



# **Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfallkommission**

**über den Unfall**

des Flugzeugs Avro 146-RJ100, HB-IXR  
vom 12. Dezember 1996  
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 6. März 1998.

# SCHLUSSBERICHT

---

**LUFTFAHRZEUG** Flugzeug Avro 146-RJ100 "Jumbolino" HB-IXR

**HALTER** Crossair AG, Postfach, 4002 Basel

**EIGENTÜMER** Crossair AG, Postfach, 4002 Basel

---

**PILOT** Schweizerbürger, Jahrgang 1956

**AUSWEIS** für Linienpiloten

**FLUGSTUNDEN** insgesamt 8'700

---

**ORT** Flughafen Zürich

**KOORDINATEN** --- **HOEHE** ---

**DATUM UND ZEIT** 12. Dezember 1996, 1537 UTC

---

**BETRIEBSART** Linienflug

**FLUGPHASE** Zurückstossen (pushback) des Flugzeugs vom Standplatz

**UNFALLART** Kollision mit Lastwagen

---

## PERSONENSCHADEN

	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Tödlich verletzt	---	---	---
Erheblich verletzt	---	---	---
Leicht/nicht verletzt	6	29	

**SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG** Höhenleitwerk, APU-Türe, Luftbremsen

**SACHSCHADEN DRITTER** Linke und rechte Fahrzeugseite

Dieser Bericht wurde ausschliesslich zum Zwecke der Flugunfallverhütung erstellt. Die rechtliche Würdigung der Umstände und Ursachen von Flugunfällen ist nicht Sache der Flugunfalluntersuchung (Art. 24 des Luftfahrtgesetzes vom 21.12.1948 LFG, SR 748.0). Die Untersuchung wurde von Herrn Jean Overney durchgeführt.

## **FLUGVERLAUF**

Um 1632 Uhr erhielt ein Lastwagenfahrer (Catering-Loader) den Auftrag, das Catering des Swissair-Fluges SR 163 beim Flugzeug abzuholen. Er fuhr auf der Fingerdockstrasse A in Richtung Standplatz A-50, wo die MD-11 von SR 163 parkieren sollte. Als sich der Fahrer dem Standplatz näherte sah er, dass die MD-11 in den Dockinnenhof rollte, so dass er sich entschied, bis zum Abstellen der Triebwerke und bis zur Bereitschaft zum Entladen des Flugzeugs zu warten. Er hielt deshalb sein Fahrzeug an und stand dabei zwar ausserhalb der markierten Strasse, aber innerhalb der Standplatzbegrenzung des Dockplatzes A-04 hinter einem Jumbolino. Er stellte den Motor ab und schaltete die Beleuchtung des Fahrzeugs aus.

Im gleichen Moment erhielt die Besatzung von SWR 3794, einer AVRO 146 "Jumbolino", welche auf dem Dockplatz A-04 stand, die Rückrollerlaubnis (pushback-clearance). Der Pilot schaltete das Drehlicht (Rotating Beacon) des Flugzeuges ein und teilte der Bodenmannschaft mit, dass seine Maschine zum Rückrollen und Anlassen der Triebwerke bereit sei.

Der "Supervisor" der Bodenmannschaft kontrollierte, dass keine Hindernisse in der Nähe der Triebwerke standen und gab dem Traktorfahrer das Handzeichen zum Pushback. Der Fahrer schaltete das Drehlicht und die übliche Beleuchtung des Traktors an und der Supervisor bestieg das Fahrzeug. Darauf fuhren sie langsam an.

Nach ca. 30 m stiess die AVRO 146 mit dem Heckteil gegen den abgestellten, unbeleuchteten Lastwagen, der sodann auf die Seite kippte.

Niemand wurde verletzt. An Flugzeug und Lastwagen entstand beträchtlicher Sachschaden.

## **BEFUNDE**

- Das Flugzeug war zum Verkehr zugelassen, die Lizenzen der Besatzung waren gültig.
- Das Flugzeug war auf dem Dockplatz A-04 parkiert.
- Der Lastwagen war zum Kollisionszeitpunkt innerhalb der Standplatzbegrenzung des Dockplatzes A-04 unbeleuchtet, hinter dem Flugzeug abgestellt.
- Zum Unfallzeitpunkt war es dämmerig; die Flutlichtanlage des Dockinnenhofes war eingeschaltet.

## **BEURTEILUNG**

Gemäss Weisungen im Betriebsreglement des Flughafens Zürich bleibt während des Pushbacks der Supervisor mit dem Cockpit verbunden und marschiert seitlich neben dem Flugzeug. Er ist verantwortlich für die Hindernisfreiheit des zugeteilten Standplatzes. Dies gilt insbesondere beim Pushback der AVRO 146, deren tiefliegender Rumpf die Ueberblickbarkeit des dahinterliegenden Geländes für die Bodenmannschaft praktisch verunmöglicht.

Wäre der Supervisor neben der Maschine mitmarschiert, hätte er bei den herrschenden Lichtverhältnissen den Lastwagen, welcher fälschlicherweise an einem ihm nicht zugeteilten Ort abgestellt war, sehen und die Kollision verhindern können.

## **URSACHE**

Der Unfall ist auf mangelnde Aufmerksamkeit des Supervisors beim Pushback eines Linienflugzeuges zurückzuführen, welche zu einer Kollision mit einem falsch abgestellten, unbeleuchteten Cateringfahrzeug führte.

Bern, 17. September 1998

### **EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALLKOMMISSION**

André Piller, Präsident

Jean-Bernard Schmid

Rémy Henzelin

Maja Schwarzenbach Ekel

In den Ausstand trat:

Matthias Schmid