

REACTIES OP INZAGECOMMENTAAR

Nr	Partij	Hfdst	Blz	Te corrigeren tekst	Commentaar inzagepartij	Reactie Onderzoeksraad
1	Bestuurder	1.2 Gegevens luchtvaartuig	7	De laatste onderhoudsinspectie van de PH-SER voorafgaand aan het ongeval was op 8 mei 2013. Uit het proefdraairapport blijkt dat geen bijzonderheden zijn opgemerkt.	Er bevinden zich twee niet originele tankdoppen met niet originele rubbers op de beide tanks, terwijl er tijdens het proefdraai rapport niets is opgemerkt en de kist na zijn laatste inspectie niet meer heeft gevlogen? Wanneer zijn deze niet standaard rubbers en tankdoppen dan geplaatst en door wie?	De afsluitdoppen zijn blauw en rood gekleurd overeenkomstig de kleur van de vleugels. Er is niet achterhaald of de afsluitdoppen alsmede de rubbers in de drie weken voorafgaand aan het ongeval zijn vervangen.
2	Gezagvoerder Aerolin Photo B.V.	2.1 Plaatselijke situatie	10	Het door de gezagvoerder genoemde open water ligt op ruime afstand ten noordwesten van het vliegveld (zie figuur 2).	Gezagvoerder heeft in een verklaring aangegeven overwogen te hebben, om in de kreek te landen, echter kon niet meer over de bommen heen vliegen.	In geen van de in bezit van de Onderzoeksraad zijnde verklaringen is een passage opgenomen over landen in de kreek. Wel wordt in een verklaring vermeld dat de gezagvoerder niet meer over de bommenrij heen kon vliegen.
3	Gezagvoerder Aerolin Photo B.V.	2.2 Technisch onderzoek	11	Een door de Onderzoeksraad uitgevoerde test heeft aangetoond dat ook met een beperkte beluchting, de brandstoftoevoer voldoende bleek om de motor te voorzien van voldoende brandstof.	Deze test is niet uitgevoerd onder dezelfde omstandigheden van het ongeval. Zo was het vliegtuig sterk beschadigd, de carburateur niet meer aanwezig, het vliegtuig niet in beweging en waren temperaturen niet gelijk aan die van de dag van het ongeval.	De atmosferische omstandigheden (temperatuur, relatieve vochtigheid en luchtdruk) tijdens het technisch onderzoek waren niet gelijk aan de atmosferische omstandigheden ten tijde van het ongeval. De onderlinge verschillen in de atmosferische omstandigheden waren dusdanig klein dat dit marginaal van invloed was op de resultaten van de test met de rechterbrandstoftank en daarmee ook marginaal van invloed op de brandstoftoevoer die meer dan het dubbele was van wat de motor op maximaal vermogen kan gebruiken.
4	Gezagvoerder Aerolin Photo B.V.	2.2 Technisch onderzoek	11	Een door de Onderzoeksraad uitgevoerde test heeft aangetoond dat ook met een beperkte beluchting, de brandstoftoevoer voldoende bleek om de motor te voorzien van voldoende brandstof.	Er zijn geen testen uitgevoerd door OvV waarin men kijkt wat er gebeurt wanneer de ontluchting van een brandstoftank is afgesloten. De instructeur heeft dit wel gedaan. Zijn bevindingen heeft hij telefonisch doorgegeven. De OvV heeft geen verder onderzoek of ondersteuning hieraan gegeven.	Een door de Onderzoeksraad uitgevoerde indicatieve test, waarbij de beluchting van de rechterbrandstoftank voor vrijwel 100% was afgesloten waardoor de tank vacuüm trok, heeft aangetoond dat ook onder deze condities de brandstoftoevoer voldoende bleek om de motor te voorzien van voldoende brandstof. Deze test toonde aan dat de brandstoftoevoer ten minste het dubbele was van wat de motor op maximaal vermogen kan gebruiken.
5	Bestuurder	2.2 Technisch onderzoek	11	Een door de Onderzoeksraad uitgevoerde test heeft aangetoond dat ook met een beperkte beluchting, de brandstoftoevoer voldoende bleek om de motor te voorzien van voldoende brandstof.	Het vliegtuig was geheel beschadigd en total loss en ook de carburateur was verwijderd. Is het dan nog mogelijk met hetzelfde vliegtuig een test te doen die de situatie goed simuleert zoals de omstandigheden die dag?	Het feit dat het vliegtuig total loss was (economisch), neemt niet weg dat er tests gedaan konden worden met delen van het vliegtuig. De test met de brandstoftoevoer was bedoeld om de toevoer naar de carburateur te meten.
6	Bestuurder	2.2 Technisch onderzoek	11	Een door de Onderzoeksraad uitgevoerde test heeft aangetoond dat ook met een beperkte beluchting, de brandstoftoevoer voldoende bleek om de motor te voorzien van voldoende brandstof.	Bovendien is de test gedaan met een verwijderde carburateur, onder niet dezelfde gesimuleerde omstandigheden en een zwaar gehavende PH-SER.	Zie opmerking bij 5.

Nr	Partij	Hfdst	Blz	Te corrigeren tekst	Commentaar inzagepartij	Reactie Onderzoeksraad
7	Gezagvoerder Aerolin Photo B.V.	2.4 De motorstoring en de acties erna	14	2.4 De motorstoring en de acties erna.	Dit verhaal van 2.4 is geheel duidelijk, vraag mij af als de gezagvoerder in een stacaravan had gevlogen, hierbij zwaar letsel zelf en mede vliegster had opgelopen en mogelijk aan derde had toegebracht. Wordt er dan ook gesproken van: hij volgde goed het basisprincipe om rechtuit te vliegen, echter hij had er beter aan gedaan deze te ontwijken en dus een bocht naar links te maken, maar door noodlottige omstandigheden hebben dit geleid tot ernstig letsel.	De Onderzoeksraad richt zich op de feiten (handelingen) met betrekking tot het ongeval en richt zich niet op vragen 'wat als'.
8	Gezagvoerder Aerolin Photo B.V.	2.4 De motorstoring en de acties erna	14	2.4 De motorstoring en de acties erna.	Gezagvoerder heeft in afwijking van de basisprincipe om normaal rechtuit te vliegen, goed gehandeld om de camping met daarop stacaravans te ontwijken. Heeft letsel aan derde weten te voorkomen en bemanning tot een minimum weten te houden.	De gezagvoerder bevond zich in een lastige situatie na de motorstoring. Op dat moment waren er meerdere opties voor handen. Met het terugdraaien zijn grote risico's genomen.
9	Bestuurder	2.4 De motorstoring en de acties erna	14	Tijdens de vliegopleiding wordt geleerd dat bij een motorstoring met een eenmotorig vliegtuig tijdens de (door) start in beginsel niet moet worden teruggedraaid naar de baan van waar is gestart, doch zo mogelijk recht vooruit moet worden geland. Dit omdat terugdraaien zonder of met beperkt motorvermogen veel hoogteverlies tot gevolg heeft, waardoor de startbaan waarvan vertrokken is in veel gevallen niet bereikt kan worden. Dit geldt des te meer wanneer, zoals in het onderhavige geval, het vliegtuig pas relatief dicht bij het einde van de startbaan loskomt. Bij het terugdraaien bestaat het risico dat het vliegtuig in een overtreksituatie komt, mede als gevolg van het door de massa-traagheid afnemen van de luchtsnelheid bij het terugdraaien met de wind mee. Dit risico wordt vergroot doordat bemanningen onder dergelijke omstandigheden de neiging hebben een steile bocht te vliegen om sneller terug bij de startbaan te zijn.	Voor de situatie die dag was dit de enige mogelijkheid. Recht voorvliegen was geen optie voor ons. Dan waren we op een camping terecht gekomen. Je wilt absoluut geen mensenlevens in gevaar brengen. Waarom staat dat niet in het rapport en worden er allerlei zaken gesuggereerd? Meteen landen was geen optie. Overall lagen betonnen duikers en ander bouw materiaal. Foto's ondersteunen dit argument. Rechts over de bomen heen vliegen was geen optie. Het vermogen van de motor was bijna geheel weggevallen. Rechtdoor was geen optie, rechts was geen optie, wat doe je dan? Je draait naar links, daar waren weer betonnen duikers, bouw materiaal en nieuwe nog niet afgebouwde vakantiehuisjes. Dus zijn we weer naar links gedraaid en ja dan vlieg je uiteindelijk 180 graden in tegenover gestelde richting. Noodsituaties vragen om noodoplossingen. Dit hebben wij getracht zo goed mogelijk op te lossen. De tekst links is niet van toepassing op onze situatie en suggestief.	De tekst is van toepassing op de gezagvoerder. De gezagvoerder nam de besturing van het vliegtuig over en had de eindverantwoordelijkheid voor de vluchtuitvoering.
10	Gezagvoerder Aerolin Photo B.V.	3.0 Conclusies	17	De instructeur heeft, door het terugdraaien naar de startbaan nadat de motor haperde, niet gehandeld volgens de basisprincipes van het reageren op een motorstoring van een eenmotorig vliegtuig tijdens de start.	De instructeur heeft, door het terugdraaien naar de startbaan nadat de motor haperde, niet gehandeld volgens de basisprincipes, maar heeft uiteindelijk toch een juiste beslissing genomen om een linkerbocht in te zetten, omdat anders de kans groot was dat het toestel op stacaravans terecht zou zijn gekomen.	Zie opmerking bij 8.
11	Gezagvoerder Aerolin Photo B.V.	3.0 Conclusies	17	Met het terugdraaien zijn grote risico's genomen die door toevallige omstandigheden niet hebben geleid tot ernstige verwondingen van bestuurder of gezagvoerder.	Door het afwenden van de koers naar links is juist gebruik gemaakt van de omstandigheden en hierdoor is zwaar letsel voorkomen.	Zie opmerking bij 8.