

Untersuchungsbericht

3X025-0/06
Oktober 2006

Der Untersuchungsbericht wurde gemäß § 18 FIUUG summarisch abgeschlossen, d.h. ausschließlich mit Darstellung der Fakten.

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	04.Mai 2006
Ort:	Bergisch Gladbach
Luftfahrzeug:	Heißluftballon
Hersteller / Muster:	Thunder & Colt/AX10-210
Personenschaden:	zwei Personen leicht verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU

folgte der zweite Heißluftballon mit neun Personen an Bord. Nach dem Start kam es in Fahrtrichtung zur Hindernisberührung der Ballonhülle mit Ästen eines Baumes. Dabei wurde die Ballonhülle in Höhe des Äquators über mehr als 10 Felder aufgerissen. Trotz massivem Brenneinsatz verding sich der Ballonkorb in der Baumkrone eines dahinter stehenden Baumes. Dabei verhakten sich die Tragseile und der Brennerahmen so im Geäst, dass der Korb ca. 8 m über dem Boden mit einer Neigung von ca. 45° hängen blieb. Nach dem Eintreffen von Rettungskräften konnten alle Passagiere und die Ballonführerin aus dem Korb geborgen werden.

Zwei Passagiere hatten bei der Hindernisberührung leichte Verletzungen erlitten.

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Südöstlich von Bergisch Gladbach in einem Parkgelände trafen sich zwischen 6:00 und 6:30 Uhr¹ zwei Ballonbesatzungen mit ihren Fahrgästen zu einer gemeinsamen Ballonfahrt. Nach der Fahrtvorbereitung und der Einweisung der Gäste am Korb wurden die beiden Heißluftballone aufgerüstet. Der spätere Unfallballon wurde dabei nochmals abgelegt, um die Bedienleinen neu zu positionieren. Die Ballonhülle war vorher zu Wartungsarbeiten in einer Werkstatt gewesen. Um 07:31 Uhr, als beide Heißluftballone abfahrtbereit waren, startete der zuerst aufgebaute Ballon ohne Besonderheiten. Ca. 20 Sekunden später

Angaben zu Personen

Die Ballonführerin war im Besitz einer Lizenz zur gewerblichen Beförderung von Passagieren mit Heißluftballonen der Größenklasse 3. Sie war in einem Luftfahrtunternehmen eingetragen und die erstmalige Ausstellung des Luftfahrerscheines erfolgte im März 2001. Die Gesamtflugerfahrung auf Heißluftballonen betrug 314 Stunden. Für die letzten 90 Tage wurde eine Flugzeit von 2:20 h und zwei Landungen nachgewiesen.

Angaben zum Luftfahrzeug

Der Heißluftballon vom Muster Thunder & Colt, Serie 2, AX10-210 wurde für den gewerblichen Personentransport eingesetzt. Die Ballonhülle hatte ein Volumen von 6000 m³ und im Korb der Größe 7 konnten bis zu zehn Personen transportiert werden. Der letzte Nachprüfschein einer Jahresnachprüfung war vom 01.12.2004. Eintragungsschein und

¹ Alle angegebenen Zeiten, soweit nicht anders bezeichnet, entsprechen Ortszeit

Lufttüchtigkeitszeugnis waren zur Abmeldung des Ballons an das Luftfahrt-Bundesamt geschickt worden. Kopien beider Dokumente lagen vor. Ein Prüfbericht der Ballonhülle vom 13.12.2005 konnte vorgelegt werden.

Meteorologische Informationen

Eine gültige Flugwetterinformation für den Zeitraum des beabsichtigten Starts lag vor. Am Startplatz wurden im Rahmen der Vorbereitungen Testballone aufgelassen. Zur Unfallzeit herrschten Sichtflugbedingungen und der Wind kam aus 120°-130° mit 3 kt. Oberhalb der Bodeninversion war mit Windgeschwindigkeiten von mehr als 10 kt zu rechnen.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Der Startplatz der beiden Ballone befand sich in einem Schlosspark auf einem Höhengniveau von ca. 380 ft MSL. Die Startwiese war größtenteils mit ca. 20 m hohen Bäumen umgeben. Der Abstand von der Startstelle zu den ersten Bäumen in Fahrtrichtung betrug ca. 46 m. Aufgrund des Hüllendurchmessers von ca. 20 m kam es beim Start nach ca. 36 m Fahrtstrecke des Korbes zur ersten Astberührung.

Brand

Durch den massiven Brenneinsatz wurde die Ballonhülle im unteren Bereich über ca. 15 Felder beschädigt.

Untersuchungsführer	Stahlkopf
Mitwirkung	Hartmann