



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Heissluftballons Cameron N 90 HB-BFD

vom 13. September 1987

Luterbach/Wasenegg/BE

RESUME

Le départ de la montgolfière, retardé pour des raisons météorologiques, a lieu à 18h46, au stade du Wankdorf de Berne.

Le vol se déroule d'abord lentement. Arrivé dans la région de Geristein, le pilote remarque les signes d'un fort vent au sol, ce qui l'incite à envisager un atterrissage à la première occasion. Il rappelle aux passagers les consignes quant au comportement en cas d'utilisation du panneau de déchirure, et leur fait mettre un casque. Dans la région de Luterbach - Wasenegg, il aperçoit un terrain de 300 m, libre d'obstacle.

L'approche a lieu sans problème. D'une hauteur de 25 m environ, le pilote lance le guiderope et la nacelle se redresse dans une position idéale. Le contact avec le sol est brusque, mais pas dangereux.

Durant la manoeuvre d'atterrissage, l'un des passagers fait un bond dans la nacelle en pensant pouvoir ainsi atténuer la violence de l'impact. Il est alors projeté en avant de tout son poids contre le pilote, et lui casse le cou-de-pied gauche.

CAUSE

La blessure subie par le pilote est due au comportement inopiné d'un passager lors d'un atterrissage à l'aide du panneau de déchirure.

Die Voruntersuchung wurde von Erich Zweifel geleitet und mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 27. Oktober 1987 an den Kommissionspräsidenten am 11. November 1987 abgeschlossen.

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

LUFTFAHRZEUG Heissluftballon Cameron N 90 HB-BFD
HALTER) Privat
EIGENTUEMER

AUSWEIS Schweizerbürger, Jahrgang 1951
für Ballonfahrer

FLUGSTUNDEN	INSGESAMT 262	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 19:45
	MIT DEM UNFALLMUSTER 262	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 19:45

ORT Luterbach/Wasenegg/BE
KOORDINATEN 613 400/206 400 **HOEHE ü/M** 802 m
DATUM UND ZEIT 13. September 1987 um 1934 Uhr Lokalzeit (UTC+2)

BETRIEBSART Privatverkehr
FLUGPHASE Landung
UNFALLART Verletzung des Piloten bei der Landung

BETEILIGTE PERSONEN	BESATZUNG	FLUGGÄSTE	DRITTPERSONEN
TÖDLICH VERLETZT			
ERHEBLICH VERLETZT	1		
LEICHT ODER NICHT VERLETZT		2	

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG ---

SACHSCHADEN DRITTER ---

FAHRTVERLAUF

Am Sonntag, den 13. September sollte der Fahrer anlässlich einer Jugendveranstaltung am Nachmittag aus dem Wankdorf-Station in Bern mit Passagieren eine Heissluftballonfahrt durchführen. Da Wind und Thermik zu stark waren, verschob er den Start auf den Abend.

Nachdem um 1800 Uhr Lokalzeit praktisch Windstille herrschte, entschloss sich der Pilot zum Start, der um 1846 Uhr erfolgte. Nach anfänglich langsamer Fahrt stellte der Pilot in der Gegend von Geristein Anzeichen von stärkerem Bodenwind, die ihn zur Landung bei der nächsten Gelegenheit bewogen, fest. Die Passagiere erinnerte er an das bereits vor dem Start instruierte Verhalten bei einer Reissbahnlandung, und er rüstete sie mit Helmen aus. In der Gegend von Luterbach-Wasenegg bot sich ein ca. 300 m langes hindernisfreies Gelände zur Landung an.

Bei etwa 15 kt Wind erfolgte der Anflug problemlos. Auf einer Höhe von ca. 25 m gab der Fahrer das Schleppseil ab, worauf sich der Korb schön ausrichtete. Der Bodenkontakt wurde als hart, jedoch nicht gefährlich empfunden.

Während der Landephase sprang ein Passagier im Korb auf, in der Meinung, dadurch den Landestoss lindern zu können. Dabei wurde er nach vorne geworfen; er prallte mit seinem ganzen Gewicht auf den vor ihm stehenden Fahrer, der am linken Fussgelenk einen Bruch erlitt.

BEFUNDE

- Der Fahrer war berechtigt, die Fahrt auszuführen.
- Der Ballon war zum Verkehr zugelassen. Die Beladung befand sich innerhalb der zulässigen Grenzen.
- Wetter gemäss SMA: Die Schweiz lag am Nordrand eines Hochs über dem westlichen Mittelmeer. Zur Zeit des Unfalles war es wolkenlos, mit einer Sicht über 20 km. Wind aus SW-W mit 5-10 kt. Sonnenstand: Azimut 275°, Höhe 00°.

BEURTEILUNG

Der Entschluss zur Landung und die Wahl des Geländes für eine Reissbahnlandung waren unter den festgestellten Windverhältnissen zweckmässig.

Die Passagiere waren vor der Landung mit Helmen ausgerüstet und an das bereits vor dem Start erläuterte Verhalten bei der Landung erinnert worden. Das völlig unerwartete Fehlverhalten eines Passagiers konnte der Fahrer nicht verhindern.

Die Verletzung des Fahrers ist ausschliesslich auf dieses Fehlverhalten zurückzuführen.

URSACHE

Die Verletzung des Fahrers ist auf das unerwartete Fehlverhalten eines Passagiers bei einer Reissbahnlandung zurückzuführen.

An der Sitzung vom 15. Januar 1987 nahmen Dr. Ch. Ott, J.-P. Weibel, M. Marazza, H. Angst und J.-B. Schmid, an der Sitzung vom 9. März 1988 J.-P. Weibel, H. Angst und J.-B. Schmid teil. Die Kommission verabschiedet den Schlussbericht einstimmig.

Bern, 9. März 1988

Eidgenössische Flugunfall-
Untersuchungskommission
Der Vize-Präsident:

sig. J.-P. Weibel