



Statens haverikommission
Swedish Accident Investigation Board

ISSN 1400-5719

Rapport RL 2004:25

**Olycka med luftballongen OY-EOA
i Härstad, F län, den 15 februari 2004**

Dnr L-03/04

SHK undersöker olyckor och tillbud från säkerhetssynpunkt. Syftet med undersökningarna är att liknande händelser skall undvikas i framtiden. SHK:s undersökningar syftar däremot inte till att fördela skuld eller ansvar.

Det står var och en fritt att, med angivande av källan, för publicering eller annat ändamål använda allt material i denna rapport.

Rapporten finns även på vår webbplats: www.havkom.se

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2004:25

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 15 februari 2004, i Härstad, F län, med en luftballong med registreringsbeteckningen OY-EOA.

Statens haverikommission överlämnar härmed enligt 14 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor en rapport över undersökningen.

Statens haverikommission emotser tacksamt besked senast den 13 januari 2005 om hur den i rapporten intagna rekommendationen följs upp.

Carin Hellner

Sakari Havbrandt

Bilaga 1

Utdrag ur cert.reg. beträffande föraren (endast till Luftfartsverket)

Rapport RL 2004:25

L-03/04

Rapporten färdigställd 2004-07-16

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	OY-EOA, Cameron N-105
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare/innehavare</i>	I enskild ägo
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2004-02-15, kl. 1020 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk normaltid (UTC + 1 timme)
<i>Plats</i>	Härstad, F län, (pos 5754N 01448E)
<i>Typ av flygning</i>	Periodisk flygträning (PFT)
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: Nordvästlig vind 5 knop, god sikt, 4–7/8 stratocumulus med bas 3 000 fot, temp./daggpunkt +1/–2°C, QNH 1019 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	2
<i>passagerare</i>	1
<i>Personskador</i>	Allvarliga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Skador på träd
<i>Föraren:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 43 år, Ballongförarcertifikat (svenskt)
<i>Total flygtid</i>	219 timmar, varav 100 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	0 timmar
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	0
<i>PFT kontrollanten:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 54 år, Ballongförarcertifikat (svenskt)
<i>Total flygtid</i>	1491 timmar
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	8 timmar
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	9

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 15 februari 2004 om att en olycka med en Luftballong med registreringsbeteckningen OY-EOA inträffat i Härstad, F län, samma dag kl. 10.20.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Carin Hellner, ordförande och Sakari Havbrandt, utredningschef.

SHK har biträtts av Ingemar Lilja som operativ expert.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Magnus Axelsson.

Händelseförlopp m.m.

Avsikten med flygningen, som startade i Gränna, var att utföra en s.k. PFT (periodisk flygträning). Förutom föraren, som var befälhavare, fanns en PFT-kontrollant och en passagerare ombord.

Starten förlöpte normalt och ballongen följde vinden till en början åt nordost och sedan i sydostlig riktning. Efter en tids flygning märkte föraren att vinden var ökande och han bestämde sig för att landa snarast möjligt. Han planerade att flyga över en skog för att därefter landa på en åker.

Då ballongen befann sig över skogen började den sjunka. När föraren försökte motverka detta, genom att elda med gasolbrännaren, var ballong-

ens mynning i stort sett igentäppt p.g.a. att det var en intryckning¹ i ballonghöljet.

Korgen gick ner i skogen varvid kronlinan² fastnade i ett träd. Föraren skar då av kronlinan, men även ripplinan³ hade fastnat, vilket medförde att ballongens överdel öppnades och att ballongen tömdes.

Ballongen blev till en början hängande i ett träd. Trädet brast varvid korgen föll fritt ner på marken. Från vilken höjd korgen föll har inte med säkerhet gått att fastställa. Det torde dock röra sig om mer än fyra meter. Passageraren fick allvarliga ryggskador vid fallet.

Enligt SMHI: s prognos, som föraren tagit del av, skulle markvinden i området vara nordvästlig 5-10 knop. Den verkliga markvinden var enligt föraren ungefär 30 knop och enligt andra ballongförare i området, som hade GPS⁴-utrustning, ungefär 20 knop.

SMHI: s prognoser för luftfarten görs i första hand för annan flygverksamhet än ballongflygning. Några andra för ballongflyg användbara vindprognoser har inte kommit till SHK: s kännedom.

Utlåtande

Inslaget i ballonghöljet berodde sannolikt på att vindens styrka och riktning varierade i ballongens höjnutsträckning. Variationen kan ha berott på turbulens, vindskjuvning⁵ eller en vindgradient⁶.

Det kan ifrågasättas om de tillgängliga väderprognoserna är tillfyllest för att kunna genomföra ballongflygning på ett säkert sätt.

Olyckan orsakades av att vindstyrkan ökade kraftigt under flygningen. Den felaktiga vindprognosen har bidragit till olyckan.

Rekommendationer

Luftfartsverket rekommenderas att undersöka om de väderprognoser som tillhandahålls genom FPC (Flight Planning Center) är ändamålsenliga för ballongflygning. (RL 2004:25 R1)

¹ Intryckning: ballongduken tappar sin form och buktar inåt

² Kronlina: en lina som går från ballongens topp till korgen

³ Ripplina: en lina som öppnar ballongens överdel så att ballongen omedelbart töms på varmluft

⁴ GPS: Global Positioning System, navigationssystem som bl.a. kan ange fart i förhållande till marken.

⁵ Vindskjuvning: två luftlager ovanpå varandra med olika vindriktning eller styrka.

⁶ Vindgradient: vindhastigheten minskar på lägre höjd p.g.a. friktionen mot marken.