

Untersuchungsbericht

CX002-0/06
Oktober 2006

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

Identifikation

| | |
|----------------------|--|
| Art des Ereignisses: | Unfall |
| Datum: | 23. Januar 2006 |
| Ort: | Ruhpolding |
| Luftfahrzeug: | Heißluftballon |
| Hersteller / Muster: | Fire Balloons/ Fire G 30/24 |
| Personenschaden: | drei Personen schwer verletzt eine Person leicht verletzt |
| Sachschaden: | Luftfahrzeug schwer beschädigt |
| Drittschaden: | keiner |
| Informationsquelle: | Untersuchung durch BFU |

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Um 11:49 Uhr¹ startete der Ballonführer mit drei Fahrgästen im Rahmen einer Ballonveranstaltung in Inzell. Gegen 12:26 Uhr wurde eine Zwischenlandung durchgeführt und im Verlauf von ca. 20 Minuten wurden dabei die Fahrgäste, der Ballonführer und ein Gasbehälter ausgetauscht. Um 12:46 Uhr startete der Ballon erneut und fuhr nach ca. 75 Minuten Fahrzeit auf ein Landegelande südlich von Ruhpolding zu. Bei der Annäherung an den Boden verfang sich die Parachuteleine in einem Baum. Es gelang nicht die Leine zu lösen und der Parachute des Heißluftballons

öffnete sich ungewollt. Dabei kam es zur unbeabsichtigten Entleerung der Ballonhülle und der Ballonkorb fiel fast ungebremst durch das Geäst eines weiteren Baumes. Er prallte sehr hart auf dem Boden auf. Dabei wurden der Ballonführer und zwei Fahrgäste schwer verletzt. Ein weiterer Fahrgast erlitt leichte Verletzungen. An der Ballonhülle entstand schwerer Sachschaden.

Angaben zu Personen

Der Ballonführer erwarb 2004 in den Niederlanden seinen Luftfahrerschein. Er verfügte über eine Gesamtflugerfahrung von 70 Flugstunden. In den letzten 90 Tagen vor dem Unfall wurden zwei Fahrten mit einer Flugzeit von 2:10 h durchgeführt.

Angaben zum Luftfahrzeug

Der Heißluftballon des Musters Fire G 30/24 wurde seit 2004 eingesetzt und hatte bei 67 Fahrten eine Betriebszeit von ca. 84 Stunden. Er wurde mit einer niederländischen Verkehrszulassung betrieben. Die letzte Nachprüfung erfolgte am 27.05.2005 durch einen luftfahrttechnischen Betrieb. An Bord des Luftfahrzeuges wurden vier Gasbehälter VA 50 mitgeführt. Die Gasbehälter wurden vor Antritt der Fahrt nicht mit Stickstoff druckbeaufschlagt.

Meteorologische Informationen

Zum Unfallzeitpunkt wehte der Wind aus 320° mit 4,5 kt. Die Sicht war gut und es gab keine besonderen Wettererscheinungen. Die Lufttemperatur in Bodennähe betrug minus 9 °C.

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

Flugdatenaufzeichnung

An Bord des Heißluftballons wurde ein Satelliten-Navigationsgerät mitgeführt. Die Daten konnten für die Flugwegrekonstruktion ausgewertet werden.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich in einem Baumbestand mit 20-25 m hohen Nadel- und Laubbäumen unmittelbar neben einem Flusslauf. Die Parachuteleine hatte sich zunächst in der Spitze eines hohen Nadelbaumes verfangen. Der Ballonkorb geriet anschließend ins Geäst eines Laubbaumes und rutschte am Stamm zu Boden. Der Korb wurde während des Fallens nur wenig abgebremst und kippte nicht um. Mit hoher Wucht fiel er mit der Bodenplatte auf den mit mehreren Zentimetern Schnee bedeckten Boden. Die Ballonhülle blieb im Geäst des Laubbaumes hängen.

Brand

Beim Versuch, den Aufprall auf den Boden abzubremsen wurde durch das Heizen mit der Brenneranlage der untere Ballonhüllenbereich über mehrere Felder zerstört.

| | |
|---------------------|-----------|
| Untersuchungsführer | Stahlkopf |
| Mitwirkung | Hartmann |