



Statens haverikommission
Swedish Accident Investigation Board

ISSN 1400-5719

Rapport RL 2006:10

**Olycka med varmluftsballongen SE-ZIP
vid Haurida, F län, den 10 september 2005**

Dnr L-38/05

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



Luftfartsstyrelsen

601 73 NORRKÖPING

Rapport RL 2006:10

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 10 september 2005, vid Haurida, F län, med en varmluftsballong med registreringsbeteckningen SE-ZIP.

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

Åsa Kastman Heuman

Stefan Christensen

Bilaga 1

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

Rapport RL 2006:10

L-38/05

Rapporten färdigställd 2006-05-11

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-ZIP, Lindstrand LBL210A
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare/innehavare</i>	Grenna Ballong & Luftskepp AB
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2005-09-10, kl. 19:45 i dagsljus <i>Anm.:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Haurida, F län, (pos. 5753N 01431E; ca 260 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Bruksflygning
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: Vind nordost 5-10 knop, byvind möjligen 10-15 knop, sikt >30 km, klart eller nästan klart, temp/daggpunkt +14/+9 °C, QNH 1019 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	7
<i>Personskador</i>	En allvarligt skadad, två lindrigt skadade
<i>Skador på luftfartyget</i>	Begränsade
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Föraren:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 54 år, ballongförarcertifikat
<i>Total flygtid</i>	2225 timmar, varav 489 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	75 timmar, varav 40 timmar på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	68, varav 41 på typen

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 7 oktober 2005 om att en olycka med en varmluftsballong med registreringsbeteckningen SE-ZIP inträffat vid Haurida, F län, den 10 september 2005 ca 19:45.

Olyckan har undersökts av SHK som företräts av Åsa Kastman Heuman, ordförande och Stefan Christensen, operativ utredningschef.

SHK har biträts av Poa Ekeblad som operativ expert.

Undersökningen har följts av Luftfartsstyrelsen genom Magnus Axelson.

Händelseförlopp

Flygningen startade från Lommaryd kl 19:00. Flygningen förlöpte som planerat. När ballongen flög in på 100-300 fots höjd mot en planerad landningsplats var farten¹ först 4-5 knop enligt förarens uppgift, baserad på avläsning av hans GPS²-navigator. Gradvis ökade farten till 5-7 knop. Föraren missade det tänkta landningsfältet och fortsatte flyga på låg höjd för att söka ett nytt landningsfält.

Ungefär två kilometer före den slutliga landningsplatsen ökade vinden markant och blev byig. Föraren uppger sig ha läst av upp till 14 knop på sin GPS på cirka 150 fots höjd. När ballongen sjönk mot landningsplatsen avtog farten något, men ballongen hamnade istället i turbulens. Ballongen sjönk

¹ En ballong färdas med vinden, och dess fart är därför normalt densamma som vindens fart

² GPS: Global Positioning System (Satellitnavigeringssystem)

mot ett skogsparti, och föraren uppmanade passagerarna att böja sig ner i korgen för att inte skadas av grenar när man gick genom trädtopparna.

Samtliga passagerare satt på huk i korgen när den med relativt hög fart gick ner i skogen. Efter att ha bromsats upp vid passagen genom trädkronorna, kom ballongen ur skogspartiet och ut över en grässlutning.

Landningen skedde ungefär 100 meter efter skogspartiet i ett stenigt område. Sättningen blev hård och föraren upplevde att detta orsakades av turbulensen. Efter första sättningen lyfte korgen igen eftersom marken slutade nedåt. Efter ytterligare ca 25-30 meter kom nästa islag varvid korgen draggade ett antal meter för att komma till slutligt stopp liggande mot ett träd.

Vid olyckstillfället befann sig passagerarna fortfarande sittande på huk i korgen. I samband med landningen ådrog sig en passagerare en benfraktur beroende på att en annan passagerare föll över honom. Två andra passagerare ådrog sig ryggsador.

Förutsättningar

Flygningen var beställd för ett bröllop, och passagerarna utgjordes av ett brudpar, en pastor samt släktingar till brudparet. Avsikten var att förrätta vigsel under flygningen.

Före flygningen hämtade föraren in en väderprognos från SMHI, Arlanda. Prognosen var specialbeställd för ballongflygning i det aktuella området. På startplatsen konstaterade föraren att det aktuella vädret stämde överens med den inhämtade prognosen, men att vinden var för stark för att starta flygningen. Efter ca en timmes försening, under vilken föraren släppte ett antal mindre ballonger för att kontrollera vindstyrkan, togs dock beslutet att påbörja flygningen.

Före start höll föraren en genomgång med passagerarna på cirka tio minuter. Under genomgången visade han två gånger hur passagerarna skulle bete sig vid landning. Följande anvisningar lämnades: "Vänd dig mot piloten. Håll i handtagen på båda sidor om dig (föraren visar). Lätt isär med fötterna. Lätt böjda ben så att benen fungerar som stötdämpare (föraren visar). Böjer man för mycket så försvinner styrkan i benen."

I praktiken kom detta inte att få någon betydelse, eftersom ingen av de ombordvarande stod upp vid olyckstillfället.

Utlåtande

Olyckan orsakades av en plötslig vindökning i samband med inflygning och landning.

SHK kan inte utesluta att den omständigheten att det skulle förrättas en vigsel under flygningen påverkat föraren i sitt beslut att starta trots den relativt starka vinden.