

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat

Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Amersfoort/Leusden 16 juni 2009

Geachte

Stuknummer GVV:	09/0014/85	DE ONDERZOEKRAAD VOOR VEILIGHEID
Dossierside:		
Registratie- datum:	22 JUL 2009	
In behandeling bij:		
Naam:	Afdeling:	

Op 6 juni 2008 publiceerde de Onderzoeksraad voor Veiligheid een rapport over een harde landing met een ballon bij Deventer. Het betreft onderzoeksrapport 2006069, betrekking hebbend op een ongeval met de heteluchtballon PH-JLA. Bij het ongeval met de ballon vielen 4 zwaargewonden en 4 lichtgewonden. Oorzaak voor de verwondingen was een harde landing.

Naar aanleiding van het ongeval met de heteluchtballon PH-JLA heeft de Onderzoeksraad voor de Veiligheid een inventarisatie gemaakt van andere ongevallen met ballonnen die de laatste jaren in Nederland hebben plaatsgevonden. Aan elk van deze ongevallen is door de Raad een korte beschouwing gewijd.

Het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid wordt afgesloten met een advies aan de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor de Luchtvaart (KNVvL), Afdeling Ballonvaren en de vereniging Professionele Ballonvaarders Nederland (PBN) om onderzoek te (laten) doen naar de "botsveiligheid" van de in gebruik zijnde ballonmanden, de huidige methoden om passagiers te beschermen tijdens de landing en de landingshouding van de passagiers. Tevens zijn beiden organisaties gevraagd een uitspraak te doen over de wenselijkheid van het gebruik van een "piloteharnas" door de gezagvoerder aan boord van een heteluchtballon.

Na de publicatie van het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid hebben de KNVvL, Afdeling Ballonvaren en PBN besloten gezamenlijk het onderzoek uit te voeren en een gezamenlijk advies uit te brengen. Daartoe is een commissie, hierna te noemen "de commissie", ingesteld bestaande uit de heren J.C.M. de Wilde (KNVvL) en W. H. Hijink (PBN). De commissie heeft vastgesteld dat het laten uitvoeren van een eigen, wetenschappelijk verantwoord onderzoek, niet tot de financiële en organisatorische mogelijkheden behoort van de betrokken organisaties. Op grond daarvan is besloten de vijf belangrijkste ballonfabrikanten te benaderen voor advies en op die wijze tot een verantwoord voorstel aan de minister te komen. De keuze van de ballonfabrikanten is bepaald door de ballonmerken die in Nederland in gebruik zijn.

Door de commissie is een brief gestuurd aan Cameron Balloons (Engeland), Lindstrand Balloons (Engeland), Schroeder Balloons (Duitsland), Kubicek Balloons (Tsjechië) en Ultra Magic Balloons (Spanje). Een kopie van deze brieven is toegevoegd als bijlage 1. Op 21 april 2009 is aan Cameron, Schroeder en Kubicek een herinnering gestuurd. Lindstrand had reeds gereageerd. In de tweede helft van mei werd pas de laatste informatie ontvangen. Van de firma Ultra Magic is geen reactie ontvangen.

Ontvangen adviezen en rapporten

<u>Datum</u>		<u>Bijlage</u>
2008	Bijlage 2 bij verslag 2006069 van de Onderzoeksraad Voor veiligheid – onderzoek ballonmanden TNO	1
20-02-2009	Brief van Lindstrand - inhoudelijke reactie Op gebruik pilotenharnas en constructie manden	2
22-04-2009	Mail van Schroeder – inhoudelijke reactie t.a.v. het gebruik van een pilotenharnas en aanpassingen aan de manden van Schroeder. Met verwijzing naar het rapport van het Luftfahrt Bundesamt	3
24-04-2009	Rapport over de veiligheid van ballonmanden. Uitgevoerd door TÜV Rheinland in opdracht van Luftfahrt Bundesamt	4
01-05-2009	Mail van Don Cameron – inhoudelijke reactie van Cameron t.a.v. het gebruik van een pilotenharnas	5
14-05-2009	Mail van Kubicek – inhoudelijke reactie reactie van Kubicek t.a.v. het gebruik van een pilotenharnas en de veiligheid van passagiers tijdens de landing	6

Pilotenharnas

De ballonfabrikanten zijn unaniem van mening dat het gebruik van een pilotenharnas in grotere, gepartitioneerde manden sterk is aan te bevelen. Deze mening wordt door de KNVvL, Afdeling Ballonvaren en PBN gedeeld. T.a.v. het gebruik van een pilotenharnas in een kleine, niet gepartitioneerde mand, bij het gebruik van een ballon (envelop) zonder rotation vents, is het verplicht voorschrijven van een pilotenharnas niet gewenst. Het voorstel van de KNVvL en PBN luidt:

- Alle ballonmanden die na 1 januari 2010 worden opgenomen in het Nederlandse luchtvaartregister dienen te zijn voorzien van bevestigingspunten voor een pilotenharnas
- Alle ballonmanden die thans in gebruik zijn in Nederland en niet van bevestigingspunten voor een pilotenharnas zijn voorzien, dienen voor 1 januari 2013, via een modificatie, voorzien te zijn van bevestigingspunten voor een pilotenharnas
- Het gebruik van een pilotenharnas in een kleine, niet gepartitioneerde mand, waarbij gebruik wordt gemaakt van een envelop zonder rotation vents, is niet verplicht en wordt overgelaten aan de beoordeling van de gezagvoerder
- Het gebruik van een pilotenharnas is vanaf 1 januari 2010 verplicht in alle gepartitioneerde manden en in manden waar een ballon boven hangt die voorzien is van rotation vents indien de mand voorzien is van bevestigingspunten voor het pilotenharnas. Voor manden die nog niet voorzien zijn van bevestigingspunten voor het pilotenharnas geldt deze verplichting vanaf 1 januari 2013
- KNVvL en PBN adviseren tijdens de opleiding, examens en profchecks extra aandacht te besteden aan landingconfiguraties. En met name aan het in de optimale positie brengen van de mand bij snelle (harde) landingen en het gebruik van het pilotenharnas

Constructie van de manden

Wetenschappelijk onderzoek aan de constructie van ballonmanden wijst uit dat de constructie zoals die wordt toegepast door de grote fabrikanten, de beste garantie geeft op een zo groot mogelijke absorptie van krachten bij een harde landing. Een bijdrage aan een grotere veiligheid kan gevonden worden door de toepassing van aangepaste handgrepen voor de passagiers. Slechts één fabrikant – Kubicek – adviseert foam kussens om op te zitten tijdens de landing. Nieuwe, innovatieve aanpassingen aan manden kunnen slechts komen van fabrikanten en niet van afnemers. Aanpassingen, die de veiligheid vergroten, zullen zeker in de besluitvorming van potentiële kopers een rol spelen. Het lijkt de KNVvL, Afdeling Ballonvaren en PBN niet wenselijk een dwingend advies hier over uit te brengen en het over te laten aan de markwerking.

Het voorstel van de KNVvL en PBN luidt:

- Vast te stellen dat de huidige constructie van ballonmanden voldoet aan de eisen die gesteld mogen worden aan een constructie die bij harde landingen goede garanties biedt om destructieve krachten op te vangen.
- Dat goede handgrepen voor alle passagiers verplicht aanwezig moeten zijn

Passagiers briefing

KNVvL en PBN hechten bijzonder veel waarde aan een goede briefing van passagiers. Deze briefing dient verplicht gegeven te worden door de piloot als het gaat om instructies aan passagiers over een veilige uitvoering van de start, de vlucht en de landing van de ballon. Deze instructies dienen vooraf te worden gegeven op een rustig moment waarbij de garantie aanwezig is dat alle aandacht van de passagiers is gericht op de briefing en zij niet worden afgeleid door andere voorbereidingen voor de vaart.

Aan boord zullen de specifieke aanwijzingen voor de start en de landing door de piloot herhaald moeten worden voor het vertrek en de landing van de ballon.

Het voorstel van de KNVvL en PBN luidt:

- Passagiers die deelnemen aan een ballonvaart dienen goed geïnformeerd te worden over de veiligheidsmaatregelen en de risico's die gelden tijdens de start, de vlucht en de landing van een ballon
- Deze briefing van de passagiers dient verplicht gegeven te worden door de gezagvoerder van de ballon
- De eerste briefing dient gegeven te worden op een plek en op een tijdstip waarop de volle aandacht van de passagiers gericht kan zijn op de briefing en zij niet worden afgeleid door andere gebeurtenissen
- Passagiers dienen verplicht aanwezig te zijn bij deze briefing – geen briefing/geen vaart
- Voorafgaande aan de start en de landing dient de gezagvoerder de op de start en de landing gerichte instructies te herhalen voor de passagiers

Namens het bestuur Koninklijke Nederlandse Vereniging voor de Luchtvaart –
Afdeling Ballonvaren

Correspondentie adres: Grifthorst 2, 3833 GC, Leusden
Bestuurslid

Namens Professionele Ballonvaarders Nederland

Correspondentie adres - Ariane 46, 3824 MB, Amersfoort
Bestuurslid