



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

## über den Unfall

des Segelflugzeuges ASW 19, HB-1637  
vom 3. August 1992  
Ritzigeralp / VS

## Résumé HB-1637

Seize minutes après avoir décollé de l'aérodrome de Münster et neuf minutes après s'être séparé de l'avion remorqueur, le planeur ASW 19 (HB-1637) longe le flanc de la vallée de Conches au cap 45, puis il effectue un virage de 180° à droite en légère montée. A la fin du virage, son vol ascensionnel s'accroît, mais il part soudain à droite face à la pente, pique du nez et s'abat sur l'alpe de Ritzigen, à 2260 m/mer. Le pilote, qui a participé à plusieurs camps en montagne, mais qui ne bénéficie toutefois pas d'un long entraînement (152 h), est tué; l'appareil est très endommagé.

### Causes

L'accident est dû

- à un décrochage, à la suite d'un virage en montée de 90° face à la pente;
- à une manoeuvre effectuée trop près du sol.

**Schlussbericht**

Die Voruntersuchung wurde von Remy Henzelin geleitet und mit Zustellung des Voruntersuchungsberichtes vom 16. August 1993 an den Kommissionspräsidenten am 17. September 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 ASW 19 HB-1637

**HALTER** Segelfluggruppe Nidwalden, 6370 Stans

**EIGENTÜMER** Segelfluggruppe Nidwalden, 6370 Stans

---

**PILOT** Schweizerbürger, Jahrgang 1961

**AUSWEIS** für Segelflieger

**FLUGSTUNDEN** insgesamt 152:18 während der letzten 90 Tage 5:27  
mit dem Unfallmuster 14:49 während der letzten 90 Tage 4:28

---

**ORT** Ritzigeralp / Gemeinde Ritzigen/VS

**KOORDINATEN** 659 350 / 147 230 **HOEHE** 2260 m/M

**DATUM UND ZEIT** 3. August 1992, 1240 Uhr Lokalzeit (UTC+2)

---

**BETRIEBSART** Privat

**FLUGPHASE** Hangflug

**UNFALLART** Kollision mit dem Gelände

**PERSONENSCHADEN**

	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b>	<b>Drittpersonen</b>
Tödlich verletzt	1	---	---
Erheblich verletzt	---	---	---
Leicht oder nicht verletzt	---	---	---

**SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG** Schwer beschädigt

**SACHSCHADEN DRITTER** ---

## **FLUGVERLAUF**

Am 3. August 1992 um 1224 Uhr startete der Pilot auf dem Flugplatz Münster an Bord des Segelflugzeuges ASW 19, HB-1637. Um 1231 Uhr klinkte er das Seil vom Schleppflugzeug und drehte über die Ritzigeralp. Gegen 1240 Uhr wurde er von 2 Touristen, die sich in der Gegend befanden, beobachtet. Das Segelflugzeug flog dem Hang entlang mit einem Kurs von etwa 45° und drehte dann, gemäss Aussagen der Zeugen, um 180° nach rechts in einem leichten Sinkflug. Am Ende der Kurve leitete der Pilot einen deutlichen Steigflug ein und befand sich immer noch im Steigen als das Flugzeug plötzlich nach rechts gegen den Hang drehte.

Nach diesem Manöver senkte sich die Nase des Segelflugzeuges brüsk nach unten, gefolgt von einem Aufschlag am Boden, 50 m vom Stall der Ritzigeralp und etwa 100 m von den Zeugen entfernt.

Der Pilot erlitt tödliche Verletzungen. Das Segelflugzeug wurde schwer beschädigt.

## **BEFUNDE**

- Der Pilot war Träger eines gültigen Führerausweises für Segelflieger.
- Es lagen keine Anzeichen vor, dass der Pilot nicht in der Lage gewesen wäre den Flug durchzuführen.
- Das Segelflugzeug war zugelassen für VFR bei Tag und war versehen mit gültigen amtlichen Dokumenten. Die Untersuchung hat keine Hinweise auf technische Defekte ergeben, die den Unfall hätten begünstigen oder verursachen können.
- Die Masse und der Schwerpunkt des Segelflugzeuges lagen innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen.
- Der Pilot war mit dem Gebirgsflug vertraut und kannte die Region gut. Sein allgemeines Training war verhältnismässig gering.
- Am Unfalltag waren die meteorologischen Bedingungen für Segelflug günstig.
- Die Spuren am Boden, der Zustand der Trümmer und die Erklärungen der Zeugen bestätigen, dass das Segelflugzeug abgekippt ist, unmittelbar nach einer steigenden Kurve gegen Hang, wo es aufschlug bevor der Pilot den normalen Flugzustand wieder herstellen konnte.  
Der Hang weist im Gebiet der Unfallstelle eine Neigung von ca. 25 - 30° auf.

## BEURTEILUNG

Der Pilot hat seine Ausbildung auf Segelflugzeugen am 28. April 1980 begonnen. Seit dem 12. Juli 1980 flog er vom Flugplatz Buochs aus. Er unterbrach seine fliegerische Aktivität vom 31. Mai 1987 bis zum 25. Juni 1989. Am 30. Juni 1991 begann er seine Umschulung auf das Muster ASW 19 und führte 14:49 Std. in 15 Flügen aus. Bis zum Unfallflug betrug sein gesamtes Training 152:18 Std. Er nahm an mehreren alpinen Segelfluglagern teil, insbesondere in Münster 1981, 1982, 1984 und 1991, sowie in San Vittore 1986 und 1992 und in Samedan 1986. Der Pilot war demzufolge mit der Technik des Gebirgsfluges vertraut und hätte die elementaren Regeln dieser Disziplin kennen müssen, obwohl sein allgemeines Training als verhältnismässig gering bezeichnet werden kann.

Das Bild der Schäden des Segelfluges sowie die Spuren im Gelände erlauben die Folgerung, dass das Flugzeug den Boden mit dem rechten Flügel und der Nase, praktisch senkrecht zum Hang, berührt hat und dass auf eine relativ hohe Fallgeschwindigkeit geschlossen werden kann als Folge eines Abkippens. Dies wird bestätigt durch die Zeugen, die folgendes präzisieren: "Der Pilot zog die Schleife zum Hang hin, immer noch im Steigflug. Plötzlich senkte sich die Schnauze des Flugzeuges und sank rapid gegen den Hang, wo es dann frontal zum Hang aufprallte. Vom Moment des Absackens bis zum Aufprall vergingen ca. 2 sec."

Nach dem Aufprall führte das Segelflugzeug eine halbe Drehung nach rechts aus, während welcher der Rumpf entzweibrach.

Die Bremsklappen des rechten Flügels war ausgefahren, obwohl der Betätigungshebel auf der Position "Eingefahren" stand. Dies lässt vermuten, dass sich die Bremsklappe von selbst geöffnet hat.

## URSACHEN

Der Unfall ist zurückzuführen auf:

- Abkippen als Folge einer steigenden Kurve von 90° gegen den Hang.
- Ein in ungenügendem Abstand zum Hang ausgeführtes Flugmanöver.

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

Bern, 10. Februar 1994

EIDG. FLUGUNFALL-  
UNTERSUCHUNGSKOMMISSION  
Der Präsident:

gez. H. Angst