



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Freiballons HB-BIZ

15. Mai 1965

bei Littau LU

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Freiballons HB-BIZ

15. Mai 1965

bei Littau LU

nach Kenntnisnahme vom Ergebnis des Zwischenverfahrens gemäss Art. 19.2

und im Einvernehmen mit dem Büro für Flugunfalluntersuchungen im summarischen Verfahren gemäss Art.27 ff. der Verordnung über die Flugunfalluntersuchungen vom 1. April 1960,

b e s c h l i e s s t :

Der Untersuchungsbericht vom 15. Juni 1965, der Kommission übermittelt am 17. Juni 1965, wird genehmigt, mit vier Berichtigungen.

Zirkulation 30.6./10.7.1965.

U N T E R S U C H U N G S B E R I C H T

über den Unfall des Freiballons HB-BIZ

vom 15. Mai 1965

bei Littau LU

1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde am 9. Juni 1965 eröffnet. Das Büro für Flugunfall-Untersuchungen hat erst an diesem Datum vom Vorfall Kenntnis erhalten.

2. ELEMENTE

21. Insassen

211. Pilot: Jahrgang 1906

Inhaber des Ballonführerausweises (ausgestellt auf Grund des AeCS-Ballonführer-Brevets vom 8. September 1931, gültig bis 18. Juli 1965.

Flugerfahrung 65 Ballonfahrten seit 1931.

Der Ballonfahrer hatte bereits am 16. Mai 1953 als Führer des Ballons HB-BIS eine missglückte Landung zu verzeichnen, bei welcher ein Passagier einen Oberschenkelbruch erlitt, während der Ballon in Brand geriet und zerstört wurde. (Unfallbericht Nr. 15, alte Sammlung).

212. Weitere Insassen: 3 [...UK...]

22. Freiballon HB-BIZ

Eigentümer und Halter: Ballongruppe Bern

Hersteller: Ballonfabrik Augsburg

Lufttüchtigkeitsausweis gültig bis 19. September 1965

Andere Angaben: Inhalt 1630 m ,
Leuchtgasfüllung.

Ballast: Beim Start 225 kg Sand

Beim Entschluss zur Landung 132
kg
Totaler Verbrauch bis Landung
...225 kg... [...UK...]

23. Gelände

Unfallstelle: Steiniger Platz unterhalb
Schulhaus Littau/LU.

Koordinaten: 662500/211600/510 m/M.

24. Wetter im Unfallraum zur Unfallzeit

Abbauende Hochdrucklage über Zentraleuropa, flache
Druckverteilung, gewitterhaft.

Horizontalsicht: 20 km, Wind 12-15 Kt aus 260-270°.

Bewölkung: Ac 2/3

Lokales Gewitter in der Gegend von Malters.

3. FLUGABLAUF UND UNFALL

Start beim Gaswerk Bern am 15. Mai 1965, 1015 MEZ.

Landung bei Littau/LU um 1245 MEZ.

Ablauf der Fahrt: Entsprechend der Windrichtung wurde der
Ballon ziemlich genau ostwärts getrieben, wobei er ungefähr
über Entlebuch seine Maximalhöhe von 2350 m/M erreichte.

Zufolge häufigen Wechsels von Sonne und Wolkenschatten wurde
viel Ballast verbraucht. In der Gegend von Entlebuch fasste
der Ballonführer den Entschluss zur Landung und sank von 2350
m auf ca. 300 m/M ab, wobei der Ballastvorrat auf 3 ½ Sack (=
ca. 50 kg) zurückging. Es bot sich jedoch in der Gegend von
Schachen keine Landemöglichkeit, da Bahnlinie und elektrische
Leitungen gefährliche Hindernisse bildeten. Infolge von
Einstrahlung stieg der Ballon wieder bis auf ca. 2000 m/M.

Dann begann es zu regnen und zu blitzen, und der Ballon sank
nun, auf Ventilzug hin und durch den Regen beschwert mit 5
m/sec. Die Landung erfolgte auf einem steinigen Platz beim
Schulhaus von Littau, als Reissbahnlandung. Sie war zufolge
der grossen Sinkgeschwindigkeit brutal, weil mit dem geringen

Rest an Ballast kein nennenswertes Verlangsamens des Sinkens mehr erzielt werden konnte. Der Korb kippte um und wurde ca. 5m weit geschleppt. Der Ballonführer und ein Passagier wurden dabei verletzt.

4. SCHÄDEN

41. Personenschäden:

Ballonführer: Risswunde am linken Unterschenkel. Drei Wochen arbeitsunfähig und voraussichtlich noch ein Monat nur zu 50% arbeitsfähig .

Passagier: Drei Rippen gebrochen. Eine Woche arbeitsunfähig.

42. Am Luftfahrzeug entstanden keine Schäden

43. Bodenschäden

Keine.

5. DISKUSSION

Der Entschluss zur Landung wurde mit einem Ballastvorrat von 8 ½ [...UK...] Sack (...132... kg) gefasst. Da sich jedoch vorerst keine Möglichkeit zur Landung bot und der Ballon in der Folge wieder infolge Sonneneinstrahlung bis auf 2000 m/M stieg, musste der endgültige Abstieg mit ungenügendem Ballastvorrat von 3 ½ Sack (ca. 50 kg) angetreten werden. Überdies wurde der Ballon durch den Regen nass und schwer. So erhielt der Ballon eine grosse Sinkgeschwindigkeit (bis 5 m/sec), die für die Landung nicht genügend abgebremst werden konnte. Aus dem Umstand, dass der Korb nur etwa 5 m weit geschleift wurde, darf man annehmen, dass die Reisslandung technisch richtig ausgeführt wurde.

Die Ballastmitnahme von 15 Sack [...UK...] (...225... kg), darf als genügend angesehen werden. Dass das Entlebuch für Landungen von Luftfahrzeugen immer schwierige Verhältnisse bietet, ist notorisch. Dass bei Ballonfahrten zufolge der Besonderheiten des Ballonfliegens stets gewisse Risiken vorhanden sind, ist ebenfalls bekannt.

6. SCHLUSS

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass zufolge zu geringen Ballastvorrates am Ende der Fahrt die Landung brutal ausfiel. Zufolge besonderer Umstände war der Ballastverbrauch während der Fahrt besonders gross gewesen, und überdies war der Ballon in Regen geraten und dadurch schwerer geworden.

Bern, den 15. Juni 1965.

Der Untersuchungsleiter