



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Heissluftballons Cameron N 105 HB-BHO

vom 18. Oktober 1987

Dürrenroth/BE

RESUME

Lors d'une compétition, la montgolfière HB-BHO décolle à 08h45 dans de mauvaises conditions de visibilité. Au sol, le vent est pratiquement nul, mais à une faible hauteur il atteint une quinzaine de noeuds. De Geiss (LU), le vol suit un itinéraire passant par Willisau, Gettnau et Huttwil. Après cette dernière localité, la visibilité s'améliore nettement. La bise est d'ailleurs plus forte et la vitesse de l'aérostat s'accroît jusqu'à 20-25 noeuds. Dans cette région, le pilote décide d'atterrir dès qu'il en aura l'occasion.

Après Dürrenroth, le pilote profite du versant sous le vent offert par un vallon latéral, près du hameau Hueben, pour ralentir quelque peu. Toutefois, divers obstacles l'empêchent de se poser. Un peu plus loin, il remarque un pré montant en pente douce où il pourrait atterrir en utilisant le panneau de déchirure. A une vitesse de 1 m/sec., le contact avec le sol n'est pas particulièrement violent. La nacelle est traînée sur une centaine de mètres avant que le ballon ne s'arrête.

Le second pilote est blessé au pied droit; le jour suivant, il apparaît qu'il s'agit d'une fracture à la base du tibia.

CAUSE

L'accident est dû à un atterrissage à l'aide du panneau de déchirure sur un terrain non propice.

Die Voruntersuchung wurde von Erich Zweifel geleitet und mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 27. November 1987 an den Kommissionspräsidenten am 11. Dezember 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 105 HB-BHO
HALTER Privat
EIGENTUEMER Privat

FAHRER Schweizerbürger, Jahrgang 1934
AUSWEIS für Ballonfahrer

FLUGSTUNDEN	INSGESAMT 102:05	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 18:50
	MIT DEM UNFALLMUSTER 102:05	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 18:50

ORT 3465 Dürrenroth/BE
KOORDINATEN 625 000/214 300 **HOEHE ü/M** 790 m
DATUM UND ZEIT 18. Oktober 1987, 1100 Uhr Lokalzeit (UTC+2)

BETRIEBSART Privatverkehr/Wettfahrt
FLUGPHASE Landung
UNFALLART Verletzung des zweiten Fahrers bei der Landung

BETEILIGTE PERSONEN

	BESATZUNG	FLUGGÄSTE	DRITTPERSONEN
TÖDLICH VERLETZT			
ERHEBLICH VERLETZT	1		
LEICHT ODER NICHT VERLETZT	1	1	

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG ---

SACHSCHADEN DRITTER ---

FAHRTVERLAUF

Am Sonntag, den 18. Oktober wurde in Geiss/LU eine Wettfahrt (Fuchsjagd) organisiert; es nahmen etwa 50 Heissluftballone daran teil. Die Meteorologen teilten dem Veranstalter folgende Prognose mit: schwache Bise, max. 5-10 kt, Dunst-Untergrenze 900 bis 1'100 m/M. Der um 0800 Uhr (Lokalzeit) gestartete "Fuchsballon" stand während etwa 10 Minuten unbeweglich über Geiss, wobei die Besatzung vereinzelt Nebelfelder meldete. Sobald er an Höhe gewann, wurde er von einer Windströmung erfasst.

Die Wettfahrtteilnehmer starteten in drei Gruppen. Der Fahrer des Ballons HB-BHO startete um 0845 Uhr bei ungünstigen Sichtverhältnissen. Während am Boden fast Windstille herrschte, betrug die Windgeschwindigkeit bereits auf geringer Höhe etwa 15 kt. Die Fahrt führte über Willisau und Gettnau in Richtung Huttwil. Nach dieser Ortschaft verbesserte sich die Sicht wesentlich. Mit zunehmender Bise beschleunigte sich die Fahrt bis auf ca. 20-25 kt. Der Fahrer entschloss sich in dieser Gegend zu einer gelegentlichen Landung. Im Hinblick auf eine zu erwartende Reissbahnlandung wurden die entsprechenden Vorkehrungen getroffen, u.a. Helme angelegt. Nach Dürrenroth nützte der Fahrer das Lee eines kleinen Seitentals bei Hüben, um die Fahrt abzubremsen; allerdings war eine Landung wegen Hindernissen nicht möglich. Etwas weiter bot sich eine leicht ansteigende Wiese für eine Reissbahnlandung an. Der Bodenkontakt war mit etwa 1 m/s nicht übermässig hart. Bis zum Stillstand des Ballons wurde die Korb-schaft noch ca. 90-100 m am Boden geschleift.

Der zweite Fahrer erlitt eine Verletzung am linken Fuss, die sich am nächsten Tag als Schuhrandbruch erwies.

BEFUNDE

- Beide Fahrer waren berechtigt, die Fahrt auszuführen.
- Der Ballon war zum Verkehr zugelassen.
- Wetter gemäss SMA: Hochdrucklage mit Bise und Nebel über dem Mittelland, Nebelobergrenze um 900 m/M, Wind E-ENE um 10 kt, Böen bis 20 kt, Sicht mehr als 5-10 km, wolkenlos.
- Es wurde erst am folgenden Tag eine gemäss Vorschriften als erheblich zu bezeichnende Verletzung festgestellt.

BEURTEILUNG

Die Sicht- und Windverhältnisse müssen als an der Grenze des Zumutbaren betrachtet werden. Der Druck der bevorstehenden Konkurrenz auf die Veranstalter mag den Entschluss zum Start beeinflusst haben.

Die Entschlüsse des Fahrers, das Lee eines Tals auszunützen und auf einer ihm geeignet scheinenden Wiese eine Reissbahnlandung durchzuführen, waren zweckmässig. Der verhältnissmässig harte Bodenkontakt ergab sich wegen des leicht ansteigenden Geländes, war aber an sich nicht gefährlich. Die Verletzung des zweiten Fahrers ist wahrscheinlich auf eine unglückliche Fussstellung bei der Landung zurückzuführen. Sein Körpergewicht (über 100 kg) mag dazu beigetragen haben.

URSACHE

Der Unfall ist auf eine Reissbahnlandung in ungünstigem Gelände zurückzuführen.

An der Sitzung vom 15. Januar 1988 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