



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeuges LS 4, HB-1662
vom 20. Juli 1992
am Sädelhorn/VS

Résumé HB-1662

Le 20 juillet, le planeur LS4 (HB-1662) décolle de l'aérodrome de Münster à 1449 h. Arrivé dans la région du Sidelhorn, le pilote largue le câble de remorquage. Ensuite, il trouve des courants ascendants à proximité du Blinnenhorn, où il reviendra plus tard. Ainsi, après 1700 h, il s'y trouve en phase ascensionnelle lorsque, selon ses dires, il perd soudain connaissance. Incontrôlé, le planeur s'approche alors d'un plateau au-dessous du sommet du Sädelhorn et se pose sur des éboulis à 2600 m/mer. Le pilote reprend conscience lors du premier choc, sans pouvoir réagir. Grièvement blessé, il sera sauvé par l'équipage d'un hélicoptère. Le planeur est très endommagé.

Cause

L'accident est dû probablement au fait que le pilote s'est évanoui (syncope).

Schlussbericht

Die Voruntersuchung wurde von Remy Henzelin geleitet und mit Zustellung des Voruntersuchungsberichtes vom 16. Juli 1993 an den Kommissionspräsidenten am 31. August 1993 abgeschlossen.

**DIE RECHTLICHE WÜRDIGUNG DES UNFALLGESCHEHENS IST NICHT GEGENSTAND DER UNTERSUCHUNG UND DER UNTERSUCHUNGSBERICHTE
(ART. 2 ABS. 2 DER VERORDNUNG ÜBER DIE FLUGUNFALLUNTERSUCHUNGEN VOM 20. AUGUST 1980)**

LUFTFAHRZEUG Segelflugzeug LS 4 HB-1662

HALTER Segelfluggruppe Aarau, Hans Berger, 5102 Ruppenswil

EIGENTÜMER Segelfluggruppe Aarau, Hans Berger, 5102 Ruppenswil

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1926

AUSWEIS für Segelflieger

FLUGSTUNDEN insgesamt 901:1 während der letzten 90 Tage 21:28
mit dem Unfallmuster 90 während der letzten 90 Tage 13:05

ORT Sädelhorn, Gemeinde Reckingen / VS

KOORDINATEN 665 700 / 144 000 **HOEHE** 2560 m/M

DATUM UND ZEIT 20. Juli 1992, 1735 Uhr Lokalzeit (UTC + 2)

BETRIEBSART Privat

FLUGPHASE Kreisen im Aufwind

UNFALLART Kollision mit dem Gelände

PERSONENSCHADEN

	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Tödlich verletzt	---	---	---
Erheblich verletzt	1	---	---
Leicht oder nicht verletzt	---	---	---

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Schwer beschädigt

SACHSCHADEN DRITTER ---

FLUGVERLAUF

Am Montag, 20. Juli 1992, nahm der Pilot am "Briefing" des Segelfluglagers teil, wo bestimmt wurde, dass er den zweiten Flug am Tage mit dem Segelflugzeug LS4, HB-1662, ausführen könne. Es war sein zweiter Tag im Segelfluglager in Münster. Es kündigten sich günstige meteorologische Bedingungen an, mit 4/8 Cu und einer Basis von 3300 m/M. Nach dem "Briefing" half der Pilot die Segelflugzeuge vorzubereiten und verzehrte einen Imbiss, bestehend aus mehreren Sandwiches und einem Liter Mineralwasser. Gegen 1430 Uhr kehrte das Segelflugzeug HB-1662 vom ersten Flug zurück. Einige Minuten später nahm der Pilot darin Platz und führte Tee und einige Biskuits mit.

Der Start fand um 1449 Uhr statt. Der Schleppzug bewegte sich unmittelbar in nord-östlicher Richtung vom Startplatz aus. In der Gegend des Sidelhorns, auf einer Höhe von 2400 m/M, klinkte der Pilot. Indem er in der Nähe des Blinnenhorns günstige Aufwinde fand, erreichte er eine Höhe von 3300 m/M. Darauf flog er gegen das Mittaghorn und das Rappental, wo weniger günstige Bedingungen ihn veranlassten, mit einer halben Drehung die Richtung Flugplatz Münster einzuschlagen, um für eine allfällige Landung bereit zu sein. Der Pilot entschied sich indessen in die Gegend des Blinnenhorns zurückzukehren, um nachzusehen, ob die zu Beginn des Fluges angetroffenen Aufwinde noch aktiv seien, was der Fall war. In diesem Sektor, auf einer Höhe von 2700 m/M, zeigte das Variometer eine Steiggeschwindigkeit von 1 m/s und das Flugzeug war ausgetrimmt auf eine Geschwindigkeit von 80 - 90 km/h. Hier wurde der Pilot gemäss seinen Angaben von einem schlagartigen Bewusstseins-Verlust (Synkope) befallen. Ohne Kontrolle näherte sich das Flugzeug Ringjini, einem grossen Geröllfeld auf 2600 m/M unterhalb des Gipfels des Sadelhorns, wo noch einige Schneefelder zurückgeblieben waren. Dieses Hochplateau weist eine Neigung von 25 Grad gegen Norden auf, während von Westen her das Gelände praktisch horizontal verläuft.

Das Segelflugzeug, immer noch im unkontrollierten Zustand, näherte sich von Westen dem Geröllfeld mit einer Geschwindigkeit und einer Fluglage, die praktisch einem normalen Anflug entsprach, und kam tangential mit dem Gelände in Berührung. Der Pilot kam wieder zum Bewusstsein, als das Flugzeug mit dem Rumpf die ersten Steine berührte. Er konnte keinen Einfluss mehr nehmen auf den weiteren Verlauf. Das Segelflugzeug kam mit sehr kleiner Geschwindigkeit an einem grossen Felsblock zum Stillstand, wobei die Rumpfspitze beschädigt wurde.

Beim Aufschlag wurde der Pilot schwer verletzt und das Flugzeug erlitt umfangreiche Schäden.

Nach dem Stillstand des Flugzeuges versuchte der Pilot auf verschiedenen Frequenzen mit dem Flugplatz Münster sowie auch mit anderen Segelflugzeugen Verbindung aufzunehmen, jedoch ohne Erfolg. Obwohl am Rücken verletzt verliess er das Flugzeug und schickte sich an ins Tal hinunterzusteigen, als er von einer Helikopter-Besatzung ausfindig gemacht wurde, welche ihn dann rettete.

BEFUNDE

Der Pilot besass einen gültigen Ausweis.

Das Segelflugzeug war zum Verkehr zugelassen.

Masse und Schwerpunkt befanden sich innerhalb der zulässigen Grenzen.

Der Pilot verfügte über ein normales Training und kannte die Region gut.

Der Pilot hatte alle Vorkehrungen getroffen, um einem Unwohlsein vorzubeugen, das seinen physischen Zustand während des Fluges hätte beeinflussen können.

Der Unfall ereignete sich nach einer Flugzeit von 2 Std. 46 Min.

Der ganze Flug wickelte sich unter normalen meteorologischen Bedingungen ab. Nach Aussagen des Piloten trat der Bewusstseins-Verlust plötzlich auf, ohne vorgängige Anzeichen.

Das Segelflugzeug war nicht mit einem ELT ausgerüstet.

BEURTEILUNG

Fast jedes Jahr seit 1973 nahm der Pilot während einer oder zwei Wochen an Segelfluglagern in Münster teil, die von der Segelfluggruppe Aarau organisiert wurden. Er war demzufolge mit dem Gebirgsflug und mit den Höhenänderungen vertraut und kannte die verschiedenen Phänomene, welchen die Segelflieger unterworfen sind.

Seit dem 1. März 1992 bis zum Unfalltag hatte der Pilot 18 Stunden 52 Minuten in 10 Flügen ausgeführt, wovon 3 Std. 7 Min. in Münster am Tage vor dem Unfall. Sein Training kann als normal bezeichnet werden und es ist anzunehmen, dass der Flug am Vortag ihm erlaubt hat, sich erneut mit dem Höhenflug vertraut zu machen.

Obwohl der Pilot vor dem Flug geholfen hat die Segelflugzeuge bereitzustellen, stellte das keine besondere Anstrengung dar, die seine Handlungsfähigkeit negativ hätte beeinflussen können. Gemäss seinen Aussagen fühlte sich der Pilot während des Fluges sehr entspannt und in einem ganz normalen Zustand.

Vom Start weg trug der Pilot einen Hut. Im übrigen nahm er Tee und einige Biskuits zu sich.

Gemäss den Erklärungen des Piloten war er bis zum Unfalltag nie das Opfer von irgendwelchem Unwohlsein, weder im Flug noch in seiner übrigen Zeit.

Gemäss Aussagen des medizinischen Experten des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) gibt es verschiedene Arten von Unwohlsein, die im Flug auftreten und zu einem Unfall führen können. Es ist jedoch schwierig die Ursachen mit Sicherheit zu bestimmen.

Der Topographie und der Art des überflogenen Geländes Rechnung tragend und der Tatsache, dass das Segelflugzeug im Moment des Aufschlages unkontrolliert war, ist das Ueberleben des Piloten auf das Zusammentreffen ausserordentlicher Umstände zurückzuführen.

Der Unfall wurde durch keine Zeugen beobachtet.

URSACHE

Der Unfall ist wahrscheinlich zurückzuführen auf:

Verlust des Bewusstseins (Synkope).

Die Kommission verabschiedete den Schlussbericht einstimmig.
R. Henzelin trat in Ausstand.

Bern, 2. Dezember 1993

EIDG. FLUGUNFALL-
UNTERSUCHUNGSKOMMISSION
Der Präsident:

sig. H. Angst.