

SAMMANFATTNING

Avsikten med flygningen var att utföra en upplevelseflygning med två passagerare. Väderprognoserna visade att vindstyrkan skulle komma att öka under kvällen på grund av en skarp kallfront som rörde sig söderut över Svealand under eftermiddagen och kvällen.

Varmluftsballongen startade strax efter klockan åtta på kvällen i gynnsamma väderförhållanden. Flygtiden beräknades till en timme. Efter omkring 40 minuters flygning observerades en påtaglig väderförändring i form av dimma. Piloten beslutade att omedelbart avbryta flygningen och påbörja nedstigning. Innan landningen hann påbörjas ändrade dock vinden riktning och styrka vilket omöjliggjorde en landning på den först utsedda platsen, varför piloten fick välja ut en ny landningsplats.

Den första marksättningen på den valda landningsplatsen blev mycket hård då både sjunkhastigheten och farten var hög. Samtliga ombordvarande förlorade balansen och föll omkull. I samband med detta råkade piloten oavsiktligt sätta brännarna på full effekt. Detta bidrog till att ballongen steg till 30-50 meters höjd. Kort därefter lyckades piloten stänga av brännarna.

En andra marksättning gjordes efter cirka 1 000 meter. Även denna blev hård. Ballongkorgen drogs därefter efter marken och var tidvis i luften en bit ovanför marken. Systemet för att snabbt tömma ballongen på varmluft aktiverades inte i samband med denna sättning.

Ungefär 400 meter efter den andra marksättningen föll piloten ur ballong-korgen varpå ballongen steg med endast de två passagerarna ombord. Passagerarna manövrerade dock toppventilen så att ballongen åter sjönk mot marken. De beslutade sig därefter för att lämna ballongen. Den första passageraren fastnade i samband med detta under en kort stund mellan korgen och marken. Den andra passageraren fastnade med sin fot i en manöverlina. Passageraren drogs, fasthållen av linan, efter ballongen i flera hundra meter innan ballongen drev in i en kraftledning och stannade.

Piloten och en av passagerarna skadades allvarligt i samband med händelsen medan den andra passageraren fick lindriga skador.

Mot bakgrund av den väderinformation som fanns tillgänglig framstår, enligt haverikommissionens mening, marginalen som väl liten mellan tiden för planerad avslutad flygning och den tidpunkt då det fanns skäl att anta att vädret kunde bli kraftigt försämrat. Det finns dock inga regler avseende tidsmarginaler mellan planerad flygning och prognostiserat signifikant flygväder. Införandet av sådana regler skulle enligt haverikommissionens mening kunna minska risken för olyckor av den här typen.

När den hårda landningen inträffade hade piloten inte på sig den säkerhetssele som fanns i korgen. Det finns dock inga tydliga föreskrifter under vilka förhållanden piloten ska ta på sig säkerhetssele. De nationella reglerna kommer också inom kort att ersättas av gemensamma europeiska regler. Enligt förslagen till nya regler kommer den aktuella typen av ballong inte längre omfattas av något krav på säkerhetssele. Då händelsen visar att det finns risk för att piloten ramlar ur korgen även i den aktuella typen av ballong anser haverikommissionen att EASA bör överväga att införa krav på säkerhetssele för alla typer av ballonger i kommersiell trafik och att i regelverket klargöra när denna ska användas.

Olyckan orsakades av följande faktorer:

- Flygningen planerades med en alltför liten, om än tillåten, tidsmarginal till prognosticerade signifikanta väderförhållanden som skulle komma att omöjliggöra en säker flygning.
- En hög fart och sjunkhastighet vid landningen gjorde att marksättningararna blev mycket hårda. Efter en hård markkontakt föll piloten dessutom ur korgen och förlorade därmed möjligheterna att kontrollera ballongen.
- Systemet för en snabb tömning av ballongens varmluft aktiverades inte i samband med den andra marksättningen.

Säkerhetsrekommendationer

För närvarande gäller Luftfartsstyrelsens föreskrifter (LFS 2007:48) om kommersiell flygning med bemannad varmluftsballong. Nya föreskrifter för ballongflygning, som kommer att ersätta de nationella reglerna, är under utarbetande inom EASA och planeras bli införda under 2018. Med anledning av detta anser haverikommissionen att det inte är ändamålsenligt att rekommendera förändringar i de gällande nationella föreskrifterna, utan väljer att istället rikta rekommendationerna till EASA.

EASA rekommenderas att:

- Överväga att införa krav på tidsmarginaler mellan planerad landningstid och signifikant väder. (*RL 2017:06 R1*)
- Överväga att införa krav på säkerhetssele eller annan fasthållnings-anordning för alla ballonger i kommersiell trafik och klargöra under vilka förhållanden anordningen ska användas. (*RL 2017:06 R2*)