

Doel van de werkzaamheden van de Onderzoeksraad is het voorkomen van toekomstige voorvallen of de gevolgen daarvan te beperken. Onderzoek naar schuld of aansprakelijkheid maakt nadrukkelijk geen deel uit van het onderzoek door de Raad. Verklaringen die zijn afgelegd in het kader van een onderzoek van de Raad, informatie die de Raad heeft verzameld, resultaten van technische onderzoeken en analyses, opgestelde documenten (inclusief het gepubliceerde rapport) mogen niet worden gebruikt als bewijs in strafrechtelijke, tuchtrechtelijke of civielrechtelijke procedures.

ALGEMENE GEGEVENS

Nummer voorval: 2010050
Classificatie: Ernstig incident
Datum, tijd¹ voorval: 20 juni 2010, 16.44 uur
Plaats voorval: Zweefvliegterrein Castricum

Luchtvaartuig 1

Registratie luchtvaartuig: PH-1290
Type luchtvaartuig: Schleicher ASK-21
Soort luchtvaartuig: Zweefvliegtuig
Soort vlucht: Lokale passagiersvlucht
Fase van de vlucht: Lierstart
Schade aan luchtvaartuig: Geen
Aantal bemanningsleden: Eén
Aantal passagiers: Eén
Persoonlijk letsel: Geen

Luchtvaartuig 2

Registratie luchtvaartuig: PH-VHA
Type luchtvaartuig: Tecnam P2002-JF
Soort luchtvaartuig: Eénmotorig propellervliegtuig (VLA)²
Soort vlucht: Overlandvlucht³
Fase van de vlucht: En route
Schade aan luchtvaartuig: Geen
Aantal bemanningsleden: Eén
Aantal passagiers: Geen
Persoonlijk letsel: Geen

¹ Alle tijden in dit rapport zijn lokale tijden tenzij anders vermeld.

² Een VLA, een lichtgewicht vliegtuig, heeft één motor, een maximum startgewicht van 750 kg, maximaal twee zitplaatsen, een maximum overtreksnelheid van 83 km/uur (45 knopen) in de landingsconfiguratie en is alleen goedgekeurd om te vliegen onder zichtvliegvoorschriften tijdens de daglichtperiode.

³ Een overlandvlucht is een vlucht, waarbij een vliegtuig dan wel een zweefvliegtuig zich in rechte lijn gemeten verder dan 28 km, respectievelijk 5 km van de grens van het terrein waarvan werd opgestegen, verwijderd.

Overige schade: Geen
Lichtcondities: Daglicht

SAMENVATTING

De bestuurder van een zweefvliegtuig brak de lierstart af vanwege een motorvliegtuig dat over het lierpad vloog. Beide bestuurders zetten hun vlucht voort zonder bijzonderheden.

Dit rapport is gebaseerd op de schriftelijke verklaringen van de beide bestuurders en radargegevens van de luchtverkeersleiding. Er is geen nader onderzoek en analyse uitgevoerd.

FEITELIJKE INFORMATIE

PH-1290, een Schleicher ASK-21, maakte een lierstart vanaf zweefvliegveld Castricum. Voorin zat de bestuurder en achterin een passagier. Tijdens de lierstart, op ongeveer 220 meter hoogte, zag de bestuurder vlak boven de rand van het instrumentenpaneel een éénmotorig vliegtuig verschijnen. Dit vliegtuig had een koers van circa 120 graden, terwijl de lierstart richting het noorden plaatsvond. De bestuurder schatte in dat, als de lierstart zou worden doorgezet, het zweefvliegtuig rakelings achter het motorvliegtuig zou passeren. Daarom besloot hij de lierstart af te breken om terug te keren naar het zweefvliegveld. Op hetzelfde moment zag de persoon die de lier bediende het motorvliegtuig ook en besloot het vermogen van de lier dicht te trekken. De bestuurder van PH-1290 verklaarde dat de kleinste afstand tot het motorvliegtuig circa 80 meter is geweest. Na de afgebroken start verliep de landing op het zweefvliegveld zonder bijzonderheden.



Afbeelding 1: zweefvliegveld Castricum met globale vluchtpadgegevens van PH-1290 en PH-VHA ten tijde van het incident

PH-VHA, een Tecnam P2002-JF, vertrok van vliegveld Hilversum voor een vlucht van ongeveer een uur. Aan boord bevond zich alleen de bestuurder. Na de start vloog hij in westelijke richting naar

de Noordzeekust. Vanaf de kustlijn ter hoogte van Castricum besloot de bestuurder richting het Markermeer te vliegen en vervolgens terug te keren naar vliegveld Hilversum. Hij vloog op dat moment op een hoogte van circa 1100 voet.⁴ Net voorbij de kust zag de bestuurder een zweefvliegtuig dat in tegengestelde richting vloog; het toestel draaide in eerste instantie naar links en vervolgens naar rechts. De bestuurder verklaarde dat hij zelf nog geen actie ondernam om af te wachten naar welke kant het zweefvliegtuig draaide. Zodra het zweefvliegtuig naar rechts draaide, veranderde de bestuurder van PH-VHA zijn koers ook naar rechts om een maximale separatie te bewerkstelligen. Omdat PH-VHA zich onder het plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied⁵ van de luchthaven Schiphol bevond, besloot de bestuurder om niet te klimmen. Hij schatte dat de horizontale afstand tot het zweefvliegtuig meer dan 500 meter bedroeg toen beide luchtvaartuigen op gelijke hoogte vlogen. De bestuurder van PH-VHA heeft de vlucht zonder bijzonderheden voortgezet en is veilig geland op vliegveld Hilversum.⁶

De bestuurder van PH-VHA nam na de landing, via tussenkomst van Luchtverkeersleiding Nederland, contact op met de bestuurder van PH-1290 en beiden hebben het incident besproken. De bestuurder van PH-1290 meldde het voorval door het indienen van een AIRPROX⁷ ("Aircraft Proximity") Report Form.

De bestuurder van PH-VHA verklaarde dat hij niet eerder in de buurt van zweefvliegveld Castricum had gevlogen en niet bekend was met de exacte locatie van het veld. Hij verklaarde tevens dat hij tijdens de vlucht een vliegkaart⁸ bij zich had waarop de locatie van het zweefvliegveld is aangegeven. PH-VHA was niet uitgerust met een Global Positioning System.⁹

Luchtvaartterreinen waar alleen zweefvliegactiviteiten plaatsvinden worden op vliegkaarten doorgaans aangegeven door een vogelsymbool met een cirkel eromheen. Zweefvliegveld Castricum bevindt zich in ongecontroleerd luchtruim. Dit betekent dat de separatie tussen luchtvaartuigen niet door de luchtverkeersleiding wordt verzorgd, maar plaatsvindt op basis van het principe 'see-and-avoid'. Hierbij zijn de bestuurders van luchtvaartuigen zelf verantwoordelijk voor het houden van uitkijk naar ander verkeer en het zo nodig uitwijken om een botsing te voorkomen.

In de Aeronautical Information Publication (AIP) staat een tabel¹⁰ vermeld met daarin de zweefvlieg- en luchtvaartterreinen waar lierstarts kunnen plaatsvinden. In deze tabel staat de maximale kabelhoogte in voeten boven luchtvaartterreinniveau vermeld. Voor zweefvliegterrein Castricum bedraagt deze hoogte 1500 voet. Piloten worden gewaarschuwd dat zweefvliegtuigen tot deze hoogte kunnen worden opgelierd en dat de lierkabel een bijna onzichtbaar obstakel kan vormen.

⁴ 1100 voet is gelijk aan circa 330 meter.

⁵ Schiphol CTR 2, lopend van 1200 tot 3000 voet boven gemiddeld zeeniveau.

⁶ De bestuurder van PH-1290 concludeerde (naar aanleiding van het conceptrapport) dat de bestuurder van PH-VHA hem niet heeft gezien, maar een ander zweefvliegtuig van hetzelfde type dat op dat moment ook vloog. Tijdens de lierstart werden er namelijk geen bochten gemaakt door PH-1290. Daarnaast hebben beide luchtvaartuigen volgens de bestuurder van PH-1290 nooit op dezelfde hoogte gevlogen en was de kleinste afstand tussen beiden minder dan 500 meter.

⁷ Een AIRPROX is een situatie waarbij naar de mening van een bestuurder of een luchtverkeersleider zowel de afstand en het hoogteverschil tussen twee luchtvaartuigen als hun richting en snelheid zodanig waren dat de veiligheid van het betrokken luchtverkeer in het gedrang kan zijn geweest.

⁸ DFS, Aeronautical Chart ICAO 1:500.000, Nederland, Editie 2010.

⁹ Een systeem waarmee de locatie op aarde wordt bepaald met behulp van satellieten.

¹⁰ Part 2 EN ROUTE (ENR), 5.5 Aerial sporting and recreational activities, 1 glider activities.

De bestuurders

De bestuurder van PH-1290 was een 19-jarige man. Hij was in het bezit van een bewijs van bevoegdheid (Glider Pilot License - GPL) en een medische verklaring voor het uitvoeren van de vlucht. Zijn GPL was geldig tot 7 juli 2011 en bevatte een bevoegdverklaring voor lieren en slepen. Zijn medische verklaring was geldig tot 7 april 2013.

	Zweefvlieguren	zweefvliegstarts
op het betrokken type	circa 24	145
gedurende de laatste 3 maanden op alle typen	circa 34	120
totaal op alle typen	circa 99	423

Tabel 1: ervaring bestuurder PH-1290

De bestuurder van PH-VHA was een 27-jarige man. Hij was in het bezit van een bewijs van bevoegdheid (Recreational Pilot Licence – RPL) en een medische verklaring voor het uitvoeren van de vlucht. Zijn RPL was geldig tot 21 juni 2015 en de medische verklaring tot 17 maart 2014.

Type brevet	RPL(A) sinds 14 juni 2010
Vliegtuigklasse	Single Engine Piston (SEP) (land)
Aantal uren in totaal	54
Aantal uren op type	45
Aantal uren op type gedurende laatste drie maanden	16

Tabel 2: ervaring bestuurder PH-VHA

Het weer

Ter plaatse van het incident heersten zichtvliegomstandigheden. Het zicht was meer dan tien kilometer en er was geen neerslag. De wind kwam uit noordelijke richting met een sterkte van circa 15-18 knopen.