



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

## über den Unfall

des Flugzeugs Piper L-4 HB-OCH

vom 29. September 1962

auf dem Flughafen Zürich-Kloten

## Sitzung der Kommission

Summarisches Verfahren

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeugs Piper L-4 HB-OCH

vom 29. September 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,

b e s c h l i e s s t :

Der Untersuchungsbericht vom 22. Oktober 1962, der Kommission am gleichen Tage übermittelt, wird genehmigt, mit der Änderung, die sich aus der Stellungnahme des Piloten vom 31. Oktober und derjenigen des Amtes für Luftverkehr des Kantons Zürich vom 8. November 1962 ergeben.

Zirkulation 12./24. November 1962.

U N T E R S U C H U N G S B E R I C H T

über den Unfall

des Motorflugzeugs Piper L-4 HB-OCH

vom : 29. September 1962

Ort : Flughafen Zürich-Kloten

1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde am 30. September 1962 eröffnet.

2. ELEMENTE

21. Insassen

211. Pilot: Jahrgang 1924

Ausweise: Führerausweis für Berufspiloten und  
Fluglehrerausweis für Privatpiloten vom 16.  
November 1953, ausgestellt am 29. September 1955,  
gültig bis 24. Januar 1963.

Flugerfahrung rund 2830 Stunden.

212. Weitere Insassen: Jahrgang 1941

Ausweise: Inhaber des Lernausweises für Motor- und  
Segelflugschüler. Am Anfang der fliegerischen  
Ausbildung.

22. Luftfahrzeug: Flugzeug, Piper J3 (L-4)

Eigentümer: Motorfluggruppe Zürich des Ae.C.S.

Halter: Motorfluggruppe Zürich des Ae.C.S.,

Muster: Piper J3 (L-4)

Gewicht: Bis 2000 kg

Lufttüchtigkeitsausweis vom 1. September 1954, gültig bis 16.  
Januar 1963.

Zulassung für private und gewerbliche Flüge.

23. Gelände:

Rollzone für Leichtflugzeuge, Piste 10/28 Flughafen Zürich-Kloten.

Koordinaten: 684.50/256.700, 422 m/M.

Der mit Flaggen bezeichnete Rasenrollweg verläuft im Abstand von 40 m parallel zum Rollweg 1. Auf der Höhe des Windsackes, unmittelbar neben der dem Rollweg 1 zugekehrten Seite des Rasenrollweges, liegt der üblicherweise verwendete Platz für das Abbremsen der Sport-Flugzeuge.

#### 24. Wetter im Unfallraum zur Unfallzeit:

Westwindlage.

Horizontalsicht: 20 km. Wind 4 Kt aus 240°.

Bewölkung : 1/8 auf 500 m.

3/8 auf 2000 m.

6/8 auf 3000 m.

Wetter hatte keinen Einfluss auf das Unfallgeschehen.

#### 25. Sonstige Angaben:

Frachtflugzeug Canadair CL-44. Max. Startgewicht: 92'990 kg.

Triebwerke: 4 x Rolls-Royce Type 12, Turbopropeller mit je 5730 PS Startleistung. Spannweite: 43.4 m.

Halter und Eigentümer : Seaboard World Airlines, New York, International Airport Jamaica 30, New York USA.

Spezialflug von Frankfurt über Zürich nach Paris.

Im Zeitpunkt des Unfalles war Piste 2\$ in Betrieb.

### 3. FLUGABLAUF UND UNFALL

Ausbildungsflug. Schulvolte, Doppelsteuerflug.

Unfallort und Unfallzeit (MEZ):

Rasenrollweg der Piste 10/28, 1635 Uhr MEZ.

Unfallhergang:

Um ca. 1630 MEZ rollte das Flugzeug HB-OCH vom Hangar Nord weg, überquerte den Rollweg 2 und stellte sich gegenüber dem Windsack, d.h. dem vorgeschriebenen Platz zum Warmlaufenlassen

auf.

Das Frachtflugzeug Canadair CL-44 wurde nach seiner Landung auf der Piste 16 durch den Rollwart über den Rollweg 1 auf den Abstellplatz vor dem Frachtgebäude geführt.

Beim Eindrehen des Frachters auf die Roll-Leitlinie Richtung Gebäude, das nach vorübergehender Bremsung mit etwas verstärkter Leistung erfolgte, geriet der Propellerstrahl in den Bereich des stillstehenden Pipers. Durch Vibrationen wurden die Insassen auf die drohende Gefahr aufmerksam. Der rechte Flügel hob sich, während der Fluglehrer versuchte, mit Gas nach links wegzurollen. Gleichzeitig hob sich aber auch das Heck. Das Flugzeug überschlug sich anschliessend über den Motor und blieb auf dem Rücken liegen. Lehrer und Schüler konnten sich selbst befreien.

#### 4. SCHÄDEN

##### 41. Personenschäden

Fluglehrer: Leichte Prellung am Kopf.

Keine Arbeitsunfähigkeit.

##### 42. Schäden am Luftfahrzeug:

Rechter Flügel: Starke Verdrehung und äussere Beschädigungen. Streben geknickt. Seitenleitwerk: Flosse und Ruder beschädigt, Deformationen bis in die Rumpfstruktur. Propeller: Beidseits der Nabe gebrochen. Rumpfbug: Ölkühler eingebeult, Motorverschalung deformiert.

Voraussichtliche Reparaturkosten ca. Fr. 3'000.-.

Umfang ca. 20 Wertprozent.

#### 5. DISKUSSION

Ein zufälliges Zusammentreffen von stillstehendem Piper und eindrehendem Grossflugzeug hat den Unfall verursacht. Die Insassen des Pipers waren durch den Lärm im eigenen Flugzeug nicht in der Lage, das Herannahen des CL-44 wahrzunehmen.

Auch der Pilot des Grossflugzeuges kann in dieser Phase kaum noch auf Gegenstände hinter seinem Flugzeug achten. Es ist

fraglich, ob er den Piper überhaupt festgestellt, und die möglichen Konsequenzen abgewogen hat. Der Rollwart seinerseits führte das Frachtflugzeug an den unmittelbar in der Nähe liegenden Hindernissen vorbei auf den Abstellplatz.

Dass es überhaupt zum Unfall führen konnte, ist vielmehr den örtlichen Verhältnissen zuzuschreiben.

## 6. SCHLUSS

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass das stillstehende Schulflugzeug vom Strahl eines vorbeierollenden Grossflugzeuges getroffen wurde.

Oberengstringen, den 22. Oktober 1962.

Der Untersuchungsleiter

# Skizze zu Unfall-Rapport No. 26/62

M. 1:1000

