

REACTIES OP CONCEPTRAPPORT 'ONGECONTROLEERDE LANDING BIJ HARDE WIND - SCHROEDER FIRE BALLOONS G 34/24'

Volgnr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
1	KNVvL	Onderzoek en Analyse, Gezagvoerder	De gezagvoerder beschikte niet over het vereiste medisch certificaat.	De OVV schrijft dat je voor het varen met een CPL FB ( Free Balloons) een Klasse 1 Medical moet hebben. Dat is onjuist. Een klasse 2 medisch certificaat is voldoende. (zie: <a href="https://www.kiwaregister.nl/luchtvaart/cpl-fb">https://www.kiwaregister.nl/luchtvaart/cpl-fb</a> )	Ja	Verordening (EU) Nr. 1178/2011 stelt als eis dat de houder van een bewijs van bevoegdheid als beroepsvlieger (CPL) over een medisch certificaat klasse 1 moet beschikken. Tot 8 april 2021 mag worden gevaren met een nationaal ballonbrevet, het CPL(FB). Op dit brevet is EU Verordening 1178/2011 niet van toepassing. Volgens het besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart volstaat het om te beschikken over een medisch certificaat klasse 2 voor een bewijs van bevoegdheid als beroepsvlieger in de categorie vrije ballonnen (FB). Feitelijke onjuistheid is aangepast in het rapport.
2	KNVvL	Onderzoek en Analyse		Indien de vaart werd uitgevoerd als commerciële vaart dient de piloot een Operations Manual (OM) te hebben. In dit OM zijn de randvoorwaarden voor een commerciële vaart opgenomen waaronder de weersomstandigheden waarbij een vaart kan worden uitgevoerd. Daarnaast staan daar procedures in met betrekking tot het verkrijgen van recente weerinformatie. Part BOP (EU.2018.395) is van toepassing sinds 8 April 2019 op alle ballonvaarten. De KNVvL heeft een standaard OM uitgegeven dat van toepassing is op alle vaarten die worden uitgevoerd onder Part BOP.ADD.	Ja	Dat de piloot een OM dient te hebben in het geval van een commerciële vaart is belangrijke feitelijke informatie en is daarom toegevoegd aan het rapport. Ook zijn de randvoorwaarden waarbinnen commerciële vaarten dienen te worden uitgevoerd, in het bijzonder de randvoorwaarden voor de weersomstandigheden, toegevoegd aan het rapport om het belang van een goede voorbereiding en het vormen van een zo volledig als mogelijk weerbeeld te benadrukken.
3	KNVvL	Onderzoek en Analyse	beroepsvlieger	Betreffende piloot heeft een nationale Commercial Pilot Licence waarmee hij ballonvaarten tegen betaling/vergoeding mag uitvoeren. In de ballonvaart kennen we de term "beroepsvlieger" niet. Vervangen door: "was in het in het bezit van een bewijs van bevoegdheid voor het doen van commerciële ballonvaarten (CPL)..."	Nee	Nationale wetgeving (besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart) verstaat onder het CPL een bewijs van bevoegdheid voor beroepsvliegers.
4	KNVvL	Onderzoek en Analyse	Verordening (EU) nr. .... op het ontstaan van het voorval	Hetgeen wat hier staat is onjuist. Voor een CPL is medische klasse 2 vereist en niet medische klasse 1. Hij beschikte dus over het vereiste certificaat en heeft geen invloed gehad op het ontstaan van het voorval.	Ja	Zie punt 1
5	KNVvL	Onderzoek en Analyse, Weercondities	Het moet verondersteld worden dat deze en andere voorschriften bekend zijn bij de ballonvaarder.	Toevoegen na deze regel: Conform Part BOP BAS en Part BOP ADD moet de ballonvaarder beschikken over een Operations Manual (OM) Ballonvaren waarin dezelfde bepalingen zoals hierboven zijn opgenomen. De KNVvL Afd. Ballonvaren heeft voor al haar leden zorg gedragen voor deze Operations Manual (OM) Ballonvaren.  Naast de algemene bepalingen in Part BOP BAS en Part BOP ADD beschikt elk ballonvaartbedrijf in Nederland over een Operations Manual (OM) Ballonvaren	Deels	De KNVvL heeft een standaardformat van het OM aan haar leden ter beschikking gesteld, maar dat betekent niet zonder meer dat de inhoud van het OM (de voorschriften) bekend is bij de ballonvaarder. De Onderzoeksraad is wel van mening dat de voorschriften bekend zouden moeten zijn bij de ballonvaarder, des te meer omdat deze ook opgenomen zijn in het OM. Daarom is de volgende passage in paragraaf 2.3 van het rapport toegevoegd: "De ballonvaarder behoort deze voorschriften te kennen".

Volgnr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
6	KNVvL	Onderzoek en Analyse, Weercondities	Toevoegen na regel 5: "...hagel en onweer": "Kans op neerslag 20, toenemend naar 40-50%"	Aanscherping	Nee	De voorgestelde tekst ("Kans op neerslag 20, toenemend naar 40-50%") wordt in de regioverwachting ballonvaart niet genoemd onder het kopje "significant weer" maar wordt apart genoemd onder "kans op neerslag". Omdat de in het rapport opgenomen tekst een citaat is uit de regioverwachting ballonvaart, nemen we de voorgestelde toevoeging niet over.
7	KNVvL	Onderzoek en Analyse, Weercondities	Toevoegen na "en 16.59 uur.": "In het bericht van 16.59 uur voor de regio zuid werd nog extra genoemd toenemende kans op neerslag tot 40-50% en in het oosten bij buien windstoten tot circa 25 kn, mogelijk lokaal tot 35 kn".	Aanscherping	Ja	De voorgestelde toevoeging is feitelijke informatie en beschrijft de te verwachten weercondities. Deze tekst is opgenomen in paragraaf 2.4 van het rapport (regioverwachting ballonvaart).
8	KNVvL	Onderzoek en Analyse, Weercondities	Toevoegen na "internationale": "en "nationale verplichtingen alsook eigen bedrijfsvoorschriften conform Operation Manual (OM) Ballonvaren."	Aanscherping	Ja	De voorgestelde toevoeging is aanvullende en relevante informatie.
9	KNVvL	Onderzoek en Analyse		In het Operations Manual (OM) Ballonvaren staan dezelfde eisen inzake weerinformatie als Part BOP BAS zoals opgenomen in het concept-rapport. De zgn. algemene meteo-website is een wel erg grove weersindicatie van de meteodienst Noorwegen en geeft slechts beperkte informatie inzake wind-, bewolking- en temperatuurverwachting. Mijn aanbeveling is om in de Operation Manual (OM) Ballonvaren op te nemen onder 9.1.3 Weersomstandigheden: "De gezagvoerder zal tenminste de volgende meteo-informatie raadplegen tot 1 uur voor het opstijgstip: (1) www.luchtvaartmeteo.nl. Verwachtingen van 11.00, 14.00 en 17.00 uur lokale tijd incl. Metars en TAFS, (2) Teletekstpagina 703 en 707, (3) www.buierenradar.nl, (4) Bij gereede twijfel wordt contact opgenomen met het KNMI: tel. +31 9002023340.	Deels	Dit is een verzoek om een heel specifieke aanbeveling op te nemen in het rapport. De Onderzoeksraad heeft deze suggestie gedeeltelijk overgenomen.
10	ILT	Onderzoek en Analyse, Gezagvoerder	Verordening (EU) Nr. 1178/2011 stelt als eis dat de houder van een bewijs van bevoegdheid als beroepsvlieger (CPL) over een medisch certificaat klasse 1 moet beschikken.	Tot 8 april 2021 mag worden gevaren met een nationaal ballonbrevet, te weten het CPL(FB). Op dit brevet is EU Verordening 1178/2011 niet van toepassing. Op grond van het 'Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart' artikel 8 lid 1 is het commercieel varen met een geldige medische verklaring klasse II (in combinatie met een CPL(FB)) toegestaan.	Ja	Zie punt 1
11	ILT	Onderzoek en Analyse		EU Verordening 2018/395 artikel BOP.ADD.100 schrijft voor dat om commerciële ballonvaarten te mogen maken de operator (per 8 april 2019) een declaratie moet hebben ingediend bij ILT. Hierbij is op grond van BOP.ADD.200 een Operations Manual (OM) verplicht. In dit OM dienen ook de weerlimieten opgenomen te zijn (zie AMC2 BOP.ADD.200 (g)). Onduidelijk is of onderzoek is gedaan of de vlucht heeft plaatsgevonden bij een gedeclareerd bedrijf en in overeenstemming met de limieten in het OM.	Ja	Zie punt 2
12	De operator	Onderzoek en Analyse	De gezagvoerder is niet in het bezit van een medisch certificaat klasse 1.	In de ballonvaart volstaat klasse 2 voor commerciële vaarten.	Ja	Zie punt 1

Volgnr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
13	De operator	Onderzoek en Analyse, Weercondities	Wind meer dan 15 knopen op 250 voet	Die windsnelheid wordt aangegeven op 1000 ft. Zie hiervoor uw eigen tekst op pagina 12.	Nee	In de regioverwachting ballonvaart van 11.08 LT (9.08 UTC) staat onder het kopje waarschuwingen o.a. vermeld: "Meer dan 15 kn op 250vt". Deze waarschuwing is herhaald in de regioverwachting ballonvaart met uitgiftetijden 13.57 LT en 16.59 LT (opgenomen in Bijlage A van het rapport). Figuur 7 en 8 (overzicht van windrichtingen en -snelheden) waar naar wordt verwezen op p. 12 zijn onderdeel van de regioverwachting ballonvaart van 16.59 LT. Deze figuren presenteren verwachte gemiddelden en staan los van de waarschuwing.
14	De operator	Onderzoek en Analyse, Weercondities		Op de buienradar in figuur 3 staan de onweersbuien vermeld om 18.30 uur. Op dat moment staan er geen buien vermeld in Limburg. Op het beeld {5} van 20.10 zijn die er wel.	Nee	18.30 en 20.10 zijn verschillende tijden. De buien ten zuidwesten van Limburg zichtbaar op het beeld van 18.30 trekken richting NO. Ballonvaarder had kunnen opmerken dat de buien zich verplaatsten richting het vaargebied, Omstreeks 20.10 trok dit complex over Limburg in de buurt van Swalmen.
15	De operator	Onderzoek en Analyse, Weercondities		De wind op het startterrein was volgens de tabellen 7 kts met de richting NO. Dus geen 10 kts of meer. In het vlieghandboek van Schroeder (B5) staat dat er geen ballonvaarten mogen worden uitgevoerd als de grondwind meer dan 15 kts is.	Nee	Voor een vaart met passagiers geldt een limiet van 10 knopen, niet 15 knopen. De limiet geldt voor zowel de start en landing. De vooruitzichten voor de landing geven aan dat er waarschijnlijk meer dan 10 knopen grondwind zou zijn. Daarmee vormden de vooruitzichten een belemmering.
16	De operator	Feitelijke informatie, Voorbereiding		Op 31 augustus heb ik diverse keren de ballonmeteo van de KNMI alsmede de buienradar en de meteo site YR geraadpleegd. De wind was NO, dus onze bestemming zou Parkstad c.q. Duitsland zijn. Het was die dag stralend weer met absoluut geen harde wind bij de start. Door een te optimistische kijk naar het weer heb ik de waarschuwingen over het hoofd gezien. Een nalatigheid die me zwaar is komen te staan. Ik zal in de toekomst nog meer aandacht besteden aan de weersverwachting.	Nee	Tijdens het interview heeft de ballonvaarder verklaard dat hij voor deze vaart niet de regioverwachting ballonvaart van het KNMI heeft geraadpleegd.