



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Freiballons HB-BIU

vom 6. Oktober 1962

bei Schlipfen BE.

Sitzung der Kommission

Summarisches Verfahren

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Freiballons HB-BIU

vom 6. Oktober 1962

bei Schupfen BE

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 16. November, der Kommission übermittelt am 20. November 1962, wird genehmigt.

Zirkulation 6./17. Dezember 1962.

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-BIU
vom: 6. Oktober 1962
bei: Schüpfen/BE

1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde am 6. Oktober 1962 eröffnet.
Der Kanton führte keine Untersuchung.

2. ELEMENTE

21. Insassen

211. Pilot: Jahrgang 1906

Ausweis: Ballonführerausweis, ausgestellt am 29. April 1958,
gültig bis 21. August 1964.

Flugerfahrung: Ca. 9 Fahrten seit Ausweiserwerb

212. Weitere Insassen: 4

22. Luftfahrzeug: Freiballon.

Eigentümer und Halter: Ballon-Gruppe Zürich der Sektion
Zürich des Ae.C.S.

Hersteller: Ballonfabrik Augsburg.

Muster: N 8210, Fassungsvermögen 2200 m³.

Lufttüchtigkeitsausweis vom 21. Juni 1960, gültig bis 18. März
1963.

23. Gelände:

Unfallstelle: Offenes Gelände und Jungwald im Hard, ca. 2 Km
ostnordöstlich von Schüpfen/BE.

Koordinaten : 597150/210500, 540 m/M.

Andere Angaben: Der Ballon berührte den Boden ein erstes Mal in
offenem Gelände neben einer Strasse. Nach einem

riesigen Sprung von etwa 100 - 150 m Höhe kam er dann etwa 300 m weiter westlich in einem Jungwald, nahe des Waldrandes, zum Stillstand.

24. Wetter im Unfallraum zur Unfallzeit:

Bisenlage auf der Alpennordseite, Bisenstau in den Voralpen.

Horizontalsicht: 5-6 Km.

Wind: 10-15 Kt aus Nordost. Böenspitzen bis 20 Kt.

Bewölkung: Stratocumulus. Ausmass: 6-7/8.

Untergrenze: 1500 m/M.

3. FLUGABLAUF UND UNFALL

Verkehrsart: Ballonflug.

Startort und

Startzeit (MEZ): Gaswerk Schlieren/Zürich, 1134 Uhr.

Absicht: Flug bei Bisenlage.

Unfallort und

Unfallzeit (MEZ): Schüpfen/BE, 1442 Uhr.

Unfallhergang:

Nach etwa dreistündiger Fahrt, während welcher der in Schlieren bei Zürich gestartete Ballon ungefähr 90 Km zurückgelegt hatte, entschloss sich der Pilot zur relativ frühzeitigen Landung auf einem geeigneten Gelände bei Schüpfen. Da eine Bise von ca. 35-40 Km/h wehte, rechnete der Pilot mit einer sog. Hundehauslandung (Landung mit umgestürztem Korb) bei gerissenem Ballon. Der Pilot will den Ballon in etwa 6-7 m über Boden gerissen haben; die Fahrtgeschwindigkeit sei nun plötzlich erheblich angestiegen, vermutlich zufolge einer Böe, und der Korb schlug hart auf, wobei er wie vorausgesehen, umkippte. Der Ballon ging sofort wieder in die Höhe. Beim Umkippen fiel der ca. 110 kg schwere Passagier aus dem Korb, ohne Schaden zu nehmen; auch der Pilot wurde aus dem Korb geworfen, blieb aber mit einem Fuss an einem Seil am Korbrand hängen. Es gelang ihm glücklicherweise,

sich freizumachen bevor der Ballon eine zu grosse Höhe erreicht hatte, und er fiel aus einigen Metern Höhe auf den harten Boden, wobei er sich schwere Wirbelerletzungen zuzog. Der so um beinahe 200 kg entlastete Ballon, der vielleicht auch noch nicht gänzlich gerissen war, stieg führerlos bis auf etwa 100-150 m über Boden und sackte dann schwer in einen etwa 300 m entfernten Jungwald ab. Dabei erlitt ein Passagier ebenfalls eine Wirbelerletzung, wahrscheinlich weil er vom Korbrand einen heftigen Schlag in den Rücken bekommen hatte.

4. SCHÄDEN

41. Personenschäden:

a. Pilot: Lendenwirbelbrüche.

Ende Oktober 1962 noch im Bezirksspital Winterthur.

b. Passagier: Lendenwirbelbruch.

Ende Oktober 1962 noch im Stadtspital Waid.

Bei beiden Verletzten darf eine Heilung ohne nachteilige Folgen erwartet werden; der Spitalaufenthalt wird jedoch voraussichtlich noch mehrere Wochen dauern.

42. Schäden am Luftfahrzeug: Unbedeutender Riss in der Hülle.

43. Bodenschäden: Keine.

5. DISKUSSION

Obwohl der Pilot seinen Passagieren die nötigen Instruktionen für die zu erwartende Hundehauslandung gegeben haben will, wurde nicht nur der Passagier beim Umkippen aus dem Korb geschleudert, sondern auch der Pilot selber wurde herausgeworfen, blieb aber mit dem Fuss in einer Seilschlinge des Korbes hängen. Man wird annehmen müssen, dass sich die Beiden, allerdings unter schwierigen Umständen, wohl nicht völlig zweckmässig benommen und nicht genügend festgehalten haben. Dass der Ballon, der vorerst durch das Herausfallen des Passagiers um ca. 110 kg und, nachdem sich der Pilot wenige Meter über dem Boden hatte freimachen können, um weitere ca. 80 kg entlastet worden war, wieder aufstieg, ist an und für sich nicht erstaunlich. Dagegen fällt auf, dass der Ballon

wieder eine Höhe von ca. 100-150 m erreichte, und man muss sich fragen, ob der Pilot die Reissbahn wirklich ganz durchgerissen hat, oder ob der Ballon nur mehr oder weniger angerissen war.

Es erscheint nicht ausgeschlossen, dass sich der Pilot in der Beurteilung der Lage etwas verschätzt hatte und dass bei früherer Einleitung des Reissens die Landung besser verlaufen wäre.

6. SCHLUSS

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass im Verlauf einer Ballonlandung bei starker Bise

- a. bei einer ersten Bodenberührung der Pilot aus dem Korb geschleudert wurde, aber mit dem Fuss am Seilwerk hängen blieb, sich erst, als sich der Ballon wieder einige Meter in der Luft befand, befreien konnte und in der Folge beim Fall auf den harten Boden schwere Wirbelerletzungen erlitt.
- b. beim endgültigen Aufprall des Ballonkorbes in einen Jungwald der eine der beiden im Korb verbliebenen Passagiere vom Korbrand einen heftigen Schlag in den Rücken erhielt und sich dabei ebenfalls schwere Wirbelerletzungen zuzog.

Bern, den 16. November 1962.

Der Untersuchungsleiter