

Vereinfachter Untersuchungsbericht

Unfall mit dem Ballon der Type HB Sky 120-24,
am 23.08.2003, um ca. 06:30 Uhr UTC in Ramsau,
A-8972, Bundesland Steiermark
GZ.: 2023-0.496.587

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Wien, 2023. Stand: 18. August 2023

Vereinfachter Untersuchungsbericht

Dieser vereinfachte Untersuchungsbericht wurde von der Leiterin der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes genehmigt.

Copyright und Haftung:

Das Urheberrecht und die Nutzungsrechte liegen beim Medieninhaber. Die Erstellung, die Verwendung und die nicht kommerzielle Wiedergabe von Kopien sowie der auszugsweise Abdruck sind nur mit Quellenangabe gestattet. Jede andere Verwendung, insbesondere die kommerzielle Verwendung oder Weitergabe sowie die Erstellung und Verbreitung von veränderten, gekürzten oder in Fremdsprachen übersetzten Versionen dieses Berichts, ist nur nach schriftlicher Genehmigung des Medieninhabers zulässig.

Alle datenschutzrechtlichen Informationen finden Sie unter folgendem Link:

bmk.gv.at/impresum/daten.html

Vorwort

Die Untersuchung erfolgt in Übereinstimmung mit dem Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005, BGBl. I Nr. 123/2005 idgF.

Da sich der gegenständliche Vorfall vor Inkrafttreten des UUG 2005 ereignet hat, ist die Untersuchung gemäß der Übergangsbestimmung des § 28 Abs. 1 UUG 2005 nach den Vorschriften des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes – FIUG, BGBl. I Nr. 105/1999, aufgehoben durch BGBl. I Nr. 123/2005, mit einem Bericht abzuschließen.

Der Bericht hat sich in seinem Inhalt nach Art und Umfang des Unfalles oder der Störung zu richten. Die gegenständliche Untersuchung wird mit einem vereinfachten Untersuchungsbericht gemäß § 11 Abs. 4 FIUG abgeschlossen. Der vereinfachte Untersuchungsbericht hat lediglich Angaben über die an dem Vorfall beteiligten Luftfahrzeuge und den Hergang des Vorfalles zu enthalten.

Zweck der Untersuchung von Unfällen und schweren Störungen ist ausschließlich die Feststellung der Ursache des Unfalles oder der schweren Störung zur Verhütung künftiger Unfälle oder schwerer Störungen. Die Untersuchung dient nicht der Feststellung des Verschuldens oder der Haftung.

Der Bericht ist so formuliert, dass die Anonymität aller an dem Vorfall beteiligten natürlichen oder juristischen Personen gewahrt wird.

Alle in diesem Bericht angegebenen Zeiten sind in UTC angegeben (Lokalzeit = UTC + 2 Stunden).

Hinweis

Der Umfang der Untersuchung hat sich nach dem Ausmaß und der Art des Unfalles oder der Störung sowie nach den voraussichtlichen Erkenntnissen für die Verbesserung der Sicherheit zu richten. Das Untersuchungsverfahren ist unter Berücksichtigung dieser Ziele einfach und zweckmäßig durchzuführen.

Die Untersuchung ist ein Verfahren zum Zweck der Verhütung von Unfällen und Störungen, das die Sammlung und Auswertung von Informationen, die Erarbeitung von Schlußfolgerungen einschließlich der Feststellung der Ursachen und gegebenenfalls die Erstellung von Sicherheitsempfehlungen umfasst. Die Ermittlung der Ursachen dient nicht der Feststellung des Verschuldens oder der Haftung.

Inhalt

Vorwort	3
Einleitung	6
Sachverhalt	7
1.1 Beteiligtes Luftfahrzeug/Beteiligte Luftfahrzeuge.....	7
1.2 Hergang.....	7
1.3 Personenschäden.....	9
1.4 Schäden am Luftfahrzeug	9

Einleitung

Der Bereitschaftsdienst der Flugunfalluntersuchungsstelle wurde am 23.08.2003 von der Such- und Rettungszentrale der Austro Control GmbH (ACG) über den Vorfall informiert. Gemäß § 1 Abs. 1 Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz - FIUG wurde eine Untersuchung des Vorfalles eingeleitet.

Die Untersuchungseinleitung erfolgte somit vor dem Inkrafttreten des UUG 2005 und vor der Errichtung der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB). Die SUB hat in weiterer Folge die gegenständliche Untersuchung übernommen. Aufgrund der Vielzahl der damals eingeleiteten Untersuchungen sowie wegen zwischenzeitlich fehlender personeller Ressourcen hat sich eine erhebliche Anzahl an nicht abgeschlossenen Untersuchungen von lange zurückliegenden Vorfällen ergeben. Die SUB ist nunmehr bestrebt, diesen Rückstand ehestmöglich abzarbeiten.

Die gegenständliche Untersuchung wird daher mit einem vereinfachten Untersuchungsbericht abgeschlossen, wie dies gemäß § 11 Abs. 4 Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes – FIUG bei Unfällen und Störungen, deren Untersuchungsergebnisse nicht von wesentlicher Bedeutung für die Sicherheit der Luftfahrt sind, vorgesehen ist. Eine Anhörung (Stellungnahmeverfahren) hat in derartigen Fällen gemäß § 10 Abs. 3 FIUG zu unterbleiben. Der vereinfachte Untersuchungsbericht enthält lediglich Angaben über die an dem Unfall beteiligten Luftfahrzeuge und den Unfallhergang (§ 11 Abs. 5 FIUG).

Sachverhalt

1.1 Beteiligtes Luftfahrzeug/Beteiligte Luftfahrzeuge

Betreiber:	Luftverkehrsunternehmen
Luftfahrzeughersteller:	Cameron Balloons Limited
Type/Modell:	Lindstrand and Sky Hab/Sky 120-24
Luftfahrzeugart:	Hot Air Ballon
Staatszugehörigkeit:	Österreich
Unfallort:	Mooshäusl, N 47°25' 14"; E 013° 37' 37" ca. 1190 m über dem Meer
Flugphase:	Landung

1.2 Hergang

Flugverlauf und Hergang wurden aufgrund der Aussagen des Piloten in Verbindung mit den Erhebungen der Mitarbeiter der Flugunfalluntersuchungsstelle und aufgrund der Sachverhaltsaufnahme der Gendamerie wie folgt rekonstruiert:

Am 23.08.2003 um ca. 06:30 Uhr startete der Heißluftballon mit 5 Passagieren in Filzmoos zu einem Rundflug. An Bord des Ballons befanden sich 4 Stk. volle 60 Liter-Gasflaschen. Das Gesamtgewicht des Ballons betrug somit ca. 600 kg. Der Pilot wollte mit seinen Fluggästen ca. 1,5 Stunden bis 2 Stunden in der Luft bleiben. Der Ballon stieg auf ca. 3000 m Höhe über dem Meeresspiegel. Durch den Westwind wurde der Ballon nach Osten Richtung Ramsau getrieben. Um ca. 08:00 Uhr setzte der Ballon zur Landung in Ramsau bei einem Bauernhof am östlichen Fuße des Rittissbergs an. Der Ballon setzte auf einer Wiese auf, auf der Kühe weideten. Die Begleitperson, die mit dem Verfolgerfahrzeug in der Nähe der Landestelle war, fragte über Ersuchen des Ballonfahrers den Grundbesitzer um Erlaubnis für die Landung, da schon sehr wenig Gas zur Verfügung stand. Der Bauer meinte, wenn noch genug Gas zur Verfügung stehen würde, sollte der Pilot einen anderen Landeplatz wählen. Der Pilot stieg deshalb wieder in die Höhe, um einen neuen Landeplatz zu suchen. Als der Ballon ca. 100 m über Grund aufgestiegen war, wurde er wieder zu dem

ursprünglichen Landeplatz zurückgetrieben. Um eine zweite Landung auf der selben Stelle zu vermeiden, versuchte der Pilot, eine andere Landemöglichkeit in der Nähe anzusteuern. Da aber zu wenig Gas in den Flaschen war, konnte er den Ballon nicht mehr steigen lassen, worauf dieser gegen die dort stehenden Bäume trieb. Dabei streifte der Ballon mit der Hülle und dem Korb die Baumwipfel. Der Pilot gab Anweisung an die Passagiere, sich im Korb zu bücken und festzuhalten. Da sich unmittelbar östlich des Waldes eine 30 KV-Stromleitung befand, kam es ca. 2 m über Grund zu Berührung dieser mit der Ballonhülle. Dabei gab es einen hellen Blitz und der Ballon landete daraufhin ganz normal. Durch die Berührung mit der Stromleitung wurde die Ballonhülle auf der unteren Seite auf einer Fläche von ca. 2 Quadratmeter verbrannt. Der Korb blieb unbeschädigt. Personen wurden keine verletzt.

Abbildung 1 Unfallort



Quelle: Austrian Map bearb. SUB/ZLF

Der Unfallort ist in der Abbildung 1 rot markiert dargestellt.

1.3 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

Verletzungen	Besatzung	Passagiere	Andere
Tödliche			
Schwere			
Keine	1	5	

1.4 Schäden am Luftfahrzeug

Am Ballon entstand Sachschaden.

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-0

fus@bmk.gv.at

bmk.gv.at/sub