



ISSN 1400-5719

Slutrapport RL 2012:11

Olycka den 28 januari 2012 med varmluftsballongen SE-ZGF vid Ånaryd, Jönköpings län.

Diariernr L-09/12
2012-04-02

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



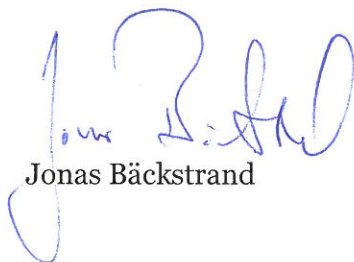
Transportstyrelsen
Luffartsavdelningen
601 73 NORRKÖPING

Slutrapport RL 2012:11

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en olycka som inträffade den 28 januari 2012, vid Ånaryd, Jönköpings län, med en varmluftsballong med registreringsbeteckningen SE-ZGF.

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

På haverikommissionens vägnar



Jonas Bäckstrand



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 ska utmynna i svaret 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 28 januari 2012 om att en olycka med en varmluftsballong med registreringsbeteckningen SE-ZGF inträffat vid Ånaryd, Jönköpings län, samma dag kl.13.30.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Jonas Bäckstrand, ordförande, Sakari Havbrandt, utredningsledare, och Patrik Dahlberg, utredare av räddningsinsatsen.

Undersökningen har följts av Transportstyrelsen genom Bernt Kolm.

Slutrapport RL 2012:11

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-ZGF, THUNDER COLT-105A
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, luftvärdighetsbevis med gällande ARC
<i>Ägare</i>	Grenna Ballong & Luftskepp
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2012-01-28, kl. 13.30 i dagsljus Anm: All tidsangivelse avser svensk normaltid (UTC ¹ + 1 timme)
<i>Plats</i>	Ånaryd, Jönköpings län, (pos 5757N 01424E; 200 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind ost till nordost, 5 knop, sikt > 10 km, 4-7/8 med bas 1300-1700 fot, 6-8/8 med bas 2500 fot, temp./daggpunkt -3/-6 °C, QNH 1038 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	2
<i>Personskador</i>	Föraren bröt ett underben
<i>Skador på luftfartyget</i>	Tre mindre revor i ballongens hölje
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Föraren:</i>	
<i>Ålder, certifikat</i>	51 år, Ballongförarcertifikat
<i>Total flygtid</i>	461 timmar, allt på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	0
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	0

Händelseförlopp m.m.

Efter en i övrigt normal ballongflygning avsåg föraren att landa på en frusen plöjd åker. Landningen blev något hård och ballongkorgen kom att studsas några gånger innan ballongen stannade mot ett buskage och blev stående i upprätt läge.

I samband med studsarna kom en av passagerarna att tappa balansen och knuffa till föraren som stod något nerböjd och sysslade med att öppna ballongens överdel föra att släppa ut luften. Föraren kände att det knäppte till i benet och att något var fel.

En ambulans var snabbt på plats och transporterade den skadade till sjukhuset där det konstaterades att ett skenben var brutet ungefär tio centimeter ovanför fotleden.

Föraren av en annan ballong som landat på samma åker strax före händelsen har uppgivit att landning såg relativt normal ut och att vinden var svag, han bedömde den till en knop.

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.

¹ Universal Time Coordinated (UTC) är en referens för angivelse av exakt tid världen över.

Utlåtande

Med tanke på verksamhetens art är risken för den här typen av händelser något som ingår i systemet. Att försöka förebygga den här typen av händelser skulle kräva en så omfattande konstruktionsändring av ballongkorgarna att själva iden 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.