



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Gasballons BFB 1050 HB-BGU
vom 30. April 1989
in Ins/BE

RESUME

Le ballon à gaz BFB 1050 (HB-BGU) décolle à 0930 h de Zurzach, par temps de bise. Après un peu moins de quatre heures de vol, le pilote décide par précaution de se poser au nord d'Anet, sur un terrain très propice. Il choisit d'effectuer un atterrissage au panneau de déchirure. Le premier contact avec le sol est assez violent (panneau fermé) et le ballon remonte de 10 à 15 m. Lors de l'arrêt, la corbeille se renverse. Un passager devra plus tard se rendre à l'hôpital.

Cause

L'accident est dû à une tactique d'atterrissage inadéquate.

Facteurs contributifs:

- Ouverture du panneau de déchirure au mauvais moment
- Faible expérience du pilote.

Die Voruntersuchung wurde von E. Zweifel geleitet und mit Zustellung des Voruntersuchungsberichtes vom 1. Juli 1989 an den Kommissionspräsidenten am 3. August 1989 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 Gasballon BFB 1050 HB-BGU
HALTER Ballonclub Kolanda, 4102 Binningen
EIGENTUEMER Privat

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1950
AUSWEIS für Gasballonfahrer
FLUGSTUNDEN/FAHRTEN

	INSGESAMT 75:28	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 4:07
MIT DEM UNFALLMUSTER	75:28	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 4:07

ORT Ins/BE
KOORDINATEN 573 240 / 206 990 **HOEHE ü/M** 448 m
DATUM UND ZEIT 30. April 1989, 1315 Uhr Lokalzeit (UTC+2)

BETRIEBSART Privatverkehr
FLUGPHASE Landung
UNFALLART Harter Aufschlag

BETEILIGTE PERSONEN

	BESATZUNG	FLUGGÄSTE	DRITTPERSONEN
TÖDLICH VERLETZT	---	---	---
ERHEBLICH VERLETZT	---	1	---
LEICHT ODER NICHT VERLETZT	1	3	

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG ---
SACHSCHADEN DRITTER ---

FLUGVERLAUF

Der Pilot startete am 30. April 1989 um 0930 Uhr in Zurzach mit 4 Passagieren zu einer Sportfahrt. Aufgrund einer Anfrage bei der Schweizerischen Meteorologischen Anstalt Zürich (SMA) war ihm bekannt, dass an diesem Tag eine mässige Bise herrschte. Nach anfänglich ruhiger Fahrt mit ca. 10 - 15 km/h über Villigen, Bözberg, Olten, kamen im Raume Kestenholz stärkere Turbulenzen auf. Nach Attisholz nahm dann auch die Geschwindigkeit stetig zu. Da der Ballastverbrauch in dieser Situation gross war, entschloss sich der Pilot vor dem Neuenburgersee zu landen, um nicht in den Jura getrieben zu werden. Auf der Höhe von Täufelen liess er den Ballon absinken. Nördlich von Ins bot sich eine praktisch hindernisfreie Ebene zur Durchführung einer Reissbahnlandung an. Mit ca. 2 m/s Sinkgeschwindigkeit erfolgte der Landeanflug. Die Passagiere wurden frühzeitig und korrekt über das Verhalten bei einer Reissbahnlandung instruiert. Ein Passagier wurde beauftragt, auf Befehl des Piloten das Schleppseil abzugeben. Auf ca. 50 m/G, mit einer Geschwindigkeit von ca. 40 km/h und einer Sinkgeschwindigkeit von ca. 2 m/s, wurde das Schleppseil abgegeben. Nach ca. 200 m erfolgte der erste Bodenkontakt mit geschlossener Reissbahn. Der Aufschlag wurde als recht hart empfunden. Der Ballon stieg sofort wieder auf ca. 10 - 15 m. Vor dem zweiten Bodenkontakt hatte der Pilot die Reissbahn praktisch voll aufgerissen. Der Korb kam nach ca. 1 m zum Stillstand und kippte in Windrichtung um (Hundshaus).

Der mit der Abgabe des Schleppseils beauftragte Passagier klagte nach der Landung über recht starke Rückenschmerzen. Er glaubte, dass es ihm beim Aufschlag "die Luft verschlagen" habe, ahnte jedoch noch nicht, dass er sich eine Rückenverletzung zugezogen haben könnte. Als er nach zwei Tagen immer noch starke Schmerzen verspürte, suchte er einen Arzt auf, der eine starke Wirbelquetschung feststellte und den Patienten sofort hospitalisierte.

BEFUNDE

- Der Pilot war berechtigt, die vorgesehene Fahrt durchzuführen.
- Das Luftfahrzeug war lufttüchtig und zum Verkehr zugelassen.
- Die Passagierzahl lag innerhalb der zugelassenen Anzahl.
- Wetter (gemäss Bericht der Schweizerischen Meteorologischen Anstalt Zürich):

Allgemeine Wetterlage:

Hochdrucklage mit Bise.

Wetter am Unfallort und zur Unfallzeit:

Wetter/Wolken: 5 - 6/8 Basis 1500 - 2000 m/M
Sicht: mehr als 10 km
Wind: NE 10 - 15 kt, Böen bis 25 kt
Luftdruck: 1021 hPa QNH
Gefahren: mässige Bisenturbulenz

BEURTEILUNG

Die Windverhältnisse am Unfalltag liessen eine Ballonfahrt ohne Frage zu. An den unerfahrenen Piloten stellte diese Reissbahnlandung hingegen recht grosse Anforderungen.

Die Wahl des Landegeländes darf als ideal bezeichnet werden.

Die Sinkgeschwindigkeit war beim ersten Bodenkontakt mit ca. 2 m/s zu gross. Zudem befand sich die Reissbahn im geschlossenem Zustand, sodass der Ballon sofort wieder aufstieg. Das Oeffnen der Reissbahn im aufsteigenden Ast, wo sich der Ballon praktisch in einer unkontrollierten Lage befand, bewirkte im Anschluss daran einen harten Aufschlag.

URSACHE

Der Unfall ist auf eine unzweckmässige Landetaktik zurückzuführen.

Zum Unfall haben beigetragen:

- Oeffnen der Reissbahn zum falschen Zeitpunkt,
- geringe Flugerfahrung des Piloten.

An den Sitzungen vom 26. Oktober 1989 und 14. Dezember 1989 nahmen H. Angst, J.-B. Schmid, M. Marazza, R. Henzelin und M. Soland teil. Die Kommission verabschiedet den Schlussbericht einstimmig.

Bern, 14. Dezember 1989

Eidgenössische Flugunfall-
Untersuchungskommission
Der Präsident:

sig. H. Angst