

ISSN 1400-5719

*Slutrapport RL 2013:15*

**Olycka den 1 juni 2013  
med varmluftballongen SE-ZFG  
vid Ängaholm, Alvesta, Kronobergs län.**

Diariern L-71/13

2013-08-20

---

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

För SHK:s del står det 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](http://www.havkom.se)

---





Transportstyrelsen,  
Sjö- och luftfartsavdelningen

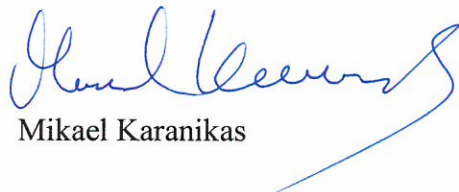
### **Slutrapport RL 2013:15**

---

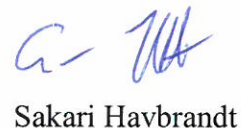
Statens haverikommission (SHK) har undersökt en olycka som inträffade den 1 juni 2013, vid Ängaholm, Alvesta, Kronobergs län, med envarmluftsballong med registreringsbeteckningen SE-ZFG.

Haverikommissionen överlämnar härmed enligt förordningen (EU) nr 996/2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart slutrapport över undersökningen.

På haverikommissionens vägnar



Mikael Karanikas



Sakari Havbrandt

## Allmänna utgångspunkter och avgränsningar

Statens haverikommission (SHK) är en statlig myndighet som har till uppgift att undersöka olyckor och tillbud till olyckor i syfte att förbättra säkerheten. SHK:s olycksundersökningar syftar till att så långt som möjligt klarlägga såväl händelseförlopp och orsak till händelsen som skador och effekter i övrigt. En undersökning ska ge underlag för beslut som har som mål att förebygga att en liknande händelse inträffar igen eller att begränsa effekten av en sådan händelse. Samtidigt ska undersökningen ge underlag för en bedömning av de insatser som samhällets räddningstjänst har gjort i samband med händelsen och, om det finns skäl för det, för förbättringar av räddningstjänsten.

SHK:s olycksundersökningar syftar till att ge svar på tre frågor: *Vad hände? Varför hände det? Hur undviks att en liknande händelse inträffar?*

SHK har inga tillsynsuppgifter och har heller inte någon uppgift när det gäller att fördela skuld eller ansvar eller rörande frågor om skadestånd. Det medför att ansvars- och skuldfrågorna varken undersöks eller beskrivs i samband med en undersökning. Frågor om skuld, ansvar och skadestånd handläggs inom rättsväsendet eller av t.ex. försäkringsbolag.

I SHK:s uppdrag ingår inte heller att vid sidan av den del av undersökningen som behandlar räddningsinsatsen undersöka hur personer förda till sjukhus blivit behandlade där. Inte heller utreds samhällets aktiviteter i form av socialt omhändertagande eller krishantering efter händelsen.

Utredning av luftfartshändelser regleras i huvudsak av förordningen (EU) nr 996/2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart. Utredningen genomförs i enlighet med Chicagokonventionens Annex 13.

## Utredningen

SHK underrättades den 14 juni 2013 om att en olycka med en varmluftsballong med registreringsbeteckningen SE-ZFG inträffat vid Ängaholm, Alvesta, Kronobergs län, den 1 juni 2013 kl. 07.05.

Olyckan har undersökts av SHK som företräts av Mikael Karanikas, ordförande och Sakari Havbrandt utredningsledare.

Rådgivare från Transportstyrelsen har varit Bernt Kolm.

**Slutrapport RL 2013:15**


---

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-ZFG, Viking-84 A
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, luftvärdighetsbevis med gällande granskningsbevis (ARC)
<i>Ägare</i>	Medvindens ballongklubb
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2013-06-01 kl. 07.05 i dagsljus. Anm: All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Vid Ängaholm, Alvesta, Kronobergs län, (pos. 5653N 01431E; 150 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: Nordostlig vind 5-8 knop, sikt > 10 km, inga moln under 5000 fot, temp./daggpunkt +15/+12° C, QNH <sup>1</sup> 1009 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	2
<i>Personskador</i>	En passagerare bröt bägge fotlederna
<i>Skador på luftfartyget</i>	Inga
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Föraren:</i>	
<i>Ålder, certifikat</i>	56 år, Ballongförarcertifikat
<i>Total flygtid</i>	167 timmar
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	3 timmar, allt på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	5

---

**Händelseförlopp m.m.**

Efter en i övrigt normal ballongflygning avsåg föraren att landa på en åker. Vinden hade under flygningen ökat från 3-4 knop till 6-7 knop. Vinden medförde att landningen blev något hård med en studs varvid ballongkorgen välte och blev liggande på sidan.

När ballongen hade stannat tog sig passagerarna ut ur korgen. En av passagerarna kände då att han skadat bägge fötterna.

En anhörig som hade följt ballongfärden med bil transporterade honom till sjukhus. På sjukhuset konstaterades frakturer på passagerarens bägge fotleder.

Utrymmet för förare och passagerare består av en rottingkorg som har en yta på ungefär 1 x 1,2 meter där de ombordvarande står upp.

---

<sup>1</sup> QNH anger det atmosfäriska trycket vid havsytan.

## **Utlåtande**

Med tanke på verksamhetens art är risken för den här typen av händelser något som ingår i systemet. Att försöka förebygga detta skulle kräva en så omfattande konstruktionsändring av ballongkorgarna att själva idén och tjusningen med sporten sannolikt skulle försvinna.

Olyckan orsakades av olyckliga tillfälligheter i samband med landning. Risken för den aktuella typen av personskador finns vid ballongflygning.

## **Rekommendationer**

Inga.