertraute Personen zum Abstellplatz Zutritt haben und dass übrige Personen nur in Begleitung von Besatzungen oder des Bodenpersonals sich in dieser Gefahrenzone bewegen.

2.1.2 Weil unmittelbare Augenzeugen fehlen, ist man bezüglich des Unfallherganges auf Hypothesen angewiesen.

Es ist möglich, dass die Fussgängerin nach hinten vom Flugzeug wegging, wie dies bei konventionell gebauten Flugzeugen mit Bugpropeller üblich und zweckmässig ist. Hierbei geriet sie in den Gefahrenbereich des Heckpropellers. Die unter 1.9.5 geschilderten Beleuchtungsverhältnisse und die unauffällige Bemalung des Heckpropellers können dazu beigetragen haben, dass die Verunfallte die tödliche Gefahr nicht rechtzeitig erkannte.

2.1.3 Nicht auszuschliessen ist die Möglichkeit, dass die Fussgängerin nach dem Wegtreten vom Flugzeug auf dem glatten Boden ausrutschte oder über das rechte Hauptfahrwerk stolperte

und in der Folge in die Gefahrenzone des Heckpropellers fiel. Dabei darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass die Wahrnehmung einer Gefahr im Wirkungsbereich des Propellerstrahls erfahrungsgemäss beeinträchtigt ist.

2.2 Schlussfolgerungen

2.2.1 Befunde

Der Pilot war zur Durchführung des geplanten Fluges berechtigt.

- Das Flugzeug war lufttüchtig und zum Verkehr zugelassen.
- Technische Mängel scheiden als Unfallursache aus.

2.2.2 Unfallursache

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass die Verunfallte infolge unrichtigen Verhaltens in den Gefahrenbereich des Heckpropellers geriet und dabei tödlich getroffen wurde.

Samedan, den 16. Juni 1973

FLUGHAFEN SAMEDAN

Blick von der Ost-Ecke der Halle 1 in Richtung Nord auf
den Abstellplatz vor der Halle 2



----- Route der verunfallten Frau