



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

## über den Unfall

des Freiballons HB-BOR

19. Februar 1972

bei Oberbipp/BE

## Sitzung der Kommission

15. September 1972

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 15. Juli 1972 an den Kommissionspräsidenten abgeschlossen am 4. August 1972.

#### FLUGVERLAUF

Die Ballon-Fahrlehrerin startete am 19. Februar 1972 mit dem Freiballon HB-BOR um 1335 Uhr (alle Zeiten MEZ) in Schlieren/ZH zu einer Schul- und Sportfahrt. An Bord befanden sich ein Fahrschüler sowie ein Passagier.

Nach normal verlaufener Fahrt entschloss sich die Pilotin im Gebiet von Oensingen/Oberbipp zur Landung. Der Landeanflug erfolgte auf ein freies Gelände von etwa 700 m Länge.

In ca. 80 m/G wurde das Schleppseil ausgegeben und eine Sinkgeschwindigkeit von ungefähr 2,5 m/s eingestellt. Nachdem das Schleppseil den Boden bereits berührt und den Abstieg gebremst hatte, stellte die Pilotin fest, dass der Ballon seine Richtung änderte und nach rechts gegen eine Hochspannungsleitung trieb. Der Ballon berührte die Leitung und verursachte mit den Auslaufleinen einen ersten Kurzschluss und rutschte darauf etwa 100 m der Hochspannungsleitung entlang, worauf sich das Ballonnetz in einem Leitungsmast verfang. Ein zweiter Kurzschluss, hervorgerufen durch den Druck der Ballonhülle auf die Leiter, steckte den Ballon um 1647 Uhr, östlich des Dorfes Oberbipp, in Brand.

#### SCHÄDEN

Die Insassen blieben unverletzt. Hülle und Netz des Ballons wurden zerstört. Es entstand unbedeutender Drittschaden.

#### BEFUNDE

Die Ballon-Fahrlehrerin, geboren 1918, hat insgesamt 153 Fahrten ausgeführt, wovon 15 in den letzten drei Monaten. Sie war Inhaberin eines gültigen Ausweises für Ballonfahrer mit Erweiterung für Fahrlehrer und Radiotelefonie. In den Akten des Eidg. Luftamtes ist eine Verwarnung aus dem Jahre

1971 wegen Verletzung von Verkehrsregeln verzeichnet.

Der Fahrschüler, geboren 1931, war Inhaber eines gültigen Lernausweises für Ballonfahrer und Fallschirmspringer.

Nichts deutet darauf hin, dass sich die Fahrlehrerin und der Fahrschüler beim Unfall nicht bei voller Gesundheit befanden.

Hersteller und Baujahr des Ballons: Leonhard Stuttgart,  
Augsburg (BRD) / 1969

Volumen und Füllung: 945 m<sup>3</sup> / Leuchtgas

Der Ballon war lufttüchtig und es lag für ihn eine gültige Verkehrsbewilligung vor.

Allgemeine Wetterlage: Nördlich der Alpen leicht bewölkt und Bise in den unteren Luftschichten.

Wetter im Unfallraum:

Wind: Am Boden aus NE bis E (040-090°), 5-8 kt  
In 1000 m/M 080° 10 kt  
In 1500 m/M 090° 10-15 kt

Turbulenz: In Bodennähe örtlich mässig.

#### DISKUSSION

Die Landung wurde richtig geplant und eingeleitet, das Landegelande war dazu geeignet. Im Landegebiet herrschten unübersichtliche Windverhältnisse. Es ist möglich, dass die festgestellte Windrichtungsänderung durch intermittierende Kaltluftzufuhr von den Jurahängen her verursacht wurde. Diese brachte zeitweise eine grössere Nordkomponente in die sonst mehrheitlich aus Osten wehende Strömung. Diese Nordkomponente scheint kurz vor der Landung des Ballons ausgefallen zu sein, weshalb er, in Flugrichtung gesehen, nach rechts gegen die Hochspannungsleitung trieb.

#### SCHLUSS

Die Kommission gelangt einstimmig zu folgendem Schluss: Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Ballon bei der Landung gegen eine Hochspannungsleitung getrieben wurde, Kurzschlüsse verursachte und in Brand geriet.

Bern, den 15. September 1972

Ausgefertigt am 26. September 1972