

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	19. Oktober 2012
Ort:	Lichtenberg
Luftfahrzeug:	Heißluftballon
Hersteller / Muster:	Schroeder / fire balloons G 34/24
Personenschaden:	eine Person schwer verletzt drei Personen leicht verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug unbeschädigt
Drittschaden:	Keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X150-12

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der Pilot traf sich mit seinen vier Fahrgästen um 15:30 Uhr¹ auf einem Außenstartgelände unterhalb der Festung Königstein. Der Pilot berichtete, dass man sich in Vorbereitung auf die Fahrt mit der Wettersituation umfangreich vertraut gemacht habe und zur Entscheidung gekommen sei, die Fahrt mit zwei Ballonen des Luftfahrtunternehmens durchzuführen. Nachdem die Aufteilung und Einweisung der Passagiere abgeschlossen war, begann das Aufbauen der Heißluftballone unter Mithilfe aller Beteiligten. Beim Aufbau der Heißluftballone wurde am Parachutesystem eines Luftfahrzeuges eine Beschädigung festgestellt und deshalb das Aufrüsten beider Ballone abgebrochen. Nachfolgend erkannten die Piloten die Luftuntüchtigkeit des beschädigten Heißluftballons und entschieden, die Fahrt nur mit einem Luftfahrzeug durchzuführen. Vor Antritt der Fahrt wurden Fahrgäste ausgetauscht, weil Gäste, die eine weite Anfahrt hatten, nicht ohne Ballonfahrt enttäuscht nach Hause fahren sollten.

Gegen 17 Uhr war der Heißluftballon abfahrbereit und der Pilot startete mit seinen vier Gästen an Bord. Das Aufrüsten und der Start des Ballons wurden von Zeugen als normal und ohne Auffälligkeiten beschrieben. Der Pilot gab an, dass nach dem Start unterhalb einer Flughöhe von 300 m über Grund (GND) die Windgeschwindigkeiten bei 7-10 kt lagen. Er sei weitergestiegen auf eine Höhe oberhalb von 600 m GND, um die Driftrichtung mehr nach Norden zu verlagern. Dabei erhöhte sich die Windgeschwindigkeit auf ca. 20 kt. Nach einer Fahrzeit von 45 Minuten gelangte der Heißluftballon in die Nähe von Arnsdorf. Dort habe er die Fahrhöhe auf ca. 200 m GND reduziert und dabei eine deutliche Windzunahme auf ca. 25 kt bemerkt. Die Bewegungen an den Bäumen am Boden zeigten ihm, dass sich der Bodenwind ebenfalls erhöht hatte. Er verringerte weiter die Flughöhe, um eine Landeanfahrt durchzuführen. Nach seiner Schilderung wies er dabei die männlichen Fahrgäste an, sich in Fahrtrichtung vorn im Ballonkorb festzuhalten und „dahinter klammerten sich die Frauen um deren Hüfte“. In Bodennähe kam es zum plötzlichen Durchsacken des Heißluftballons. Der Pilot führte aus, dass mit Doppelbrennereinsatz eine Bodenberührung verhindert werden konnte und das Luftfahrzeug erneut auf ca. 100 m GND aufgestiegen sei. Kurz darauf wurde von ihm eine zweite Landeanfahrt eingeleitet, bei der erneut der Ballon aus 10-15 m GND durchsackte. Bei einer Vorwärtsge-

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

schwindigkeit von 16 kt und einem Sinken von ca. 2 m/s habe dann der Ballonkorb sehr hart aufgesetzt und er und ein Fahrgast seien dabei aus dem Korb gefallen. Der Pilot hatte die Bedienungsleine für das Schnellentleerungssystem in der Hand behalten und wurde bis zum Stillstand des Luftfahrzeuges ca. 70 m hinter dem Ballonkorb mitgeschleift.

Ein Fahrgast im Korb und der Pilot blieben unverletzt. Zwei Gäste im Ballonkorb verletzten sich leicht und die Person, die aus dem Korb gefallen war, wurde schwer verletzt. Das Luftfahrzeug blieb unbeschädigt.

Angaben zu Personen

Der 46-jährige Pilot war seit Mai 2002 im Besitz eines bis zum 18.07.2016 gültigen Luftfahrerscheins für Ballonführer. Er besaß die Berechtigungen zum Führen von Heißluftballonen der Größenklasse 3 und war als gewerblicher Pilot in einem Luftfahrtunternehmen tätig. Die letzte Überprüfungsfahrt nach § 49 Verordnung über Luftfahrpersonal (LuftPersV) wurde am 28.05.2012 durchgeführt.

Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 war bis 05.04.2013 gültig. Er besaß eine Gesamtflugerfahrung von ca. 523 Stunden. Auf der Größenklasse 1 hatte er eine Flugerfahrung von 86 Stunden. In den letzten 90 Tagen hatte der Pilot auf allen drei Größenklassen 34 Ballonfahrten mit ca. 34 Stunden durchgeführt.

Angaben zum Luftfahrzeug

Bei dem betroffenen Muster handelt es sich um einen Heißluftballon mit einem Hüllenvolumen von 3 400 m³.

Hersteller:	Schroeder
Baujahr:	2007
Werknummer:	1291
Höchstgewicht:	840 kg
Gesamtflugzeit:	ca. 316 Stunden

Das Luftfahrzeug war im Besitz eines Luftfahrtunternehmens und in Deutschland zum Verkehr zugelassen. Die letzte Lufttüchtigkeitsprüfung erfolgte am 10.11.2011. Mit dem Luftfahrzeug wurden danach Ballonfahrten mit einer Flugzeit von 70:25 Stunden durchgeführt.

Meteorologische Informationen

Zur Unfallzeit herrschten Sichtflugbedingungen ohne Bewölkung. Der Bodenwind war in der Vorhersage für die Zeit nach Thermikende mit 3-7 kt im Mittel vorhergesagt. In geschützter Lage konnte der Heißluftballon auch ohne Probleme bei wenig Windeinfluss aufgestellt werden. Nach dem Abheben des Luftfahrzeuges bestätigten sich die prognostizierten Windgeschwindigkeiten von 10-15 kt in den unterschiedlichen Fahrt Höhen. Im Wetterbericht des Deutschen Wetterdienstes (DWD) vom 19.10.2012 für den Gültigkeitszeitraum bis eine Stunde nach Sonnenuntergang wurde keine besonderen Hinweise und Warnungen herausgegeben.

Funkverkehr

Es bestand auf der Ballonfrequenz 122,25 MHz Funkverbindung zwischen dem Piloten und seinem Verfolgerfahrzeug.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich ca. 28,5 km vom Startgelände entfernt, nördlich der Bundesautobahn A 4 und südlich der Ortschaft Kleindittmannsdorf auf einem flachen Ackergelände. Nach dem ersten Aufsetzen des Ballonkorbes fielen zwei Personen aus dem Korb und das Luftfahrzeug gelangte 70 m weiter unbeschädigt in seine Endlage. Bei der Untersuchung wurden keine technischen Mängel am Luftfahrzeug festgestellt.

Untersuchungsführer: Stahlkopf

Untersuchung vor Ort: Tomschin

Braunschweig, 12. Februar 2013

Die Untersuchung wurde in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivillufffahrt und dem Gesetz über die Untersuchung von Unfällen und Störungen beim Betrieb ziviler Luftfahrzeuge (Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz - FIUUG) vom 26. August 1998 durchgeführt.

Danach ist das alleinige Ziel der Untersuchung die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen. Die Untersuchung dient nicht der Feststellung des Verschuldens, der Haftung oder von Ansprüchen.

Herausgeber

Bundesstelle für
Flugunfalluntersuchung

Hermann-Blenk-Str. 16
38108 Braunschweig

Telefon 0 531 35 48 - 0
Telefax 0 531 35 48 - 246

Mail box@bfu-web.de
Internet www.bfu-web.de