



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

## über den Unfall

des Hessluftballons Colt 105A, HB-BBE  
vom 24. Januar 1993  
Boltigen/BE

## **Résumé HB-BBE**

Deux montgolfières décollent de Gstaad pour un vol de plaisance. Elles restent d'abord 45 minutes dans la région de Saanen avant de se diriger vers Zweisimmen où la première atterrit encore par vent calme. Mais son pilote avertit sa collègue que les conditions commencent à se dégrader. Celle-ci, qui parle l'anglais et le français, est accompagnée de deux couples dont trois personnes ne parlent que l'allemand, la quatrième servant d'interprète. Elle tente de se poser à bonne distance de lignes électriques et d'obstacles. La réserve de gaz se faisant rare, elle décide de traverser le fond de la vallée et choisit un sommet arrondi exposé au vent. Lors de l'atterrissage brutal, la corde du panneau de déchirure lui échappe; elle ne pourra la saisir que dans la phase finale. Le ballon arrache une clôture et la corbeille se renverse après avoir glissé sur 200 m. Les passagers subissent des contusions et l'un d'eux se brise le péroné.

### **Causes**

L'accident est dû à

- une sous-estimation d'un brusque changement de temps en montagne;
- un atterrissage rapide et brutal sur une crête exposée au vent;
- une étude insuffisante des conditions météorologiques avant le décollage;
- des difficultés de compréhension entre le pilote et les passagers.

## Schlussbericht

Die Voruntersuchung wurde von Hans-Jörg Fröhlin und mit Zustellung des Voruntersuchungsberichtes vom 28. Januar 1994 an den Kommissionspräsidenten am 10. Februar 1994 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** Heissluftballon Colt 105A HB-BBE

**HALTER** Büker Hans-Heinrich, 1837 Château d'Oex

**EIGENTÜMER** Büker Hans-Heinrich, 1837 Château d'Oex

---

**PILOT** Britische Staatsangehörige, Jahrgang 1964

**AUSWEIS** Licence de pilote de ballon libre à air chaud , ausgestellt durch die französischen Behörden

**FLUGSTUNDEN** insgesamt 528 während der letzten 90 Tage 11  
mit dem Unfallmuster 4:25 während der letzten 90 Tage 2

---

**ORT** Boltigen/BE

**KOORDINATEN** 596 700 / 161 550 **HOEHE** 1400 m/M

**DATUM UND ZEIT** 24. Janaur 1993, 1240 Uhr Lokalzeit (UTC + 1)

---

**BETRIEBSART** Gewerbsmässige Ballonfahrt / Passagierfahrt

**FLUGPHASE** Landung

**UNFALLART** Harte Landung

---

### PERSONENSCHADEN

	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Tödlich verletzt	---	---	---
Erheblich verletzt	---	1	---
Leicht oder nicht verletzt	1	3	

**SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG** ---

**SACHSCHADEN DRITTER** Pfosten eines Weidezaunes beschädigt

## VORBEMERKUNG

Der Unfall ereignete sich am 24. Januar 1993. Das Büro für Flugunfalluntersuchungen wurde am 28. Januar 1993 durch eine Passagierin schriftlich davon in Kenntnis gesetzt.

## FAHRTVERLAUF

Die Pilotin akzeptierte eine Anfrage der Ballonfahrtunternehmung Bükler, Château d'Oex, ab Gstaad am 24. Januar 1993 eine Passagierfahrt zu pilotieren. Der Pilotin, die englisch und französisch spricht, wurden zwei Ehepaare zugeteilt, drei der vier Personen waren nur deutschsprachig. Die Instruktion der Passagiere betreffend Verhalten im Korb erfolgte durch den deutschsprechenden Nachfahrer X.

Der Start erfolgte gleichzeitig mit einem zweiten Heissluftballon der Unternehmung Bükler um 1040 Uhr ab Ballonhafen Hans Bükler Gstaad. Die ersten 45 Minuten schwebten die Ballone in Höhen unter 1400 m/M in der Geländekammer Gstaad- Saanen bei variablen, leichten Winden. In Höhen über 1400 m/M verschoben sich die Mongolfieren Richtung Zweisimmen, wo der Ballon mit Pilot X bei Windstille um 1150 Uhr hofrätlich landete.

Ueber Funk informierte der gelandete Pilot X die Pilotin Y, dass die Windsituation sich ungünstig verschärfe.

Der Pilotin Y gelang es trotz mehreren Versuchen nicht in sicheren Distanzen von elektrischen Leitungen und Hindernissen im Raume Zweisimmen zu Boden zu kommen. Sie entschloss sich, angesichts schwindender Propangasreserven, durch Steigen den Talkessel Zweisimmens zu verlassen und landete hart auf einer windexponierten, offenen Bergkuppe um 1240 Uhr bei Horn Oberboltigen.

Der Ballonkorb blieb nach heftigem Aufschlag und seitlicher Drehung nach ca. 200 m Schleifspur umgekippt liegen. Beim Aufprall verlor die Pilotin Y die Reissbahnleine. Erst in der Endphase der Landung konnte die Reissbahn geöffnet werden. Ein Weidezaunpfahl wurde weggerissen. Die Mitfahrer erlitten Prellungen, Passagier Z brach sein linkes Wadenbein und blutete aus Schürfwunden am Kopf.

Der Unfall ereignete sich am 24. Januar 1993. Das Büro für Flugunfalluntersuchungen wurde am 28. Januar 1993 durch eine Passagierin schriftlich davon in Kenntnis gesetzt.

## BEFUNDE

- Die Pilotin Y war im Besitze gültiger Ausweise. Die schweizerische Validierung fehlte.
- Die Ballonführerin beherrschte die Sprache der Passagiere (deutsch) nicht.
- Der Heissluftballon befand sich in technisch einwandfreiem Zustand.
- Das Wetter am Unfallort war gemäss Bericht der Schweiz. Meteorologischen Anstalt zum Unfallzeitpunkt bei 4/8 Cirren sonnig, Wind SW 15-20 kt, Böen bis 30 kt, Sicht mehr als 20 km, Gefahr: Westwindturbulenz. Die Aussentemperatur betrug 04°C mit einem Taupunkt von 02°C.

## BEURTEILUNG

- Die Pilotin Y besitzt eine gute Erfahrung im Heissluftballonfahren.
- Die Kommunikation mit den Passagieren war über die Dolmetscherhilfe einer Passagierin erschwert; sie war für die sich verschärfende Situation ungenügend.
- Durch den harten Aufprall verlor die Pilotin Y die Reissbahnleine, was eine lange Schleifstrecke bewirkte.
- Die Flugwetteranalyse durch die Pilotin Y war nicht optimal, die durch Funk übermittelten Warnungen auf Westwindturbulenzen konnten nicht genutzt werden.

## URSACHEN

Der Unfall ist zurückzuführen auf:

- Unterschätzen der schnell und massiv wechselnden Wetterbedingungen im Gebirge;
- Schnelle, harte Landung auf einer windexponierten Bergkuppe;
- Ungenügendes Studium der Wettersituation vor Fahrtbeginn;
- Sprachprobleme zwischen Pilotin Y und Passagiere.

Die Kommission verabschiedete den Bericht einstimmig

Bern, 13. April 1994

EIDG. FLUGUNFALL-  
UNTERSUCHUNGSKOMMISSION  
Der Präsident:

sig. H. Angst