



Havarikommisjonen

Accident Investigation Board Denmark

Statement 2020-206



Statement over havari med OY-NOI (Cameron TR-77 ballon) ved Vester Sottrup sydøst for Åbenrå d. 02-09-2017.

FORORD

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommissionen) er en uafhængig statslig organisation, der har til formål at undersøge havarier, ulykker og hændelser inden for luftfart og jernbane.

Havarikommissionen undersøger flyvehavarier og alvorlige flyvehændelser med henblik på at forebygge sådanne. Sikkerhedsundersøgelserne omfatter civile luftfartøjer over eller på dansk territorium samt uden for dansk territorium, hvor dansk registrerede civile luftfartøjer er involveret, med mindre det med fremmed stat er aftalt at denne foretager sikkerhedsundersøgelsen.

I overensstemmelse med EU forordningen 996/2010, luftfartsloven og ICAO bilag 13 afspejler dette statement Havarikommissionens tekniske og operative vurdering af det indtrufnes omstændigheder, dets årsager og konsekvenser.

Sikkerhedsundersøgelserne har alene et flyvesikkerhedsmæssigt formål og tager ikke sigte på at placere skyld eller ansvar. Derfor kan enhver brug af dette statement til andre formål end at forebygge fremtidige flyvehavarier og alvorlige flyvehændelser føre til fejlagtige eller misvisende fortolkninger.

Eftertryk med kildeangivelse må offentliggøres uden særskilt tilladelse.

GENERELT

Sagsnummer:	2020-206
UTC dato:	02-09-2017
UTC tid:	17:20
Begivenhed:	Havari
Sted:	Vester Sottrup sydøst for Åbenrå
Personskade:	Ingen
Registrering:	OY-NOI
Luftfartøjstype:	Cameron TR-77
Flyveregler:	Visuelflyvereglerne (VFR)
Operationstype:	Andet erhverv
Flyvefase:	Landing
Luftfartøjskategori:	Ballon
Sidste afgangssted:	En privatadresse ved Åbenrå
Planlagt landingssted:	Omkring Sønderborg
Skade på luftfartøj:	Væsentligt

Notifikation

Alle tidsangivelser er i UTC.

Trafik- og Bygge- og Boligstyrelsen (TBST) fremsendte d. 11-09-2017 via deres hændelsesrapporteringssystem (DAMOR) en notifikation om begivenheden til Havarikommissionen. Notifikationen registreredes ikke modtaget i Havarikommissionen, og TBST modtog efterfølgende ikke en kvittering for Havarikommissionens modtagelse af notifikationen.

Nye oplysninger til hændelsesforløbet medførte, at TBST d. 28-05-2020 kl 13:59 genfremsendte notifikationen til Havarikommissionen.

Havarikommissionen klassificerede begivenheden til at være et havari og kvitterede for modtagelsen.

Havarikommissionen notificerede the European Aviation Safety Agency (EASA), the Directorate General for Mobility and Transport (DG MOVE), the UK Air Accidents Investigation Branch (AAIB) og TBST om havariet d. 24-06-2020 kl. 13:45.

Sammenfatning

Uventet termisk turbulens på flyveruten medførte, at ballonen endte op i et markhegn efter landing. Havariet skete i dagslys og under visuelle vejrforhold (VMC).

FAKTUELLE OPLYSNINGER

Flyvningens forløb

Flyvningen startede kl. 15:58 fra en privatadresse ved Åbenrå, og var planlagt til at være en flyvning på en sydøstlig kurs mod Sønderborg.

Ballonskipperen tjekkede før flyvningen vejrforholdene for den planlagte rute. Vejrforholdene gav ikke anledning til operative bemærkninger.

Den første time af flyvningen forløb som forventet med varierende flyvehøjder op til 1500 fod.

Ved passage af Vestre Sottrup oplevedes mærkbar turbulens, hvilket fik indflydelse på kontrollen over ballonens flyveretning og -højde.

Ballonskipperen besluttede sig for at finde et egnet landingssted så hurtigt som muligt sydøst for Vestre Sottrup.

Forberedelse til landing blev foretaget ca. 1 kilometer sydøst for Vestre Sottrup.

Nedgang og første landing forløb som forventet. Riplinen blev trukket for at lukke varm luft ud af ballonhylstret. Ballonen løftede sig igen til en højde af 5 meter (m), hvorefter ballonen gik ned igen.

Ved anden landing blev riplinen trukket igen for at lukke mere varm luft ud af ballonhylstret. Formen af ballonhylstret var blevet ændret som følge af mindre varm luft i ballonhylstret og en kraftig vind. Ballonkurven lå på siden og blev slæbt mere end 55 m hen af jorden.

Ballonen blev løftet fri af jorden igen, ikke pga. af varm luft i ballonhylstret, men fordi ballonhylstret virkede som et stort sejl i vinden. Ballonen var fri af jorden over en distance på cirka 150-200 m, før ballonen blev stoppet af et markhegn med høje træer.

Ballon landede en tredje gang lige før kontakten med markhegnet.

Meteorologiske oplysninger

Ballonskipperen oplyste, at ved starten var vejret CAVOK (Ceiling and Visibility OK) med en vind fra 270-290 grader og en vindhastighed på 6 knob.

Ballonskipperen havde inden starten på flyvningen telefonisk kontakt med en flyvemeteorolog, som bekræftede, at den termiske aktivitet på ruten var aftagende.

Tilskadekomst af personer

<i>Tilskadekomst</i>	<i>Besætning</i>	<i>Passagerer</i>	<i>Andre</i>
Omkomne			
Alvorlig			
Ingen	1	2	

Skader på luftfartøjet

36 områder på ballonhylstret fik skader.

Andre skader

Foto 1. Træet i markhegnet, som ballonhylstret lagde sig omkring, måtte fældes for at få ballonen fri.

Havarikommissionens undersøgelsesforløb

Havarikommissionen har efter en indledende sikkerhedsundersøgelse og med henvisning til artikel 5 i EU Forordning nr. 996/2010 og Luftfartslovens § 138 valgt ikke at foretage yderligere sikkerhedsundersøgelser.

Med reference til artikel 16 i EU Forordning nr. 996/2010 og Luftfartslovens § 143 lukkes Havarikommissionens sikkerhedsundersøgelse ved dette statement.

Iværksatte forebyggende tiltag

Havarikommissionen har i samarbejde med TBST ændret de administrative arbejdsgange for at styrke den gensidige håndtering af notifikationer mellem de to myndigheder.