

NIET OVERGENOMEN INZAGEREACTIES OP CONCEPTRAPPORT "VLIEGTUIGONGEVAL MET DODELIJKE AFLOOP IN HET LAAGVLIEGGEBIED GOUDA".

| Nr. | Inzagepartij | Hfst / paragraaf | Blz. | Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord) | Argumentatie / onderbouwing van de reactie | Reactie Onderzoeksraad |
|-----|-------------------------|------------------|------|--|---|--|
| 1. | Eigenaar vliegtuig | 2.5/2.5.2 | 26 | Geen correctie alleen een opmerking, er wordt gesproken over een jaarlijkse functionele test en een verklaring van medisch geen bezwaar. | Hoe kan het dan dat de geldigheid FE(A) geldig is tot 30 september 2020 als er ieder jaar een functionele test moet worden afgelegd, met een geldigheid van 1 jaar? Dit zou betekenen dat de geldigheid op dat moment tot ●●2019 zou zijn | De functionele test en verklaring van de specialist hebben betrekking op de geldigheid van het medisch certificaat; de aantekening FE(A) heeft betrekking op het brevet. |
| 2. | Nabestaanden examinator | 1.11.5 | 18 | De examinator... ... in gevaar zou brengen. | De nabestaanden van de examinator hebben moeite met het beeld dat van de examinator wordt geschetst. | De opmerkingen over de examinator zijn genuanceerd. |
| 3. | Nabestaanden examinator | 2.7.4 | 29 | | Op pagina 29, regel 12 en verder, wordt er een relatie geconstateerd tussen de spiraalduik demonstratie van de eerdere vlucht en het ongeval. Is er gekeken naar andere manoeuvres die een vergelijkbaar patroon kunnen hebben? Bijvoorbeeld een steile bocht of een mechanisch probleem? | Alle manoeuvres van de eerdere vlucht waar een spiraalduik werd gedemonstreerd, zijn nader bekeken. Alle manoeuvres van de ongevalsvlucht zijn geanalyseerd. De mogelijkheid van een overtreksituatie bij het uitvoeren van een noodlanding of een steile bocht wordt niet waarschijnlijk geacht. Het technisch onderzoek aan het vliegtuigwrak heeft geen mechanische problemen aan het licht gebracht die mogelijk een bijdrage hebben geleverd aan het ontstaan van het ongeval. |
| 4. | Nabestaanden piloot | Samenvatting | 8 | Manoeuvre vervangen door spiraalduik ingezet op een hoogte lager dan 1500 ft. | Het was een gecontroleerde oefening/demo echter op een onverantwoorde hoogte ingezet. | Het kan niet met zekerheid worden vastgesteld dat er een spiraalduik is uitgevoerd. |
| 5. | Nabestaanden piloot | Samenvatting | 8 | Aantal bomen vervangen door: de 2de boom aan de voorzijde van het bosje. | 2de boom aan voorzijde van het bosje is geraakt, bomen daarachter niet/minimaal. Dit betekent dat het vliegtuig zich weer in een stijgende lijn bevond en ondanks het afbreken van de vleugel een zodanige kinetische energie had en in een opwaartse richting over de achterliggende bomen heen schoot. Als het vliegtuig zich nog in een dalende lijn begaf dan had het vliegtuig zich door de achterliggende bomen heen geboord en was halverwege in het bosje blijven steken. Zie ook schets in conceptrapport. | Het kan onvoldoende worden vastgesteld dat het vliegtuig een stijgende lijn heeft afgelegd na het eerste impactpunt met de bomenpartij. Er was inderdaad geen sprake van een dalende vlucht. Het is in de samenvatting van het rapport niet relevant om te vermelden welke boom precies werd geraakt. |
| 6. | Nabestaanden piloot | Samenvatting | 8 | Niet vervangen door: in slaagde om weer in een stijgende vlucht te geraken echter net te laag i.v.m. bomen aldaar. | 2de boom aan voorzijde van het bosje is geraakt, bomen daarachter niet/minimaal dit betekent dat het vliegtuig zich weer in een stijgende lijn bevond en ondanks het afbreken van de vleugel een zodanige kinetische energie had in een opwaartse richting over de achterliggende bomen heen schoot. Als het vliegtuig zich nog in een dalende lijn begaf dan had het vliegtuig zich door de achterliggende bomen heen geboord en was halverwege in het bosje blijven steken. Zie ook schets in concept rapport. | Het kan onvoldoende worden vastgesteld dat het vliegtuig een stijgende lijn heeft afgelegd na het eerste impactpunt met de bomenpartij. Zie punt 5. |
| 7. | Nabestaanden piloot | Samenvatting | | De spiraalduik was zeer waarschijnlijk ingezet door de examinator daar het geen onderdeel van het examen betrof. | De nabestaanden hebben de indruk dat de spiraalduik is ingezet en uitgevoerd op initiatief van de examinator. De piloot zou hierin nooit hebben toegestemd. | Het kan niet met zekerheid worden vastgesteld dat er een spiraalduik is uitgevoerd. Het enige wat zeker is, is dat het vliegtuig op een gegeven ogenblik een manoeuvre uitvoerde waardoor het in korte tijd veel hoogte verloor. Hoe en door wie deze manoeuvre werd geïnitieerd, kon tevens niet worden vastgesteld. |

| Nr. | Inzagepartij | Hfst / paragraaf | Blz. | Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord) | Argumentatie / onderbouwing van de reactie | Reactie Onderzoeksraad |
|-----|---------------------|------------------|------|---|---|---|
| 8. | Nabestaanden piloot | 1.3 | 11 | Aanvullen met: Na het eerste impactpunt, is het vliegtuig in een stijgende lijn over de achterliggende bomen heen gegaan en vervolgens na 196 meter de grond heeft geraakt. | 2de boom aan voorzijde van het bosje is geraakt, bomen daarachter niet/minimaal. Dit betekent dat het vliegtuig zich weer in een stijgende lijn bevond en ondanks het afbreken van de vleugel een zodanige kinetische energie had en in een opwaartse richting over de achterliggende bomen heen schoot. Als het vliegtuig zich nog in een dalende lijn begaf dan had het vliegtuig zich door de achterliggende bomen heen geboord en was halverwege in het bosje blijven steken | Zie punt 5. |
| 9. | Nabestaanden piloot | 1.3 | 12 | Impact aangegeven in de foto. | Wij zijn zelf ter plaatse geweest op 22 mei 2019 (1 jaar na dato) en hebben de plaats goed bekeken. Bij twijfel zou ik adviseren om met een drone over het bosje heen te vliegen om een goede analyse te kunnen maken van het moment van 1e impact (de boom) tot de impact in het weiland. | Aan de hand van dronebeelden en beelden die vanuit de helikopter van de politie zijn gemaakt, is bepaald waar het toestel de bomenpartij raakte. |
| 10. | Nabestaanden piloot | 1.6 | 13 | Kloppen deze uren wel? | Volgens ons moet dat veel meer zijn (dubbel?) | Uren zijn overgenomen uit het logboek, dit was correct ingevuld. |
| 11. | Nabestaanden piloot | 1.6 | 13 | Zeer ervaren (30 jaar) en serieuze vlieger op onder meer de PC-6 Turbo Porter en de Cessna Caravan van de Parachutisten vereniging Skydive Rotterdam voor meer dan 15 jaar. De piloot had alleen al meer dan 2000 drops met parachutisten gemaakt van Rhoo/Texei/Mauberge Frankrijk | Alleen bestuurder doet geen recht aan de ervaring die de piloot had. Deze tekst kan ook op blz. 10 bullet 29 of op blz. 15 bullet 43. | Uit het aantal uren van de piloot blijkt dat hij zeer ervaren was. De achtergrondinformatie van beide piloten is bekend bij de onderzoekers maar levert geen meerwaarde op voor de analyse. |
| 12. | Nabestaanden piloot | 2.3.3 | 23 | Ongecontroleerd vervangen door: acrobatische manoeuvre. | Het was een gecontroleerde oefening/demo echter op een onverantwoorde hoogte ingezet. Voor een omstander zal een spiraalduik uiteraard worden aangemerkt als een ongecontroleerde manoeuvre. | Het kan niet met zekerheid worden vastgesteld dat er een "acrobatische" manoeuvre is uitgevoerd. |
| 13. | Nabestaanden piloot | 2.3.3 | 23 | Horizontale vervangen door: stijgende vlucht. | 2de boom aan voorzijde van het bosje is geraakt, bomen daar in een stijgende lijn bevond en ondanks het afbreken van de vleugel een zodanige kinetische energie had en in een opwaartse richting over de achterliggende bomen heen schoot. Als het vliegtuig zich nog in een dalende lijn begaf dan had het vliegtuig zich door de achterliggende bomen heen geboord en was halverwege in het bosje blijven steken. Zie ook schets in concept | Zie punt 5. |
| 14. | Nabestaanden piloot | 2.5.1 | 26 | Het is niet waarschijnlijk dat de examiner onwel is geworden. | Vluchtpatroon identiek aan vlucht in april, de spiraalduik was ingezet en afgerond echter ditmaal stonden er bomen op de plek waar de manoeuvre plaatsvond. Zie ook 2.7.4. | Het rapport van het NFI stelt dat de geconstateerde ziekelijke afwijkingen van het hart van de examiner kunnen leiden tot onwelwording en bewustzijnsverlies. |
| 15. | Nabestaanden piloot | 2.7.3 | 28 | Waardoor de piloot werd afgeleid en de controle over het vliegtuig vervangen door: Het is zeer aannemelijk dat de piloot (kandidaat) slechts passagier (toeschouwer) was op het moment dat de examiner een spiraalduik spontaan/ onverwacht demonstreerde. | Vluchtpatroon identiek aan vlucht in april, de spiraalduik was ingezet en afgerond echter ditmaal stonden er bomen op de plek waar de manoeuvre plaatsvond. Zie ook 2.7.4. | In deze paragraaf staat vermeld dat niet kan worden uitgesloten dat de examiner onwel is geworden, waardoor de piloot werd afgeleid en de controle over het vliegtuig verloor. Dit staat los van een manoeuvre die eventueel opzettelijk werd uitgevoerd. |
| 16. | Nabestaanden piloot | 2.7.4 | 29 | Het is niet uitgesloten dat de examiner wederom een onaangekondigde demonstratie van een spiraalduik gaf. | Vluchtpatroon identiek aan vlucht in april, de spiraalduik was ingezet en afgerond echter ditmaal stonden er bomen op de plek waar de manoeuvre plaatsvond. Zie ook 2.7.4. | Het kan niet met zekerheid worden vastgesteld dat er een spiraalduik is uitgevoerd. |

| Nr. | Inzagepartij | Hfst / paragraaf | Blz. | Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord) | Argumentatie / onderbouwing van de reactie | Reactie Onderzoeksraad |
|-----|---------------------|--------------------------------|------|--|--|--|
| 17. | Nabestaanden piloot | 2.7.5 | 30 | Verticale vlucht veranderen door: spiraalduik op te lage hoogte. | Vluchtpatroon identiek aan vlucht in april, de spiraalduik was ingezet en afgerond echter ditmaal stonden er bomen op de plek waar de manoeuvre plaatsvond. Zie ook 2.7.4. | Het kan niet met zekerheid worden vastgesteld dat er een spiraalduik is uitgevoerd. |
| 18. | Nabestaanden piloot | Melden van onveilige situaties | 31 | Regelgeving moet worden aangepast, examinatoren op hoge leeftijd en met medische issues mogen gewoon geen examens meer afnemen. Ook voor hen is het een stressvolle en lichamelijk zware inspanning. | Wat zou er met deze examinerator zijn gebeurd wanneer de vorige piloot het voorval zou hebben gemeld bij het Analysebureau luchtvaartvoorvallen? | Het is niet vastgesteld dat leeftijd en medische aspecten een rol hebben gespeeld bij het ontstaan van het ongeval. De Onderzoeksraad houdt zich niet bezig met de schuldvraag. |
| 19. | Nabestaanden piloot | | 31 | Standaard bij elk examen een korte evaluatie door de kandidaat laten doen welke naar het analysebureau gaat of nog eenvoudiger online in een portal achtig iets. | Laat dit ongeval in ieder geval ervoor zorgen dat er procedures komen die dit soort tragische onnodige ongevallen voorkomen. | Verordening (EU) nr. 376/2014 voor het melden van voorvallen in de burgerluchtvaart is van kracht sinds 15 november 2015. Voorvallen kunnen online bij de ILT worden gemeld. Het belang van melden is benadrukt in het rapport op pagina 31. |
| 20. | Nabestaanden piloot | Conclusie | 32 | Vervangen door: Het ongeval ontstond doordat met het vliegtuig op een te lage hoogte een spiraalduik werd ingezet. Een spiraalduik is geen onderdeel van het examen. | | Het kan niet met zekerheid worden vastgesteld dat er een spiraalduik is uitgevoerd. |
| 21. | Nabestaanden piloot | | | | Verder mis ik nog het volgende in dit rapport: de tijd van spiraalduik, tot 1e impact, van 1250 ft en 70 knopen -> naar 25m. Snelheid van 1e impact op 25m hoogte -> 200 m verder pas de 2de impact. | De radardata van het laatste deel van de vlucht, waarbij het toestel in korte tijd veel hoogte verloor, is niet betrouwbaar. De tijdsduur van deze manoeuvre en de snelheid van het toestel op dat moment kunnen daarom niet met zekerheid worden bepaald. |