

Dit rapport bevat enkele belangrijke lessen voor zweefvliegclubs.

Door dit ongeval wordt benadrukt hoe belangrijk het is dat iedereen die aan zweefvliegactiviteiten deelneemt, beseft dat kleine mankementen aan een zweefvliegtuig een nadelig effect kunnen hebben op de vliegveiligheid. Het is daarom van belang dat elk defect wordt bekeken en beoordeeld, zonder dat er veronderstellingen worden gedaan, met de vliegveiligheid in ruimere zin als uitgangspunt. Als er enige twijfel bestaat over problemen met betrekking tot kritieke functies – bijvoorbeeld gerelateerd aan het opstijgen – dan moet het zweefvliegtuig voor nadere inspectie uit het vliegbedrijf worden genomen en mag het toestel pas weer hieraan deelnemen wanneer is vastgesteld dat het veilig kan worden gebruikt. Het kan echter moeilijk zijn om defecten als zodanig te herkennen. Daarom is het van belang dat voorvallen die mogelijk kritieke defecten impliceren, worden herkend en gemeld. Het veiligheidsmanagementsysteem van de club kan clubleden begeleiden door voorbeelden te geven van voorvallen die mogelijk kritieke defecten impliceren. Daarnaast is het zaak dat clubs stimuleren dat voorvallen die mogelijk kritieke defecten impliceren die van invloed kunnen zijn op de vliegveiligheid, structureel en continu worden gemeld en ook worden geregistreerd. Iedereen die aan het vliegbedrijf deelneemt, draagt hierin zijn of haar verantwoordelijkheid. Bovendien moeten clubs waarborgen dat de personen die beslissingen moeten nemen over de luchtwaardigheid van een zweefvliegtuig (technici, instructeurs en piloten), op de hoogte zijn van mogelijke defecten en de daarmee samenhangende risico's.

Uit het onderzoek blijkt dat door de manier waarop de club de toewijzing van zijn zweefvliegtuigen had geregeld, het kon gebeuren dat een piloot die recent niet met eenpersoonszweefvliegtuigen had gevlogen, toch met de LS8 kon opstijgen. De piloot voldeed aan de vereisten van de club om lokaal met de LS8 te mogen vliegen. In de vereisten van de club is echter geen rekening gehouden met het gebrek aan recente vliegervaring met eenpersoonszweefvliegtuigen. Hoewel deze situatie voor veel zweefvliegers niet relevant is, dient men er bij zweefvliegclubs van op de hoogte te zijn als clubleden een vliegpauze nemen of tijdelijk niet met een bepaald type zweefvliegtuig vliegen. Daarom zouden zweefvliegclubs de recente vliegervaring moeten laten meewegen in de wijze waarop zij zweefvliegtuigen aan hun clubleden toewijzen en deze informatie moeten opnemen in hun veiligheidsmanagementsysteem.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid doet daarom de volgende aanbeveling:

*Aan de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart:*

Breng de lessen uit dit ongeval onder de aandacht bij de Nederlandse zweefvliegclubs en wijs hen op de volgende zaken:

1. Het veiligheidsmanagementsysteem van een club moet zodanig zijn georganiseerd dat voorvallen die mogelijk kritieke defecten impliceren, worden herkend en gemeld, zodat er onmiddellijk actie op kan worden ondernomen. Clubs moeten iedereen die aan het vliegbedrijf deelneemt, stimuleren om dit soort voorvallen te melden.
2. Het veiligheidsmanagementsysteem van een club moet zodanig zijn georganiseerd dat er bij het toewijzen van een zweefvliegtuig aan een clublid rekening wordt gehouden met de recente vliegervaring.