

PASSAGIER VALT UIT BALLONMAND

In Nederland wordt er naar gestreefd het gevaar van ongevallen en incidenten zoveel mogelijk te beperken. Wanneer het toch (bijna) misgaat, kan herhaling voorkomen worden door, los van de schuldvraag, goed onderzoek te doen naar de oorzaak. Het is dan van belang dat het onderzoek onafhankelijk van de betrokken partijen plaatsvindt. De Onderzoeksraad voor Veiligheid kiest daarom zelf zijn onderzoeken en houdt daarbij rekening met de afhankelijkheidspositie van burgers ten opzichte van overheden en bedrijven. De Raad is in een aantal gevallen wettelijk verplicht onderzoek te doen.¹

ALGEMENE GEGEVENS

Nummer voorval:	2011067
Classificatie:	Ongeval
Datum, tijd ² voorval:	8 juli 2011, 21.40 uur
Plaats voorval:	Giessen
Registratie luchtvaartuig:	PH-FDT
Type luchtvaartuig:	Cameron A-300
Soort luchtvaartuig:	Heteluchtballon
Soort vlucht:	Passagiersvaart
Fase van de vlucht:	Landing
Schade aan luchtvaartuig:	Geen
Aantal bemanningsleden:	Eén
Aantal passagiers:	Twaalf
Persoonlijke letsel:	Eén passagier met gebroken ribben en ruggenwervels en met verwondingen aan rechteroog, rechterarm en linkerbeen.
Overige schade:	Geen
Lichtcondities:	Daglicht

SAMENVATTING

De heteluchtballon was 8 juli om 20.30 uur vertrokken vanaf de Gilzerbaan te Tilburg. Na een vaart van ruim een uur maakte de gezagvoerder een landing in een weiland nabij Giessen. Tijdens de landing is één van de passagiers buiten de ballonmand terecht gekomen. Vervolgens is deze passagier geraakt door de mand met daarin de overige passagiers en de gezagvoerder. De passagier brak een aantal ribben en ruggenwervels en had verwondingen aan gezicht, arm en been.

Dit rapport is gebaseerd op de verklaring van de gezagvoerder en het proces-verbaal van de Dienst Luchtvaartpolitie, waarin getuigenverklaringen zijn opgenomen. Er zijn geen medewerkers van de Onderzoeksraad voor Veiligheid ter plaatse geweest voor onderzoek.

¹ Onderzoek naar schuld of aansprakelijkheid maakt nadrukkelijk geen deel uit van het onderzoek door de Raad. Verklaringen die zijn afgelegd in het kader van een onderzoek van de Raad, informatie die de Raad heeft verzameld, resultaten van technische onderzoeken en analyses, opgestelde documenten (inclusief het gepubliceerde rapport) mogen niet worden gebruikt als bewijs in strafrechtelijke, tuchtrechtelijke of civielrechtelijke procedures.

² Alle tijden in dit rapport zijn weergegeven als lokale tijd, tenzij anders vermeld.

FEITELIJKE INFORMATIE

De vaart met de PH-FDT was een commerciële ballonvaart met twaalf passagiers. De ballon vertrok vanaf de Gilzerbaan te Tilburg, de thuisbasis van het ballonvaartbedrijf. De gezagvoerder had hiertoe besloten na overleg met nog twee ervaren ballonvaarders. Hiervoor werd de ballonvaartverwachting voor de regio Brabant van het KNMI gebruikt, zoals opgenomen in tabel 1. De wind was bij vertrek pal zuid, 180 graden, rond de acht knopen. Na een ballonvaart van ruim een uur, werd de landing ingezet nabij Giessen. Het landingsterrein was een groot weiland. Er stond 8 knopen zuidenwind.

Hoogte (voet)	2 uur voor zonsondergang		Tijdens zonsondergang	
	Windrichting (graden)	Windsnelheid (knopen)	Windrichting (graden)	Windsnelheid (knopen)
0	180/200	8/11	150/170	5/7
250	180/200	11/14	160/180	
500	200	12/17		15/18
1000	200	14/18		17/22
2000	200	15/20		20/25
5000	210	20/25		25

Tabel 1: KNMI-ballonvaartverwachting van 8 juli 2011 17.45 uur voor de regio Brabant

Instructie

De gezagvoerder heeft voor vertrek uitleg gegeven over de ballonvaart, het vertrek en de landing. Hij heeft aangegeven hoe de landing zou kunnen verlopen en welke houding de passagiers aan moesten nemen vlak voor de landing: door de knieën met de schouders ter hoogte van het middenschot, de rug in de landingsrichting. Daarbij moesten de passagiers de lussen aan de binnenkant van de mand vasthouden.

Tijdens de ballonvaart heeft de gezagvoerder de landingshouding nog eens uitgelegd en één van de passagiers gevraagd het aannemen van de landingshouding voor te doen.

De landing

De gezagvoerder beschreef dat voor het rippen van de chute³ van de ballon, op twee tot drie meter boven de grond, iedereen klaar was voor de landing. Tijdens de landing zag de gezagvoerder iemand omhoog komen die op het moment dat de mand het weiland raakte, na twee keer stuiteren, verder naar voren schoot. De passagier kwam voor de mand te liggen en de ballon ging over hem heen. De gezagvoerder liet zo snel mogelijk de hete lucht uit de ballon ontsnappen en doofde de waakvlammen van de brander.

Verwondingen en eerste hulp

De passagier heeft bij dit voorval drie ribben en een aantal ruggenwervels gebroken. Tevens raakte de man gewond aan het recheroog, de rechterarm en het linkerbeen. De gezagvoerder werkt bij de ambulancedienst Tilburg en kon adequaat eerste hulp verlenen. De gewonde passagier is vervoerd naar het ziekenhuis en is drie dagen later uit het ziekenhuis ontslagen.

De gezagvoerder

De gezagvoerder was in het bezit van een geldig bewijs van bevoegdheid en beschikte over ruime ervaring (zie tabel 2).

³ Het openen van de parachute (een lap stof) boven in de ballon die wordt gebruikt om tijdens de vaart (kleine hoeveelheden) warme lucht uit de ballon te laten ontsnappen, waardoor de warme lucht uit de ballon stroomt en een daling wordt ingezet.

Type brevet	CPL(FB)
Bevoegdverklaringen	FI, LPE, RT
Datum eerste afgifte bewijs van bevoegdheid	23 november 2004
Geldigheidsdatum bewijs van bevoegdheid	1 november 2013
Geldigheidsdatum medische verklaring	1 mei 2012
Aantal uren in totaal	1091
Aantal uren op type	351
Aantal uren op type gedurende laatste drie maanden	31

Tabel 2: *ervaring bestuurder*

De ballon

De ballon had een geldig bewijs van luchtwaardigheid en een bewijs van inschrijving.

ONDERZOEK EN ANALYSE

Vorbereiding en vaart

De gezagvoerder heeft de tocht (in overleg met twee collega's) voorbereid en zich op de hoogte gesteld van de ballonvaartverwachting. Voor vertrek heeft de gezagvoerder de passagiers een briefing gegeven. De vaart verliep probleemloos. De weersomstandigheden gaven geen aanleiding te veronderstellen dat de landing moeizaam of hard zou worden.

Landing en passagiersbriefing

Voor de gezagvoerder de landing inzette, heeft hij nogmaals uitgelegd welke houding de passagiers moesten aannemen bij de landing. De gezagvoerder heeft één van de passagiers gevraagd dit voor te doen. Op deze wijze verzekerde de gezagvoerder er zich van dat zijn passagiers hadden begrepen wat zij moesten doen bij de landing.

In de buurt van het landingsveld, voor het rippen van de chute van de ballon (de warme lucht te laten ontsnappen om te dalen), op een hoogte van twee tot drie meter, was iedereen volgens de gezagvoerder klaar voor de landing.

Een aantal getuigen heeft aangegeven dat het slachtoffer mogelijk niet in de goede landingshouding zat. Hij zou zijn handen over de leuning hebben gehad in plaats van de lussen te hebben vastgehouden en zijn schouders te hoog hebben gehouden. Het slachtoffer gaf aan de instructies van de gezagvoerder te hebben opgevolgd. De gezagvoerder gaf aan dat iedereen tijdens de landing in de juiste houding stond.

Een volledig eenduidig beeld is op basis van de verklaringen niet meer te reconstrueren. De verklaringen over de juiste landingshouding van het slachtoffer spreken elkaar tegen. Volgens alle betrokkenen heeft de gezagvoerder duidelijk aangegeven wat de juiste landingshouding moest zijn. Toch acht de Onderzoeksraad het niet uitgesloten dat op het moment dat de ballonmand de tweede keer de grond heeft geraakt, niet iedereen (meer) in de juiste landingshouding heeft gestaan, al dan niet veroorzaakt door de twee keer stuiteren van de ballonmand. De Onderzoeksraad heeft eerder onderzoek gedaan naar voorvallen waarbij passagiers bij het landen van heteluchtballonnen verwondingen opliepen. Toen is ook gebleken dat één of meer passagiers niet (meer) de juiste landingshouding had aangenomen. De gezagvoerder heeft in de landingsfase zijn aandacht nodig voor controle over de ballon en de landing, waarbij hij dit niet altijd opmerkt. De Onderzoeksraad sluit niet uit dat dit in het onderhavige voorval ook een rol heeft gespeeld.

CONCLUSIE

Het slachtoffer heeft mogelijk niet de juiste landingshouding aangenomen of heeft de houding door het stuiteren van de ballonmand niet kunnen aanhouden en is daardoor bij de landing uit de ballonmand geslingerd.