

De inzageversie van het rapport "Noodlanding op zee met Britten-Norman Islander nabij Bonaire, 22 oktober 2009" is voorgelegd aan de volgende partijen of personen:

- Air Accidents Investigation Branch, Groot-Brittannië
- Bonaire International Airport
- Brandweer Bonaire
- Britten-Norman Aircraft, Groot-Brittannië
- Betrokken torenverkeersleiders van Flamingo Tower en Hato Tower
- Dienst Gezondheidszorg en Hygiëne Bonaire
- Divi Divi Air
- Gezaghebber en eilandsecretaris Bonaire
- Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Luchtvaart
- Korps Politie Caribisch Nederland
- Kustwacht Caribisch gebied
- Lycoming Engines, Verenigde Staten van Amerika
- Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
- Minister van Defensie
- Minister van Infrastructuur en Milieu
- Minister van Veiligheid en Justitie
- Minister van Verkeer, Vervoer en Ruimtelijke Planning Curaçao
- Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
- National Transportation Safety Board, Verenigde Staten van Amerika
- Netherlands Antilles Air Traffic Control
- Vader van de omgekomen piloot, Groot-Brittannië
- Vriendin van de omgekomen piloot
- Ziekenhuis Bonaire

Van al deze partijen of personen heeft de Raad een reactie ontvangen. Onderstaande partijen of personen stemden in met de inhoud van het conceptrapport en hadden geen commentaar:

- Betrokken torenverkeersleiders van Hato Tower en Flamingo Tower
- Gezaghebber en eilandsecretaris Bonaire
- Korps Politie Caribisch Nederland
- Kustwacht Caribisch gebied
- Lycoming Engines
- Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
- Minister van Defensie
- Minister van Infrastructuur en Milieu
- Minister van Veiligheid en Justitie
- National Transportation Safety Board
- Ziekenhuis Bonaire
- Vriendin van de omgekomen piloot

De binnengekomen reacties zijn onderstaand samengevat weergegeven, in de volgorde waarin het betreffende onderwerp in het rapport aan de orde komt. Per reactie is aangegeven: op welke paragraaf de reactie betrekking heeft, van welke partij de reactie afkomstig is en of de reactie wel/niet is overgenomen; bij de reacties die zijn overgenomen is aangegeven hoe dit in het rapport is verwerkt, bij de niet-overgenomen reacties is het weerwoord van de Raad vermeld.

<b>OVERGENOMEN REACTIES</b>		
nr	paragraaf	partij / reactie / verwerking
x	xx	<u>Partij</u> : hier komt de reactie van de partij <u>Verwerking</u> : Hier komt te staan wat daarmee is gedaan.

<b>NIET OVERGENOMEN REACTIES EN WEERWOORD VAN DE RAAD</b>		
nr	hoofdstuk	partij / reactie / weerwoord van de Raad
xx	xxx	<u>Partij</u> : hier komt de reactie van de partij <u>Raad</u> : Hier komt de argumentatie waarom een reactie niet is overgenomen.

OVERGENOMEN REACTIES

Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
	1.1	8	10	<p><u>AAIB:</u> Would it be clearer to say 'The pilot's body was recovered from the aircraft wreckage some time later'? Saying he died in the accident does not necessarily reflect that whereas he was injured in the accident, he drowned after the impact.</p> <p><u>Board response:</u> The last sentence of this section, "<i>The pilot died in this accident</i>", has been changed into: "<i>The aircraft wreckage with the pilot's body in it were recovered some time later.</i>"</p>
	2.3.1	11/12	54-1	<p><u>AAIB:</u> The B-N manual specifies these checks prior to every flight (FM7 section 4 page 9); should it be highlighted that according to the flight manual, they should have been carried out, although Divi Divi's procedures did not include them?</p> <p><u>Board response:</u> The sentence has been changed into: <i>"The flight manual engine ground checks were not extensively performed because these are part of the first flight of the day engine checks in accordance with the General Operating Manual."</i></p>
	2.3.1	13	24	<p><u>AAIB:</u> Are we certain it stalled aerodynamically before impact? Is there not a possibility that it struck the water in a nose-high attitude and then pitched nose down as the landing gear impacted first?</p> <p><u>Board response:</u> The sentence, "<i>The aircraft stalled at a low altitude above the water and came in contact with the water banking to the left and aircraft nose down.</i>" in this paragraph has been deleted. An abstract of the statements of the passengers regarding their observations of the landing haven been inserted in paragraph 2.3.1. The analysis has been redrafted in paragraph 5.4.5 into: "<i>The aircraft impacted the water surface with high pitch attitude and left wing slightly down. The impact of the left main gear imparted a nose-down pitching moment and accounted for the damage to the nose section.</i>"</p>
	2.3.1	13	31	<p><u>AAIB:</u> Having said the passenger was trapped, should the report explain how he/she was freed?</p> <p><u>Board response:</u> Added in the second part of the sentence: "<i>but was able to free herself from this position.</i>"</p>
	2.18.3	25	2	<p><u>AAIB:</u> Would the report be able to say whether the instructor was qualified to operate the Islander, and what checking the DCA had done of the quality of the training?</p> <p><u>Board response:</u> According to the operator the Britten-Norman Islander theoretical training for Divi Divi Air pilots was provided by different instructors in due course and with the approval of the oversight authority. The instructors had to possess minimal a commercial pilot's licence and some held also a flight instructor rating. According to Divi Divi Air these instructors had minimal 500 flying hours on the Britten-Norman Islander. This information has been included in the paragraph.</p>
	5.4.2	40	9	<p><u>AAIB:</u> Given that the pilot is not able to defend himself against this suggestion, might this phrase be toned down a little?</p> <p><u>Board response:</u></p>

Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
				<p>The conclusion has been changed into: <i>"It can be concluded that the pilot's decision to continue the flight after the engine failure is against regulations and contrary to route training.</i> Furthermore the Board is of the opinion that regarding the pilot's responsibility to conduct a safe flight, continuing the flight after the engine failure was a crucial moment of decision. By continuing the flight the safety of the flight was jeopardized. In a new paragraph 5.7 the actions and/or choices of the pilot are further analysed.</p>
	5.4.2	40	10	<p><u>AAIB:</u> Elsewhere, possible factors are discussed, so perhaps these might be reflected by amending this to 'Although factors which might have contributed to his decision were identified, it was not possible to determine why he elected to continue to Flamingo'. <u>Board response:</u> See previous reaction.</p>
	5.4.3	40	16	<p><u>AAIB:</u> Perhaps the word 'theoretical' might be inserted here, to reflect that although nett performance is intended to ensure that aircraft do not perform less well than expected, it is nonetheless possible that individual aircraft may fail to achieve the nett performance? <u>Board response:</u> The word <i>approximately</i> has been inserted.</p>
	5.4.4	40	31	<p><u>AAIB:</u> Perhaps the report could consider the difference between True Air Speed (TAS) and Indicated Air Speed? At 3,000 ft, altimeter 29.83 inches, OAT 22 degrees, an IAS of 65 knots equates to a TAS of 70 kts, suggesting that there is a five knot difference between the figures considered as the speeds flown and the actual indicated speeds. <u>Board response:</u> The wording and the speeds have been adjusted and the following footnote has been added: <i>"Taking into account that the indicated airspeed is about five knots less than the true airspeed."</i></p>
	5.4.4	41	6	<p><u>AAIB:</u> What is the evidence that the aircraft would be 'insufficiently stable', and against what criteria is this stability considered? Discussions with test pilots suggest that at this CofG position, the handling would have been acceptable against the usual criteria. <u>Board response:</u> The following text has been deleted: <i>"The fact that the centre of gravity was located at the rearmost limit may have had an effect here. This would have rendered the aircraft insufficiently stability across its longitudinal axis. This is expressed in lower (than normal) control forces being required for elevator control, meaning it is more difficult to maintain a constant speed when the aircraft is not properly trimmed."</i></p>
	5.4.4	41	7	<p><u>AAIB:</u> Although the aircraft will be less stable than with a CofG further forward, the difference between in-trim and out-of-trim behaviour should be unchanged... Perhaps the relevance of this comment might be explained more clearly? <u>Board response:</u> This sentence has been deleted. See above.</p>
	5.4.5	41	17	<p><u>AAIB:</u> Please see ongoing discussion. Does the evidence clearly show the flaps were UP? <u>Board response:</u></p>

Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
				The flaps were in the retracted position when the aircraft was standing on the bottom of the sea. No evidence was found that the flaps had retracted after the ditching.
	5.4.5	41	23	<u>AAIB:</u> Please see other comments on this topic; I am afraid I do not agree that the conclusions that the aircraft stalled and was not under control are justified. <u>Board response:</u> The text has been changed into: <i>"The aircraft impacted the water surface with high pitch attitude and left wing slightly down."</i>
	5.4.5	41	24	<u>AAIB:</u> Perhaps the likely dynamic of a water impact in the aircraft type might be considered? Impact of the main landing gear would impart a nose-down pitching moment and account for the nose damage even if the impact was in a nose-high attitude. <u>Board response:</u> Text has been amended. See reaction above.
	5.4.5	41	24	<u>AAIB:</u> Perhaps this statement might be re-considered as there does not appear to be any evidence of this... <u>Board response:</u> The following text has been deleted: <i>"It is likely that the pilot could no longer extend the flaps (assuming he intended to use these in the emergency landing) due to the stall."</i>
	5.4.5	41	27	<u>AAIB:</u> Although this is true of a 'glassy' surface, the sea was not perfectly smooth and the land masses close by would have provided a good visual cue. <u>Board response:</u> The following has been deleted: <i>"It is common knowledge in aviation that judging height above water is difficult. This means that the pilot, when looking outside, may have paid less attention to the speed and, therefore, the aircraft stalled."</i>
	5.4.5	41	27	<u>AAIB:</u> Please see comments elsewhere; if the aircraft did stall, it may have been intentional. It is not necessary to pay attention to the speed when stalling the aircraft intentionally, the manoeuvre may be flown with reference only to attitude and control inputs and response. <u>Board response:</u> Text has been amended. See reaction above.
	5.4.5	41	31	<u>AAIB:</u> I would suggest that ditching is a completely different manoeuvre than a forced landing on ground. <u>Board response:</u> The text has been redrafted into: <i>"Landing on water (i.e. ditching) is a controlled emergency landing, with additional instructions. This means that the procedures for an emergency landing apply. The emergency section of the flight manual contains procedures for a 'one engine inoperative' landing. The Divi Divi Air General Operating Manual contains instructions for ditching."</i>
	5.4.5	41	34	<u>AAIB:</u> Given that a stall is a controlled manoeuvre, the conclusion that a stall will result in uncontrolled impact might be re-considered. Also, the post-mortem report described the impact as a 'controlled ditching'. <u>Board response:</u> Text has been redrafted in accordance with previous reactions. The following text has been inserted: <i>"From the flight path</i>

Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
				<p>(see figure 1) and the radio contact shortly before the emergency landing follows that the pilot changed course in order to land near Klein Bonaire.”</p> <p>According to a passenger the waves were about 0.5 metres high. It is believed that the landing on the water surface and into the wind would not be a problem.</p>
	5.4.5	41	43	<p><u>AAIB:</u></p> <p>Although the impact may have been relatively harder, perhaps this remark might be re-considered in light of conclusion regarding the flaps, and perhaps should reflect that even with the flaps at LAND, the impact forces would still have been considerable.</p> <p><u>Board response:</u></p> <p>In the text has been inserted that under the given circumstances and with the stall warning on it follows that the airspeed was probably close to the stall speed, i.e. as low as possible with flaps up and full power on the left engine. The conclusion has been redrafted into: <i>“It is concluded that the aircraft impacted the water surface with high pitch attitude and left wing slightly down. The flaps were not extended during the landing and the left engine supplied full power. The landing was executed in such a manner that it was a survivable ditching: nine out of ten occupants survived the accident. During the landing the aircraft made a hard landing causing serious damage.”</i></p>
	5.4.5	41	44	<p><u>AAIB:</u></p> <p>As there were no procedures laid down, and the pilot had not been trained in any procedures, perhaps this statement might be re-considered?</p> <p><u>Board response:</u></p> <p>The sentence: <i>“The emergency landing procedures on water were not correctly executed.”</i> has been deleted from the conclusion.</p>
	5.4.6	42	8	<p><u>AAIB:</u></p> <p>Perhaps this sentence might be better re-worded ‘The aircraft impacted the sea in a left-wing-low attitude; the nose pitched down into the water during impact’.</p> <p><u>Board response:</u></p> <p>Text has been redrafted in accordance with previous reaction on the impact sequence.</p>
	5.4.6	42	15	<p><u>AAIB:</u></p> <p>Please see previous comments.</p> <p><u>Board response:</u></p> <p>The word “uncontrolled” has been deleted and the sentence has been redrafted in accordance with previous reaction on the impact sequence.</p>
	5.4.7	42	20	<p><u>AAIB:</u></p> <p>Perhaps the report might mention that another reason might be that the pilot was aware that the passengers were making their own preparations for a ditching.</p> <p><u>Board response:</u></p> <p>This paragraph has been redrafted.</p>
	5.4.7	42	49	<p><u>AAIB:</u></p> <p>Would it be appropriate to include reference to the absence of a public address system?</p> <p><u>Board response:</u></p> <p>The aircraft was equipped with a public address system. This system was ineffective during flight due to the loud engine noise. The paragraph has been redrafted accordingly.</p>
	5.6	44	26	<p><u>AAIB:</u></p> <p>Is there any evidence that he did not realise that the aircraft would ditch until then? It may be that he had realised this long</p>

Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
				before, but did not indicate it to others until then? <u>Board response:</u> The pilot could have changed his course earlier towards Klein Bonaire with better opportunities to make a landing more in shore of or on this island. To avoid speculation, the words “ <i>untimely realisation</i> ” are replaced by “ <i>late declaration</i> ”.
	5.8	47	43	<u>AAIB:</u> Could the report include some examination of the lack of actions after the accident, for example, to immediately identify and address the overweight operation or to recind the operator’s AOC? <u>Board response:</u> After the accident the operator and the oversight authority undertook measures which are described in paragraph 5.12. The wording in 5.12 has been redrafted.
	6	52	11	<u>AAIB:</u> Unfortunately we do not agree that the aircraft stalled or that the landing was uncontrolled. <u>Board response:</u> See previous reaction. The structure of the chapter with the conclusions has been changed. The conclusions haven been redrafted accordingly.
	6	52	23	<u>AAIB:</u> Perhaps this should be a conclusion rather than a sub-conclusion, as it is so fundamental to the accident? Without this factor, the accident would not have happened... <u>Board response:</u> See previous reaction. The structure of the chapter with the conclusions has been changed. The conclusions have been redrafted accordingly.
	6	52	28	<u>AAIB:</u> This sentence might be re-drafted; as it is written, it seems to imply that by completing the load sheet that way, the MTOW was not exceeded... <u>Board response:</u> See previous reaction. The structure of the chapter with the conclusions has been changed. The conclusions have been redrafted accordingly.
	6	52	34	<u>AAIB:</u> Perhaps this sentence might be clarified? <u>Board response:</u> See previous reaction. The structure of the chapter with the conclusions has been changed. The conclusions have been redrafted accordingly.
	Annex A	56	2	<u>AAIB:</u> Dyneema is a registered trade mark, perhaps it should have the (R) symbol? <u>Board response:</u> In a footnote has been added: “ <i>Dyneema is a registered trade mark</i> ”.
	General			<u>AAIB on behalf of Britten-Norman Aircraft:</u> What was the reasoning behind the nine-occupant restriction? <u>Board response:</u> After the accident the operator and the oversight authority undertook measures. The operator limited the amount of occupants to nine per flight and weighing of passengers was started as safety precaution. The text in paragraph 5.12 has been redrafted accordingly.
	General			<u>AAIB on behalf of the father of the pilot:</u> The father of the pilot is very concerned about the description of the impact sequence and the analysis of it. There is no proscribed procedure for ditching an Islander, and so any comment that

Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
				<p>the wrong technique was used seems inappropriate. He does not agree that the impact was 'uncontrolled'. He asks, how would 'uncontrolled' be defined? There is no evidence that the aircraft was not under the control of the pilot at the time of impact, and given that it impacted the water erect and at a low speed, the evidence is that it was under control. There is no evidence either which clearly shows that the aircraft was stalled; in fact, only recorded data would be able to identify that the aircraft was stalled at the moment of impact. In any case, by stalling the aircraft just above the water, the speed of impact, and thus the forces dissipated in impact, which would be injurious to the occupants, would perhaps be minimised. Even if it were possible to prove that the aircraft was stalled at the moment of impact, expert opinion might be that this was a correct method. In any case, a stall is a controlled manoeuvre – it is a certification requirement that an aircraft certificated as the Islander was must demonstrate normal control response when stalled. The impact was survived by nine out of ten occupants; the report might be less critical of the pilot's actions given that so many survived, and might even state that the pilot's actions minimised the consequences? The pilot's loss of consciousness seems to be related to the design of the cockpit and the small flail area combined with the restraint system employed, rather than the nature of the impact.</p> <p><u>Board response:</u> Regarding the ditching the report has been slightly redrafted. Landing on water (i.e. ditching) is a controlled emergency landing, with additional instructions. This means that the procedures for an emergency landing apply. The emergency section of the flight manual contains procedures for a 'one engine inoperative' landing. The Divi Divi Air General Operating Manual contains instructions for ditching. In the text has been inserted that under the given circumstances and with the stall warning on it follows that the airspeed was probably close to the stall speed, i.e. as low as possible with flaps up and full power on the left engine. Regarding the impact the report has been redrafted also. The aircraft impacted the water surface with high pitch attitude and left wing slightly down. The impact of the left main gear imparted a nose-down pitching moment and accounted for the damage to the nose section. The flaps were not extended during the landing and the left engine supplied full power. The landing was executed in such a manner that it was a survivable ditching: nine out of ten occupants survived the accident. During the landing the aircraft made a hard landing causing serious damage. The aircraft's attitude during the impact sequence in combination with the serious deformation of the cockpit section supports the pilot's head injuries striking the left top structure of the aircraft or the front door frame causing his unconsciousness.</p>
	<b>General</b>			<p><u>AAIB on behalf of the father of the pilot:</u> The father of the pilot believes that the engine failure itself should not have, and did not, cause the accident. The handling of the engine failure, in a situation beyond the pilot's experience or training, is criticised in a number of areas. The report might more clearly give account of the challenges faced by the pilot following the engine failure.</p> <p><u>Board response:</u> The report does not deny that the engine failure itself should not have caused the accident to happen. From the</p>

Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
				<p>investigation it follows that the Divi Divi Air management and the pilots in general were not sufficiently aware of the risks of flying with overweight. This was caused because during the groundschool, the practical training, the exams and the profchecks this item was not sufficiently addressed.</p> <p>With respect to the accident flight a number of pilot actions and/or choices are remarkable. These actions and/or choices are issues regarding for instance the overloading of the aircraft, the higher than normal cruising altitude, and the continuation of the flight to destination instead of returning to the nearest suitable airport being the airport of departure. These issues haven been analysed in a new paragraph 5.7.</p>
	<b>General</b>			<p><u>AAIB on behalf of the father of the pilot:</u> The father of the pilot is very concerned that the use of average weights for passengers compromised safety, and that for aircraft with small numbers of seats, average weights cannot be used safely. Will there be a recommendation against the use of average weights? If so, to whom will it be directed?</p> <p><u>Board response:</u> Recommendations regarding this subject have been addressed to the operator and the oversight authority in chapter 7 of the final report.</p>
	<b>2.2</b>	<b>11</b>	<b>32</b>	<p><u>Father of the pilot:</u> Should the report indicate more clearly that the stall warning may be active when the aircraft is not actually stalled? (The relevant flight test profile will specify the margin above the stall at which the warning must activate).</p> <p><u>Board response:</u> The text in the report regarding the stall conditions haven been redrafted. See previous reactions. The word "approaching" has been inserted into the explanation in paragraph 2.2.</p>
	<b>2.3.1</b>	<b>11</b>	<b>44</b>	<p><u>Father of the pilot:</u> Could the report explain how and by whom the passengers were delivered to the aircraft – the presence of the ninth passenger might be explained by problems in this process. How is the load reconciled with the load sheet? What was the procedure between passenger check-in and boarding, especially with regard to the details given to the pilot about the load? Which member of staff (job title) gave the details to the pilot?</p> <p><u>Board response:</u> The information regarding the check-in, boarding and loading of the aircraft has been added in a new paragraph 2.18.2.</p>
	<b>2.3.1</b>	<b>13</b>	<b>22</b>	<p><u>Father of the pilot:</u> What evidence is there that the aircraft stalled?</p> <p><u>Board response:</u> The text has been redrafted. See previous reaction.</p>
	<b>2.3.1</b>	<b>13</b>	<b>23</b>	<p><u>Father of the pilot:</u> What evidence is there that the impact on the nose was a consequence of the attitude before impact? Could it not have been a consequence of the main landing gear impact causing a nose-down pitching moment?</p> <p><u>Board response:</u> The text has been redrafted. See previous reaction.</p>
	<b>2.8</b>	<b>18</b>	<b>27</b>	<p><u>Father of the pilot:</u> Under what circumstances were the propellers approved for the BN2? Did the approval process examine the OEI climb performance with the four bladed propellers, and what were the test results?</p> <p><u>Board response:</u> The circumstances for approval are written in supplement no.</p>



Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
				<p>E-859-2 to the original Pilatus Britten-Norman Islander flight manual FM/20 BN-2A-26, BN-2A-27. Modified in accordance with instruction E-582-3 edition September 26, 2002.</p> <p>The supplement contains the remark that for the BN-2A-26 and BN-2A-27 the performance data given in the original flight manuals remain unchanged.</p> <p>The single engine climb performance figures in FM/7 applicable for the PJ-SUN were crosschecked with those in FM/20. There appears to be no difference.</p>
	2.10	19	44	<p><u>Father of the pilot:</u> Was the DME receiver on board the aircraft and the ground equipment working at the time?</p> <p><u>Board response:</u> The maintenance documents of the aircraft from before the accident did not specify any defects or technical complaints that still needed to be resolved.</p> <p>Regarding the serviceability of the ground nav aids at Hato airport the following sentence has been added: <i>"According to Hato airport the DME was out of service from 18 August 2009 until the end of 2009. The ILS/DME combination was out of service from 20-23 October 2009."</i></p>
	5.3.2	36	29	<p><u>Father of the pilot:</u> Would it be possible to include a more comprehensive description of the process by which the load sheet was compiled? Where did each piece of information come from and how was it presented to the pilot (if the pilot did, in fact, write the figures on the load sheet himself)?</p> <p><u>Board response:</u> The information regarding the check-in, boarding and loading of the aircraft and completion of the load and balance sheet has been added in a new paragraph 2.18.2.</p>
	5.3.2	37		<p><u>Father of the pilot:</u> As printed it seems to infer that the information on the load sheet was deliberately incorrect!!! This raises a few serious questions.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 Who originated the false figures?</li> <li>2 Who authorized them to be used?</li> <li>3 When, where, why and by whom were they given to the pilot and by what method were they given?</li> <li>4 Is there a computer printout of the check in procedure including times?</li> </ol> <p><u>Board response:</u> The information regarding the check-in, boarding and loading of the aircraft has been added in a new paragraph 2.18.2. There are no computer printouts of the check-in procedure. In the analysis in paragraph 5.5 is written that the load and balance sheets were completed and signed by the pilots. This was also the case with flight DVR014.</p>
	5.3.2	37	30	<p><u>Father of the pilot:</u> Could the report examine why the ninth passenger was missed from the load sheet? (See other comment about how and where the load sheet is compiled, where the figures come from, etc).</p> <p><u>Board response:</u> In the analysis in paragraph 5.5 is written that the load and balance sheets were completed and signed by the pilots. This was also the case with flight DVR014. The results from the random check indicate that 29 of 94 flights (32%) had exactly 6600 lb as specified take-off weight, including DVR014. This strongly indicates that the aircraft's maximum structural take-off weight was probably exceeded in those cases.</p>

Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
				<p>In a new paragraph 5.7 has been written that the reason to complete the load and balance sheet in the way it was done for DVR014 by the pilot is that the maximum structured take-off weight 6600 lb would not be exceeded on the load and balance sheet. Because Divi Divi Air did not have a system in place to check the load and balance sheets afterwards, it became a habit for pilots to complete the sheets in such a way that the weight of fuel, baggage and/or freight completed on the sheet did not correspond with the actual fuel, baggage and/or freight weight on board the aircraft regularly.</p>
	5.4.2	40	7	<p><u>Father of the pilot:</u> The pilot's training would have been based upon the assumption that a multi-engined aircraft was capable of continued flight following an engine failure; should the report explain this? It seems fundamental to the pilot's actions. The loadsheet composed by the company for the flight indicated that the aircraft was not above its maximum takeoff weight (as it was understood at the time); did the pilot believe that the aircraft would be capable of maintaining height? <u>Board response:</u> See previous reaction. The pilot's actions and/or choices during the accident flight that are remarkable have been analysed in a new paragraph 5.7.</p>
	5.4.4	40	43	<p><u>Father of the pilot:</u> From this, it would appear that a speed of 80 or so might not have been grossly inappropriate..? <u>Board response:</u> The increment in airspeed will be several knots. The word "slightly" has been inserted.</p>
	5.4.4	41	5	<p><u>Father of the pilot:</u> Whilst there would have been an effect, it would have been within the normal bounds of aircraft behaviour. <u>Board response:</u> This text has been deleted. See previous reaction.</p>
	5.4.4	41	6	<p><u>Father of the pilot:</u> What evidence is there that the aircraft would have been insufficiently stable? Has the aircraft been tested at this CofG and demonstrated unacceptable behaviour against the normal test criteria? <u>Board response:</u> This text has been deleted. See previous reaction.</p>
	5.4.5	41	23	<p><u>Father of the pilot:</u> Does the evidence presented in the first part of the report genuinely support this conclusion? In any case, the report does not take into account the fact that a stall is a controlled manoeuvre. <u>Board response:</u> This text has been redrafted. See previous reactions.</p>
	5.4.5	41	31	<p><u>Father of the pilot:</u> Often, procedures for ditching differ from those for emergency landing, could the report state whether this statement reflects material in the relevant documentation, or is the opinion of the DSB? If it is the opinion of the DSB, could it be re-inforced with the reasoning behind it? <u>Board response:</u> In the text reference has been made to 'Safety Sense Leaflet 21c Ditching' from the UK Civil Aviation Authority and to the ditching procedures contained in the Divi Divi Air General Operating Manual.</p>
	5.4.5	41	32	<p><u>Father of the pilot:</u> Could the report include a copy of the emergency landing procedures from the Divi Divi Air operating manual, if they are</p>

Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
				<p>contained in it? The B-N Flight Manual does not contain a procedure for emergency landing.</p> <p><u>Board response:</u> The text has been redrafted into: <i>“Landing on water (i.e. ditching) is a controlled emergency landing, with additional instructions. This means that the procedures for an emergency landing apply. The emergency section of the flight manual contains procedures for a ‘one engine inoperative’ landing. The Divi Divi Air General Operating Manual contains instructions for ditching.”</i> A footnote has been added with reference to <i>Safety Sense Leaflet 21c Ditching, Civil Aviation Authority</i>. The ‘one engine inoperative’ landing procedures from the emergency section of the flight manual have been inserted in paragraph 3.2.3.</p>
	5.4.5	41	35	<p><u>Father of the pilot:</u> Should the report reflect that a stall is not an uncontrolled manoeuvre?</p> <p><u>Board response:</u> This text has been redrafted. See previous reactions.</p>
	5.4.5	41	43	<p><u>Father of the pilot:</u> Is there sufficient information to say with such certainty that the aircraft stalled? It could have touched down near the stall but with a high nose attitude, leading to the same damage.</p> <p><u>Board response:</u> This text has been redrafted. See previous reactions.</p>
	5.4.5	41	45	<p><u>Father of the pilot:</u> Please see previous comments about the word ‘uncontrolled’.</p> <p><u>Board response:</u> This text has been redrafted and the word <i>“uncontrolled”</i> has been deleted. See previous reactions.</p>
	5.4.7	42	26	<p><u>Father of the pilot:</u> Does this indicate that the pilot was aware that the passengers had realised that the aircraft was to ditch, and had taken their own action to prepare, making an explanation of the situation unnecessary?</p> <p><u>Board response:</u> The aircraft was equipped with a public address system. This system was ineffective during flight due to the loud engine noise. The paragraph has been redrafted accordingly.</p>
	5.4.7	42	32	<p><u>Father of the pilot:</u> Could the report explain the difficulty in giving these instructions, taking into account the noisy nature of the aircraft and the absence of an effective public address system?</p> <p><u>Board response:</u> The aircraft was equipped with a public address system. This system was ineffective during flight due to the loud engine noise. The paragraph has been redrafted accordingly.</p>
	5.4.7	42	53	<p><u>Father of the pilot:</u> The evidence seems to indicate that passengers were preparing for the ditching; they were locating and donning life jackets. It may be that the pilot recognised that preparations were being made, and devoted his attention to other tasks; perhaps the report should explain this?</p> <p><u>Board response:</u> The aircraft was equipped with a public address system. This system was ineffective during flight due to the loud engine noise. The paragraph has been redrafted accordingly.</p>
	5.4.7	42	54	<p><u>Father of the pilot:</u> Please see previous comments. Is there any proof that words shouted at the front of the Islander would be heard at the rear row of seats, with one engine at maximum power?</p> <p><u>Board response:</u></p>

Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
				The aircraft was equipped with a public address system. This system was ineffective during flight due to the loud engine noise. The paragraph has been redrafted accordingly.
	5.4.7	42	61	<p><u>Father of the pilot:</u> Did the pilot's training require him to use this technique? If it did not, then this statement may be unfair. The pilot may be expected to do as he is told and trained, but expecting him to develop novel solutions to problems such as this may not be reasonable.</p> <p><u>Board response:</u> The aircraft was equipped with a public address system. This system was ineffective during flight due to the loud engine noise. The paragraph has been redrafted accordingly.</p>
	5.4.7	43	15	<p><u>Father of the pilot:</u> Might the report examine whether the pilot's task, in flying the aircraft, which is overweight and has an aft CofG, deciding upon and executing his course of action, communicating with ATC, etc, led him to be somewhat overloaded? Is it reasonable to expect the pilot to be able to achieve all of this? What are the more subtle human factors relating, for example, to attempting to execute a task which cannot be executed effectively (such as communicating verbally with passengers in a noisy aircraft)?</p> <p><u>Board response:</u> The elapsed time between the engine failure and the emergency landing was about 25 minutes. With the actual overweight and descent rate Hato airport was well within range of the aircraft. The influence of the aft centre of gravity is not a relevant factor, because it was within the limits of the aircraft. See also previous reaction. The aircraft was equipped with a public address system. This system was ineffective during flight due to the loud engine noise. Despite the ineffectiveness of the public address system the Board is of the opinion that the pilot's actions do not correspond with his responsibility to conduct a safe flight. From a captain it may be expected that he will undertake sufficient attempts to inform the passengers about an oncoming emergency situation and how they can prepare themselves for the situation at best. The paragraph has been redrafted accordingly.</p>
	5.5	44	10	<p><u>Father of the pilot:</u> The father of the pilot hopes that a safety recommendation on this topic will be included.</p> <p><u>Board response:</u> Safety recommendations have been addressed to the operator and to the oversight authority in chapter 7 of the report.</p>
	5.8	47	43	<p><u>Father of the pilot:</u> The father of the pilot hopes that this section of the report serves as an introduction to safety recommendations which will include action to address the use of average weights per se, the use of average weights which are too low, and a tightening of oversight (in terms of scope and competence) of operations in the Netherlands Antilles.</p> <p><u>Board response:</u> Safety recommendations have been addressed to the operator and to the oversight authority in chapter 7 of the report.</p>
	6	52	12	<p><u>Father of the pilot:</u> Should the report state that by ensuring the speed was as low as possible just prior to impact (probably on the point of the stall) the v-squared function was minimised, thus reducing the impact forces as far as possible? The manner in which the aircraft touched down led to its coming to rest erect and floating, providing the best circumstances for evacuation of</p>

Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
				the passengers. (See company and survivor remarks in media about pilot). <u>Board response:</u> See previous reaction. The structure of the chapter with the conclusions has been changed. The conclusions have been redrafted accordingly.
	6	52	25	<u>Father of the pilot:</u> The failure of the engine should not have led to an accident, as the aircraft should have been capable of continued flight. The fact that the aircraft was so overweight turned this 'safe' condition into an unsafe one; therefore, should this not be a conclusion rather than a sub-conclusion? <u>Board response:</u> See previous reaction. The structure of the chapter with the conclusions has been changed. The conclusions have been redrafted accordingly.
	6	52	27	<u>Father of the pilot:</u> This sentence has perhaps suffered from translation. Might it be re-worded: <i>Divi Divi load and balance sheets were completed in a way which appeared to demonstrate that the aircraft was loaded within the maximum structural take-off weight.</i> <u>Board response:</u> See previous reaction. The structure of the chapter with the conclusions has been changed. The conclusions have been redrafted accordingly.
	6	52	38	<u>Father of the pilot:</u> Should the report make clearer that this remark relates to the provision of information after the engine failure? Would the report benefit from a description of the noisy nature of the Islander's cabin in flight, and the absence of a usable public address system? <u>Board response:</u> See previous reaction. The structure of the chapter with the conclusions has been changed. The conclusions have been redrafted accordingly.
	2.18.2	23	48	<u>Bonaire International Airport</u> "niet op Bonaire kan worden getankt" vervangen met "is niet beschikbaar op Bonaire. Dit is opgenomen in de AIP (Aeronautical Information Publication)". <u>Verwerking</u> De tekst "niet op Bonaire kan worden getankt" is vervangen met "is niet beschikbaar op Bonaire".
	5.4.5	40	27	<u>Bonaire International Airport</u> Opmerking: van Divi Divi piloten is vernomen dat dezelfde "overtrekkingswaarschuwing" ook hoorbaar wordt als de cockpitdeur (linksvoor) in een "ongelockte" oftewel "open" toestand verkeerd. <u>Verwerking</u> Dit is niet van toepassing omdat de cockpitdeur in de "gelockte" stand uit het vliegtuig is gesepareerd. Dit was mogelijk vanwege de ernstige deformatie van de cockpitsectie. Deze feitelijke informatie is toegevoegd in paragraaf 2.14. In paragraaf 2.3.1 is de zin toegevoegd: <i>"Uit de verklaringen van de passagier is af te leiden dat alle deuren in de cabine tijdens de daling en de landing waren gesloten."</i>
	6	52	23	<u>Bonaire International Airport</u> Specificeren welk rampenplan. Wordt hier bedoeld het Rampenplan voor het eilandgebied Bonaire? <u>Verwerking</u> De structuur van dit hoofdstuk is gewijzigd. De conclusies zijn

Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
				overeenkomstig aangepast. In de tekst is opgenomen dat hiermee zowel het rampenplan voor het eilandgebied Bonaire als het rampenbestrijdingsplan van de luchthaven is bedoeld.
	5.10	47	48	<p><u>Brandweer Bonaire:</u> De brandweercommandant is verantwoordelijk voor het tot stand komen van de coördinatie van de voorbereiding op de bestrijding van rampen (art. 5 van de eilandsverordening). Aan de andere kant heeft hij ook een verantwoordelijkheid als commandant brandweer, die belast is met de operationele leiding over de rampenbestrijding (art. 9 van de eilandsverordening). Dus: zowel in de voorbereiding als in de uitvoering is een rol weggelegd.</p> <p><u>Verwerking:</u> Het is juist dat de eilandelijke rampencoördinator een voorbereidende functie vervult en de operationeel leider (OL) een operationele functie. Beide zijn vertegenwoordigd in de eilandelijke rampenstaf (ERS) en als regel in één persoon, namelijk de brandweercommandant. Gezien de aard van de ERS mag van de twee functies die de brandweercommandant daarin vervult, die van OL als de meest onmisbare worden gezien.</p> <p>In de conclusie onderaan de paragraaf is <i>eilandelijk rampencoördinator</i> vervangen door <i>operationeel leider</i>.</p>
	4.3	31	Voetnoot 68	<p><u>Curacaose Luchtvaart Autoriteit:</u> Op blz. 31 onderaan in voetnoot nr. 68 staat dat de Directeur Luchtvaart en een inspecteur om het leven kwamen op tijdens een aardbeving op Haïti op 12 januari 2010 toen zij een regioconferentie van de Eastern Caribbean CAA bijwoonden. De bovengenoemde personen hebben de derde vergadering bijgewoond van de Board of Directors van het Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System (CASSOS).</p> <p><u>Verwerking:</u> De voetnoot is gewijzigd in: "De directeur Luchtvaart en een betrokken luchtwaardigheid inspecteur kwamen om het leven bij de aardbeving in Haïti op 12 januari 2010 toen zij een vergadering van het Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System regioconferentie van de Eastern Caribbean Civil Aviation Authority bijwoonden."</p>
	6	51	66	<p><u>Curacaose Luchtvaart Autoriteit:</u> Op blz. 51 onderaan (regel 66) staat dat bij de Directie Luchtvaart 'onvoldoende kennis' aanwezig was over de toepassing van het gemiddelde passagiersgewicht en het klimgelimiteerde startgewicht.</p> <p>Onvoldoende kennis is heel sterk verwoord en dient in feite gegrond te zijn op een kennis evaluatie betreffende prestatie van luchtvaartuigen. Het concept 'onvoldoende kennis' kan het toezichtgezag van de Curaçao Luchtvaart Autoriteit (CLA) op de industrie nadelig kunnen beïnvloeden.</p> <p>Het bij het onderzoek gesignaleerde tekortkoming in het toezicht van de Directie Luchtvaart betreffende de standaard passagiersgewicht en klimgelimiteerde startgewicht is toe te wijten aan 'human factors', waardoor deze specifieke onderdelen niet over de gehele luchtvaartsector door de Directie Luchtvaart werd geïmplementeerd.</p> <p><u>Verwerking:</u> De structuur van dit hoofdstuk is gewijzigd. De conclusies zijn overeenkomstig aangepast.</p>
	2	13	55	<p><u>Dienst Gezondheidszorg en Hygiëne:</u> In plaats van helikopter, vliegtuig vermelden.</p> <p><u>Verwerking:</u> Tekst is aangepast.</p>

Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
	4	33	24-25	<p><u>Dienst Gezondheidszorg en Hygiëne:</u> Na de staatkundige hervorming is de Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport van Nederland verantwoordelijk voor de reguliere medische zorg op Bonaire.</p> <p><u>Verwerking:</u> Tekst is gewijzigd in: "Na de staatkundige hervorming is de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport van Nederland verantwoordelijk voor de reguliere medische zorg op Bonaire."</p>
	5	48	58-60	<p><u>Dienst Gezondheidszorg en Hygiëne:</u> De eerste opvang was gedaan door slachtofferhulp politie en de overdracht van slachtofferhulp politie naar slachtofferhulp DGH was minimaal.</p> <p><u>Verwerking:</u> De zin is toegevoegd in de tekst.</p>
	5	49	1-3	<p><u>Dienst Gezondheidszorg en Hygiëne:</u> Er was geen opname.</p> <p><u>Verwerking:</u> Het woordje "ziekenhuisopname" is verwijderd in de conclusie.</p>
	Algemeen			<p><u>Divi Divi Air:</u> Ten onrechte wordt de indruk gekweekt dat Divi Divi Air bewust de Performance Limited Take Off Weight niet handhaafde. Ervan uit gaande dat het toestel reeds enige tijd opereerde en deze certificering aspecten al besproken waren tussen de vorige eigenaren en het DCA-NA was er bij overname geen aanleiding dit in twijfel te trekken. Achteraf blijkt op dit punt ten onrechte te zijn vertrouwd op de professionalisme van het toezicht houdend orgaan. Dit vertrouwen hangt samen met het supplement bij dit type toestel, waarbij geopereerd kan worden met een Take Off Weight van 6600 lbs onder extremere condities. Geconcludeerd mag worden dat het vliegtuig anders had gereageerd als het gewicht van 6600 lbs was aangehouden en dat na het uitvallen van de rechtermotor naar Hato was uitgeweken. Echter was het gewicht op 22 okt 2009 ver boven de 6600 lbs, waar de vlieger zich zeker wel bewust van heeft moeten zijn gezien het feit dat hij het fuel process en het lading proces superviseert, en nadat hij deze gegevens heeft verwerkt ook zijn eigen load sheet maakt, zoals de operatie ook gecertificeerd is. Op het load sheet zijn door hem verkeerde waardes opgenomen, hetgeen handelingen zijn die absoluut tot de verantwoordelijkheid van de vlieger behoren en waarin wij als management op dat moment geen invloed op hebben.</p> <p><u>Verwerking:</u> Het commentaar geeft de Raad aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen. Divi Divi Air behoort ervoor te zorgen dat passagiers veilig worden vervoerd. 'Veilig' wil zeggen volgens de wettelijke regels en de gebruiksbepalingen van de vliegtuigfabrikant. De bedrijfsvoering van Divi Divi Air dient er in te voorzien dat aan deze regels en beperkingen wordt voldaan. Daartoe moeten in de bedrijfsprocessen van Divi Divi Air zogenaamde 'checks and balances' worden ingebouwd om te controleren of aan bovengenoemde regels wordt voldaan. Met andere woorden, Divi Divi Air heeft een eigen verantwoordelijkheid en kan deze niet van zich afschuiven als gevolg van onvoldoende intern (eigen) en extern toezicht.</p> <p>Bovenstaande principes zijn ook in lijn met de CARNA. Volgens de CARNA wordt aan de piloot een door de director operations gedelegeerde verantwoordelijkheid toegekend ten aanzien van het correct invullen van het 'load and balance' formulier en de</p>

Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
				<p>afhandeling van het vliegtuig (de zogenaamde 'self dispatch and release operation'). De verantwoordelijkheid over de algehele operatie, dus inclusief de aan de piloot gedelegeerde verantwoordelijkheden, liggen bij de houder van de vergunning tot vluchtuitvoering en/of de director operations</p> <p>Divi Divi Air heeft de gebruiksbeperkingen van de vliegtuigfabrikant ten aanzien van het maximale structurele landingsgewicht niet toegepast. Nadat piloten voorafgaande aan de vlucht het 'load and balance' formulier hadden ingevuld, werd (achteraf) niet door Divi Divi Air gecontroleerd of dit op de juiste manier was gedaan. Ook werden geen audits gehouden die tot verbeteracties konden leiden.</p> <p>Het vlieghandboek bevat een supplement (nummer 22) waarin een hoger startgewicht is toegestaan met de beperking dat alleen bij daglicht en onder zichtvliegomstandigheden mag worden gevlogen. Bij toepassing van dit supplement is een klimgelimiteerd startgewicht van maximaal 6600 lb mogelijk. Voor toepassing van dit supplement moet toestemming worden gegeven door de toezichthouder. In het aanhangsel behorend bij de vergunning tot vluchtuitvoering van Divi Divi Air, noch in het luchtwaardigheidsbewijs van de PJ-SUN was toestemming voor toepassing van dit supplement vermeld. Uit het onderzoek is gebleken dat luchtvaartmaatschappijen op Curaçao die met de Britten-Norman Islander vliegen voor alle vluchten een maximaal startgewicht van 6600 lb toepasten ten tijde van het ongeval. Divi Divi Air gaf aan dat sinds 2002 dit startgewicht werd gebruikt. Hieruit kan worden opgemaakt dat Curaçaose luchtvaartmaatschappijen impliciet toestemming hadden voor toepassing van 6600 lb als klimgelimiteerde startgewicht, maar dat de daaraan verbonden beperkingen waarschijnlijk (in de loop der jaren) zijn vergeten.</p> <p>In een nieuwe paragraaf 5.7 worden de handelingen en/of keuzes van de piloot geanalyseerd.</p> <p>Uit de resultaten van de steekproef waarbij 94 vluchten in de periode voor het ongeval en kort daarna zijn bestudeerd, volgt dat Divi Divi Air geen (intern) toezicht hield op de correcte naleving van het maximaal toegestane startgewicht. Bovendien blijkt uit de steekproef dat bij eenderde deel van de onderzochte vluchten het op het 'load and balance' formulier ingevulde startgewicht exact op 6600 lb (het maximaal structurele startgewicht) uitkwam. Dit is een sterke aanwijzing dat waarschijnlijk ook dit startgewicht werd overschreden.</p>
	Algemeen			<p><u>Divi Divi Air:</u> Op verschillende plaatsen wordt in het concept rapport gesteld dat de vlieger geen voldoende training heeft ontvangen waar door hij de situatie waarin hij zich verkeerde niet het hoofd kon bieden. Alvorens de vlieger begin september 2009 in dienst kwam bij Divi Divi Air had hij al bij verschillende bedrijven gevlogen, training en ervaring opgedaan dan wel ontvangen. Bij na vraag bij verscheidene vliegers die van verschillende vliegopleidingen uit verschillende landen komen blijkt, zoals ook het geval bij Divi Divi Air, dat het oefenen van actuele ditchingen zonder gebruik van een simulator niet mogelijk zijn. Reden ook waarom deze training wordt uitgevoerd boven land en dezelfde handelingen worden geoefend als ware het een ditching boven zee, als ook het geval bij Divi Divi Air. Daarbij is het onbegrijpelijk dat de vlieger, ondanks de trainingen en vliegende net voorbij</p>



Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
				<p>Curaçao tegen de wind in zijn vlucht heeft voorgezet, zonder terug te keren naar het dichtst bijzijnde vliegveld en zonder een PAN PAN melding te doen en daarbij ook het hoogtevries niet te melden en ook te verzwijgen aan de toren.</p> <p><u>Verwerking:</u> De Raad is het eens met Divi Divi Air dat voor dit betrekkelijk klein type transportvliegtuig het beoefenen van een noodlanding op het water in een simulator niet gebruikelijk is. De piloot was in het bezit van een bewijs van bevoegdheid om op de Britten-Norman Islander te vliegen en had daarvoor bij zijn vorige werkgever de vereiste training gevolgd, examens en profchecks gehad. Naar aanleiding van het inzagecommentaar heeft een feitenverificatie van de training plaatsgevonden. Hieruit bleek dat de training met het vliegtuig de procedures behorende bij het uitvallen van één motor bevatte en dat de handelingen behorende bij een noodlanding op het water tijdens het mondelinge gedeelte van de profchecks wordt getoetst en niet tijdens de vlucht. In een nieuwe paragraaf 5.7 worden de handelingen en/of keuzes van de piloot geanalyseerd. Doorvliegen na de motorstoring was in strijd met het algemeen voorschrift voor tweemotorige vliegtuigen en de CARNA om op het dichtstbijzijnde geschikte vliegveld te landen. Het was ook in strijd met de routetraining. Een verklaring waarom de piloot de vlucht na de motorstoring voortzette naar Bonaire is niet gevonden.</p>
	<b>Algemeen</b>			<p><u>Divi Divi Air:</u> Gezien er tot op heden geen reden is gevonden voor het uitvallen van de motor is het ons niet duidelijk of er ook is gekeken naar eventuele incorrecte handelingen die tot het uitvallen van de motor hebben kunnen leiden. Is dit punt tijdens het motor onderzoek bij de fabriek ook besproken? Is hierover informatie dan wel referentie materiaal beschikbaar gesteld dan wel onderzocht? Is nagetrokken op welk toestel de vlieger de week daarvoor heeft gevlogen tijdens zijn verlof in het buitenland?</p> <p>Al met al kunnen wij ons niet aan de indruk onttrekken dat onjuist handelen van de piloot reden is geweest voor hetgeen is gebeurd. Dat aspect is volledig onderbelicht in het rapport gebleven.</p> <p><u>Verwerking:</u> Naar aanleiding van het commentaar zijn de handelingen van de piloot gereconstrueerd en beschreven in het rapport. De conclusie die hieruit volgt is dat er geen aanwijzingen zijn dat de motorstoring door verkeerd handelen van de piloot is veroorzaakt.</p>
	<b>Algemeen</b>			<p><u>Divi Divi Air:</u> Het toestel PJ-SEA wordt in het concept rapport als een type BN-2A-8 aangeduid. Echter op alle boord documentatie van het toestel n.m. Bewijs van Luchtwaardigheid, Bewijs van Inschrijving, Bewijs van Radio telefonie als mede de data plate bevestigd op het vliegtuig gaat het hier om een type BN-2A-26. Deze foutieve vermelding in het rapport leidt tot onjuiste waardes en onterechte conclusie voor het onderzoek. Volledigheidshalve zou ik u deze bewijsstukken alsnog kunnen toesturen.</p> <p><u>Verwerking:</u> De door Divi Divi Air aangeleverde bewijsstukken tonen aan dat de PJ-SEA van het type BN-2A-26 is met een MTOW van 6600 lb. Het rapport is daarop aangepast. Deze wijziging heeft, anders dan een correctie op het referentiegewicht, geen invloed op de resultaten van de steekproef.</p>
	<b>2/2.3</b>	<b>10</b>	<b>42</b>	<u>Divi Divi Air:</u>

Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
				Uit verklaring van een persoon aanwezig op de luchthaven schijnt de vlieger de vliegtuigen blokken (chokes) op een wat buitensporige manier bij het vliegtuig te hebben ontdaan, richting de hangar. <u>Raad:</u> Deze informatie is opgenomen in een nieuwe paragraaf 5.7 waarin enkele opmerkelijke handelingen en/of keuzes van de piloot worden geanalyseerd.
	2/2.3	10	45	<u>Divi Divi Air:</u> Uit verklaring van een douane beambte in Bonaire schijnt de vlieger een uitval te hebben gehad met deze beambte vanwege het niet kloppen van de vermelde registratie op zijn general declaration van vlucht DI 012. Op aanwijzing van de beambte heeft de vlieger deze toen aangepast en hem op een agressieve te hebben gevraagd "There are you happy now?" <u>Raad:</u> Deze informatie is opgenomen in een nieuwe paragraaf 5.7 waarin enkele opmerkelijke handelingen en/of keuzes van de piloot worden geanalyseerd.
	2/2.3	10	48	<u>Divi Divi Air:</u> Vliegtuig voor de aanvang van deze vlucht werd volgetankt, in opdracht van de vlieger. <u>Verwerking:</u> Tekst is aangepast.
	2/2.3	10	49	<u>Divi Divi Air:</u> Extra vracht, bestaande uit enkele dozen, waren al in het vliegtuig geladen, onder toezicht van de vlieger. <u>Verwerking:</u> Tekst is toegevoegd.
	2/2.3	11	1	<u>Divi Divi Air:</u> Ongeveer...vertrektijd, vanwege het fuellen, en nadat....gestart. <u>Verwerking:</u> In de tekst is opgenomen dat volgens de tankbon voor vlucht DVR014 tussen 09.28 en 09.38 uur werd getankt.
	2/2.3	11	6	<u>Divi Divi Air:</u> Na de start klom het vliegtuig naar flight level FL035 (transition altitude 2500 feet). Gebruikelijke hoogte op de route van Curacao - Bonaire v.v. was 2000 feet. <u>Verwerking:</u> In de tekst is 3500 voet gewijzigd in vluchtniveau 035 (FL035). In een voetnoot wordt de betekenis van de term FL035 verklaard.
	2/2.7	16	10	<u>Divi Divi Air:</u> In dienst...begin september 2009, in de maand augustus heeft hij een conversie cursus en route training genoten. Na het succesvol afronden van zijn route training en check gaat zijn dienst verband in. <u>Verwerking:</u> De tekst over de vliegervaring van de piloot is uitgebreid in deze paragraaf en in paragraaf 2.18.3 'Training van piloten'.
	2/2.8	17	21	<u>Divi Divi Air:</u> De door Divi Divi Air gebruikte load and balance formulieren met de daarbij gebruikte passagiers gewichten zijn door het Departement van Luchtvaart goedgekeurd. En waren al in gebruik sinds de certificering van het toestel in mei 2002. <u>Verwerking:</u> Dit onderwerp wordt behandeld in paragraaf 5.8. De betreffende tekst is hierop aangepast. Zie de reactie bij paragraaf 5.8 verderop.
	2/2.17.4	22	14	<u>Divi Divi Air:</u> Dit zijn voor de luchtvaart goed bevonden zwemvesten. De

Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
				<p>zwemvesten worden ook ieder jaar door de DCA-NA technische inspecteur gekeurd bij het verlengen van de CoA.</p> <p><u>Verwerking:</u>  Voor dit hoofdstuk is het niet relevant te vermelden dat de zwemvesten zijn goedgekeurd voor de luchtvaart en voor de jaarlijkse verlening van de vergunning tot vluchtuitvoering. Het commentaar geeft wel aanleiding tot enkele tekstaanpassingen in paragrafen 5.7 en 5.8. Deze aanpassingen zijn beschreven bij de reactie op het commentaar van paragraaf 5.4.7 verderop.</p>
	2/2.17.6	23	14	<p><u>Divi Divi Air:</u>  Dit toestel stond meer dan een week aan de grond voor onderhoud. Papierwerk en/of onderdelen wordt van boord gehaald om te kunnen werken. Het toestel dat is geïnspecteerd was niet afgetekend voor "release to service". Alvorens een toestel weer op de lijn wordt gezet, moet de technische dienst eerst een check list afwerken waaronder ook "safety on board cards" valt. Er kan dus niet worden gesteld dat dit toestel op de lijn de veiligheidskaarten miste. Er wordt dan ook ten onrechte de indruk gewekt dat de veiligheidsinstructie kaarten miste.</p> <p><u>Verwerking:</u>  De opmerking is terecht. De zin: <i>"Daarnaast bleek dat er geen veiligheidsinstructiekaart aanwezig was behorend bij de stoel van de copiloot/passagier op de voorste rij."</i> is verwijderd. De eerste zin van de paragraaf is gewijzigd in: <i>"Uit een steekproef genomen bij de andere twee Divi Divi Air Islanders, waarvan één vliegtuig in de hangaar stond voor onderhoud, bleek ook een ander type opbergzak voor het reddingsvest onder de stoelen voor te komen (onder respectievelijk drie en vier van de tien stoelen)."</i></p>
	2/2.18.2	23	51	<p><u>Divi Divi Air:</u>  Volstrekt ten onrechte wordt hier gesteld dat de derde vlucht vol dient te worden getankt. Het is in het geheel geen standard policy om op de derde vlucht van de dag de tanks vol te tanken. Het is standard policy dat elke vlucht de minimale operationele fuel aanboord heeft. Dit zijnde 60 US gallons (inclusief reserves). Upliften van fuel boven de minimal operational fuel is SCD (Subject to Captains Discretion) en dus per vlieger per vlucht te beoordelen, afhankelijk van de verwachte passenger en payload voor opvolgende vluchten. Ook op grond van de vluchten van die dag was het voltanken SCD niet verklaarbaar.</p> <p><u>Verwerking:</u>  De tekst volgt uit interviews gehouden met Divi Divi Air piloten. Om dit te benadrukken is de tekst aangepast. Onderstaande tekst is verwijderd:  <i>"Voor de derde vlucht werd het vliegtuig volgetankt op Curaçao. Met volle tanks kon drie keer een retour Curaçao – Bonaire worden gemaakt waarna het vliegtuig weer werd volgetankt. Deze werkwijze werd toegepast om (tank)tijd te besparen."</i>  Deze tekst is vervangen door:  <i>"Bij de vervolgvluchten was de te tanken hoeveelheid brandstof afhankelijk van het verwachte aantal passagiers en bagage. Meerdere piloten verklaarden om (tank)tijd te besparen regelmatig voor meerdere vluchten tegelijk brandstof mee te hebben genomen. Met volle tanks kon drie keer een retour Curaçao – Bonaire worden gemaakt."</i>  Uit de verklaring van de brandstoftankleverancier is gebleken dat vóór het ongeval de in gebruik zijnde Britten-Norman Islanders van Divi Divi Air meestal wel een keer per dag</p>

Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
				werden volgetankt. Na het ongeval komt het vol tanken veel minder voor.
	2/2.18.2	23	53	<p><u>Divi Divi Air:</u> Het tank beleid wordt in de Divi Divi Air GOM vermeld in hoofdstuk 9.6 9.6.4 DDA uplifts extra fuel, payload permitting and if it saves time on ground stops when multiple legs are flown. Ten onrechte staat dit fuelbeleid niet volledig vermeld. Ook wordt er geen referentie gemaakt naar de GOM.</p> <p><u>Verwerking:</u> De verwijzing naar de beschrijving van het beleid van tanken van brandstof zoals verwoord in hoofdstuk 9.6.4 van het General Operating Manual is toegevoegd in hoofdstuk 3.2.3 van het beoordelingskader: <i>"Het General Operating Manual bevat een beschrijving van het beleid voor het meenemen van extra brandstof. Extra brandstof mag worden meegenomen mits de belading van het vliegtuig dit toelaat en als er (tank)tijd op de grond mee wordt bespaard bij het vliegen van meerdere vluchten achter elkaar."</i></p> <p>De informatie in paragraaf 2.18.2 is een aanvulling op het tankbeleid dat volgt uit interviews met Divi Divi Air piloten. Ook is toegevoegd dat de brandstofleverancier verklaarde dat vóór het ongeval Britten-Norman Islanders van Divi Divi Air regelmatig werden volgetankt. Na het ongeval komt het voltanken veel minder voor.</p>
	2/2.18.2	23	53	<p><u>Divi Divi Air:</u> Indien veroorloofd kon deze werkwijze worden toegepast met inachtneming van boven staande notitie.</p> <p><u>Verwerking:</u> Zie de reacties hierboven.</p>
	2/2.18.3	23	61	<p><u>Divi Divi Air:</u> De theoretische opleiding wordt gegeven aan de hand van een door het DCA NA goed gekeurde en bevonden syllabus en instructeur.</p> <p><u>Verwerking:</u> In paragraaf 3.2.3 van het beoordelingskader staat vermeld dat de training syllabus door de Directie Luchtvaart is goedgekeurd.</p> <p>In de tekst van hoofdstuk 2.18.3 is de volgende alinea in de tekst opgenomen: <i>"Volgens Divi Divi Air is de theoretische opleiding voor Divi Divi Air piloten in de loop der tijd door verschillende instructeurs gegeven en met instemming van de Directie Luchtvaart. Divi Divi Air gaf aan dat deze instructeurs minimaal in het bezit moesten zijn van een bewijs van bevoegdheid voor beroepsvlieger en sommigen hadden ook een bevoegdheid voor flight instructor. Volgens Divi Divi Air hadden deze instructeurs minimaal 500 uur vliegervaring op de Britten-Norman Islander."</i></p>
	2/2.18.3	24	8	<p><u>Divi Divi Air:</u> Ten onrechte staat hier niet genoteerd dat wordt geëxamineerd door een examinator van DCA NA, tezamen met de chef-vlieger, die door DCA NA is aangewezen om binnen DDA examens af te nemen. De examinator van DCA NA is tevens type gekwalificeerd op dit toestel.</p> <p><u>Verwerking:</u> Tekst is overeenkomstig aangepast zodat er staat: <i>"Het type kwalificatie-examen op de Britten-Norman Islander vindt plaats in het bijzijn van een operationeel inspecteur van de Directie Luchtvaart in een stoel op de tweede rij en een door de Directie Luchtvaart aangewezen type examinator in de stoel naast de piloot. De aangewezen type examinator kan de (bevoegde) chief pilot zijn of een andere examinator. De examinator en de chief pilot zijn bevoegd voor het vliegen met</i></p>

Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
				<i>de Britten-Norman Islander en voor het afnemen van de examens".</i>
	2/2.18.3	24	11	<p><u>Divi Divi Air:</u> Het is niet gebruikelijk om voor kleine toestellen een flight simulator te gebruiken. Gesimuleerde noodlandingen op het vliegveld Hato en/of op remote areas (Oost kust van Curacao) worden wel degelijk getrained. Deze manier van training is geaccordeerd door het Departement van luchtvaart. In de flight manual staat geen procedure voor ditching, waarbij deze procedure gelijk is aan een noodlanding op land, met dat verschil dat het zwemvest moet worden aangetrokken. Actueel gesimuleerde noodlandingen worden boven de baan ingezet met de simulatie van het oa uitvallen van beide motoren. (Forced landing). Bij deze forced landing wordt er altijd op aangedrongen full flaps te gebruiken, zoals ook aanbevolen bij een ditching. Uitleg omtrent briefing van de passagiers in noodsituaties krijgen de in opleiding zijnde vliegers tijdens hun route training, zoals ook vastgelegd in de GOM. Voor betreffende vlieger is ter zake specifiek op de route check genoteerd dat hij moest checken dat deze briefing door alle passagiers wordt begrepen, omdat hij alleen engels spreekt.</p> <p><u>Verwerking:</u> Bovenstaande tekst is overgenomen in de paragraaf en de volgende zin is verwijderd: <i>Een (gesimuleerde) noodlanding op het water met bijbehorende procedures en veiligheidsinstructies voor de passagiers behoorde niet tot deze training.</i> De verwijzing naar het General Operating Manual waarin de instructies voor een noodlanding op het water staan vermeld, is toegevoegd in hoofdstuk 3.2.3 van het beoordelingskader. In hoofdstuk 5.4.7 worden de instructies van de piloot bij het instappen van de passagiers nader geanalyseerd. Hoofdstuk 5.4.7 is deels herschreven.</p>
	2/2.18.3	24	15	<p><u>Divi Divi Air:</u> De routetraining wordt door een daartoe aangewezen en goed bevonden vlieger van Divi Divi Air gegeven, in overeenstemming met het DCA NA.</p> <p><u>Verwerking:</u> Tekst is overeenkomstig aangepast.</p>
	2/2.18.3	24	18	<p><u>Divi Divi Air:</u> Eveneens voor de betere eerste hulp faciliteiten en technische bijstand.</p> <p><u>Verwerking:</u> Tekst is overeenkomstig aangepast.</p>
	2/2.18.3	24	20	<p><u>Divi Divi Air:</u> De 'profchecks' werden door de chief pilot of een assistent instructeur uitgevoerd, die daarvoor mede bevoegd is door het DCA NA. Gezien het feit dat het niet actueel haalbaar is om gesimuleerde ditchingen te oefenen, werden er wel gesimuleerde noodlandingen met de daarbij horende instructies (briefings) gemaakt/gegeven. Waarbij er onderscheid wordt gemaakt in voorzorgs landing of een forced landing. Hierbij opgemerkt dat het Pilot Handbook van het vliegtuig geen procedures kent in geval van een ditching.</p> <p><u>Verwerking:</u> De tekst in de paragraaf is aangepast. De volgende zin: <i>"Ook vonden daarbij geen (gesimuleerde) noodlandingen op het water plaats met bijbehorende procedures en veiligheidsinstructies voor de passagiers"</i> is gewijzigd in: <i>"De vliegtraining voor de type kwalificatie omvat de procedures</i></p>

Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
				<p><i>behorende bij het uitvallen van één motor en het vliegen en landen op één motor. Bij de praktische opleiding is het algemeen niet gebruikelijk om voor dit type relatief kleine transportvliegtuigen een vluchtsimulator te gebruiken. In het vlieghandboek van de Britten-Norman Islander staat geen aparte procedure vermeld voor een landing op het water (ook 'ditching' genoemd). De procedures voor een landing met één werkende motor staan in het hoofdstuk van de noodprocedures van het vlieghandboek. Instructies voor het landen op het water staan in het Divi Divi Air General Operating Manual. In de noodprocedures van Divi Divi Air voor een landing op één motor staat dat bij de landing de flaps volledig naar beneden moeten worden geselecteerd. Dit wordt ook getraind."</i></p>
	3/3.2.3	28	8	<p><u>Divi Divi Air:</u> Het General Operating Manual bevat ook een beschrijving van het tank beleid bij Divi Divi Air. <u>Verwerking:</u> De verwijzing naar de beschrijving van het beleid van tanken van brandstof zoals verwoord in hoofdstuk 9.6.4 van het General Operating Manual is toegevoegd in hoofdstuk 3.2.3 van het beoordelingskader.</p>
	4/4.2	30	44	<p><u>Divi Divi Air:</u> ..de assistent manager of flight operations is niet verantwoordelijk voor de belading van het vliegtuig. Hij is betrokken bij de algemene procedures bij het belanden. De vlieger is verantwoordelijk voor de actuele belading van zijn vlucht en heeft ook de vrijetijd om passagiers en/of lading te weigeren. <u>Verwerking:</u> In hoofdstuk 3.5 van het General Operating Manual staat dat de assistant manager of flight operations van Divi Divi Air verantwoordelijk is voor het correct in- en uitladen van alle vliegtuigen waarmee is gevlogen. In het rapport staat dat hij onder meer verantwoordelijk is voor de belading. "<i>de belading</i>" is gewijzigd in: "<i>het in- en uitladen</i>". De verantwoordelijkheid van de piloot voor de belading van het vliegtuig staat in paragraaf 4.1 van het rapport en wordt niet tegengesproken.</p>
	4/4.3	31	3	<p><u>Divi Divi Air:</u> Note 68. De omgekomen luchtwaardigheids inspecteur tevens 'Investigator in Charge' van sinds eind 2008 niet meer de projectleider van Divi Divi Maintenance. <u>Verwerking:</u> In de voetnoot is de zin: "<i>Hij was ook de projectleider voor het verkrijgen van een onderhoudsvergunning voor Divi Divi Maintenance.</i>" verwijderd.</p>
	5/5.3.2	35	41	<p><u>Divi Divi Air:</u> Vracht wordt gewogen en van het gewicht voorzien. De vlieger is ter plekke aanwezig bij het beladen van de bagage en vracht en geeft aan de belader toestemming deze in het ruim te zetten. <u>Verwerking:</u> De informatie is niet in tegenspraak met het rapport. In een toegevoegd hoofdstuk 2.18.2 is het beladen van het vliegtuig beschreven.</p>
	5/5.3.2	35	45	<p><u>Divi Divi Air:</u> Vracht wordt op iedere vlucht mee genomen na instemming van de vlieger. Menig maal komt het voor dat vanwege de belading er geen vracht wordt meegenomen. Beleid is dat na 15:00 uur geen vracht meer wordt aanvaard, omdat er dan nog maar twee of drie vluchten voor die dag restereren. Mocht</p>

Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
				er vracht blijven staan voor de dag dan wordt de klant verzocht deze weer op te halen of wordt het in het kantoor opgeslagen. <u>Verwerking:</u> Met uitzondering van de eerste zin is deze informatie niet relevant voor de analyse. De informatie is wel opgenomen in een nieuw hoofdstuk 2.18.2 waarin het beladen van het vliegtuig is beschreven.
	5/5.3.2	36	14	<u>Divi Divi Air:</u> Het was dus nodig om 6 US gallon bij te tanken. <u>Verwerking:</u> Tekst is aangepast.
	5/5.3.2	36	17	<u>Divi Divi Air:</u> Immers het tankbeleid is niet zoals in genoemde paragraaf wordt vermeld. Minimum operational fuel is 60 US gallons. <u>Verwerking:</u> De tekst van het tankbeleid zoals verwoord in paragraaf 2.18.3 (was 2.18.2) is aangepast. Zie eerdere reactie.
	5/5.3.2	36	36-37	<u>Divi Divi Air:</u> De vliegoperatie is gecertificeerd als een Self Dispatch; dit houdt in dat de vlieger verantwoordelijk is voor de supervisie van de belading en voor het invullen en aftekenen van het weight & balance sheet. De berekening van het startgewicht verricht de vlieger daardoor zelf. Ingeval er lading is wordt het W&B-sheet gebruikt als rekenblad. Daarbij gaat hij uit van het maximaal toegestane startgewicht, minus 1) passagiers 2) bagage 3) fuel. Ervan uit gaande dat het structurele startgewicht het uitgaanspunt was, werd er na het invullen van passagiers bagage en fuel gekeken welke ruimte over was voor het mee nemen van vracht. De vlieger heeft een rekenmachine waarmee hij deze berekening uitvoert. Ten onrechte wordt hier gesteld dat het formulier zo wordt ingevuld om te voorkomen dat het totale startgewicht op het formulier boven het maximaal structurele startgewicht kwam. <u>Verwerking:</u> Deze informatie is niet relevant voor deze paragraaf. In hoofdstuk 2.18.2 is de beschrijving van het beladen van het vliegtuig toegevoegd. In hoofdstuk 5.8 wordt de 'self dispatch and release operation' van het vliegtuig geanalyseerd.
	5/5.3.4	37	26	<u>Divi Divi Air:</u> Deze beperkingen waren niet van kracht toen de PJ-SUN in 2002 op Curacao werd gecertificeerd. De CARNA werd in 2008 geïmplementeerd. <u>Verwerking:</u> Ten tijde van het ongeval was de CARNA van toepassing. De laatste zin van de eerste alinea is gewijzigd in: "Ten tijde van het ongeval waren deze van toepassing op de PJ-SUN en Divi Divi Air".
	5/5.4.1	38	26	<u>Divi Divi Air:</u> Eerder in het rapport wordt vermeld dat de vlieger de rechter motor gelijk in vaanstand heeft gebracht waarna er twee of drie herstart pogingen zijn ondernomen. In alinea 5.4.1. wordt beweerd dat de vlieger twee of drie herstart pogingen heeft ondernomen waarna hij de motor in de vaanstand heeft gebracht. Het duidt hier op inconsistentie in de verklaringen van de passagiers. <u>Verwerking:</u> De volgorde van handelingen is verkeerd opgeschreven. De betreffende tekst in de paragrafen 2.3.1 en 5.4.1 is aangepast.
	5/5.4.2	38	38	<u>Divi Divi Air:</u> Echter kan er wel worden gesteld dat de motor storing zich

Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
				heeft voor gedaan tussen 09.47 en 09.52 lt. (Zie blz 11 ) (Met in acht neming van note 42) <u>Verwerking:</u> Dit is correct. Een nadere bestudering van de beschikbare gegevens heeft geleid tot een aanpassing van het vermoedelijke traject waarin de motorstoring plaatsvond. Dit (kortere) traject is in figuur 1 weergegeven.
	5/5.4.2	39	8	<u>Divi Divi Air:</u> Mogelijk kan het er ook op duiden dat de vlieger niet in de juiste gemoedstoestand verkeerde waardoor hij nog voor begin van de vlucht verschillende foutieve inschattingen heeft gemaakt (chocks, douanier, loadsheet, fuel beleid, geen panpan melden direct bij uitval motor, niet terugkeren, blijven bij luchtverkeersleider Hato ipv switchen, niet melden dat hij hoogte verliest). <u>Raad:</u> Deze informatie is opgenomen in een nieuwe paragraaf 5.7 waarin enkele opmerkelijke handelingen en/of keuzes van de piloot worden geanalyseerd.
	5/5.4.2	39	8	<u>Divi Divi Air:</u> Note 92....de luchthaven Flamingo voor Divi Divi Air geen onderhoudsfaciliteiten aanwezig zijn...niet aanwezig is. <u>Verwerking:</u> In de voetnoot is "(...) beperkte onderhoudsfaciliteiten aanwezig" gewijzigd in: "geen onderhoudsfaciliteiten voor Divi Divi Air aanwezig."
	5/5.4.5	40	38	<u>Divi Divi Air:</u> ..zijn. Reden ook waarom tijdens een type training gecontroleerde noodlandingen worden getrained, daar het niet mogelijk is om een actuele ditching te trainen. <u>Verwerking:</u> Deze informatie is verwerkt in de gewijzigde paragrafen 2.18.3 en 5.6 die over de training gaan. Zie eerdere reactie.
	5/5.4.7	42	6	<u>Divi Divi Air:</u> ..noodlandingen op zee werden niet getrained, gecontroleerde noodlandingen echter wel. (waaronder dus een ditching valt) Veiligheids instructies briefing en uitleg dient de vlieger voor vertrek van de vlucht uit te leggen en krijgt daar training voor tijdens zijn route training. Het is wel degelijk onderdeel van de training en de vlieger wordt er duidelijk op gewezen tijdens zijn training. In deze werd betreffende vlieger er ook op geattendeerd er rekening mee te houden dat niet iedereen Engels sprak. En dat er geconfirmeerd moest worden of de briefing duidelijk was. <u>Verwerking:</u> De zin "De chieft pilot van Divi Divi Air verklaarde .... boven zee worden uitgevoerd." is verwijderd en de gehele paragraaf is herschreven.
	5/5.4.7	42	20	<u>Divi Divi Air:</u> Gezien dat de veiligheidsinstructiekaarten de goedkeuring van het DCA NA hebben en er jaarlijks een annual check wordt gedaan, ter verlening van het bewijs van luchtwaardigheid, (waaronder deze aspecten ook onder vallen) is het bij Divi Divi Air nooit opgekomen dat deze niet toereikend zouden zijn. <u>Verwerking:</u> Naar aanleiding van het commentaar is onderstaande tekst opgenomen in paragraaf 5.8 Intern toezicht en veiligheidsmanagement Divi Divi Air. <i>Divi Divi Air behoort ervoor te zorgen dat passagiers veilig worden vervoerd. 'Veilig' wil zeggen volgens de wettelijke regels en de gebruiksbependingen van de vliegtuigfabrikant. De bedrijfsvoering van Divi Divi Air dient er in te voorzien dat</i>



Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
				<p><i>aan deze regels en beperkingen wordt voldaan. Daartoe moeten in de bedrijfsprocessen van Divi Divi Air zogenaamde 'checks and balances' worden ingebouwd om te controleren of aan bovengenoemde regels wordt voldaan. Met andere woorden, Divi Divi Air heeft een eigen verantwoordelijkheid en kan deze niet van zich afschuiven als gevolg van onvoldoende intern en extern toezicht.</i></p> <p>In navolging van de verantwoordelijkheid van Divi Divi Air voor het op orde zijn van de veiligheidsinstructiekaarten en de reddingsvesten aan boord in paragraaf 5.8 Intern toezicht en veiligheidsmanagement Divi Divi Air, is aan de vijfde alinea toegevoegd de zin: <i>"Dat geldt ook voor de controle van de veiligheidsinstructiekaarten met de reddingsvesten aan boord van de Britten-Norman Islanders."</i></p> <p>Het commentaar heeft er ook toe geleid dat in paragraaf 5.9 Extern toezicht, de volgende tekst is toegevoegd in de zevende alinea: <i>"Niet constateren van afwijkingen tussen de (goedgekeurde) veiligheidsinstructiekaarten en de reddingsvesten aan boord van de Britten-Norman Islanders."</i></p>
	5/5.5	42	36	<p><u>Divi Divi Air:</u>  , die bovendien. ....startgewicht. Dit gedeelte van de zin moet verwijderd worden gezien DiviDivi Air maar met een type toestel opereert BN2A-26. Alle drie Islanders zijn van het zelfde type, BN2A-26 met allemaal de zelfde structurele start gewicht. Zie ook bijlage M. PJ-SEA BN2A-26 ipv BN2A-8.  <u>Verwerking:</u>  Het commentaar is overgenomen. Zie eerder reactie bij Algemeen. Dit heeft geleid tot het verwijderen van de onderstaande teksten in de tweede alinea:  <i>(...), die bovendien van twee verschillende typen zijn met een verschillend maximaal structureel startgewicht. (...) Van één vliegtuig werd het maximaal structurele startgewicht regelmatig overschreden, omdat het maximaal structurele gewicht van dit vliegtuig lager was dan die van de overige twee vliegtuigen.</i> Deze wijziging is ook in bijlage N verwerkt.</p>
	5/5.5	42	39-41	<p><u>Divi Divi Air:</u>  Regels 39 tot en met 41 zijn niet juist daar het om een type toestel gaat BN2A-26  <u>Verwerking:</u>  Dit heeft geen invloed op de uitkomst van de steekproef. Wel heeft een controle van de steekproef geleid tot een geringe aanpassing van het resultaat.</p>
	5/5.5	42	51	<p><u>Divi Divi Air:</u>  Divi Divi Air heeft op eigen initiatief na een gewicht meting van circa 3 maanden het gemiddelde gewicht per passagier verhoogd naar 176 lbs, met goedkeuring van het DCA NA.  <u>Verwerking:</u>  De gegevens zijn toegevoegd in paragraaf 5.12.</p>
	5/5.5	43	3	<p><u>Divi Divi Air:</u>  Wederom, alle drie Islanders zijn van het zelfde type, BN2A-26 met allemaal de zelfde structurele start gewicht.  <u>Verwerking:</u>  In de vijfde alinea van deze paragraaf is de zin verwijderd:  <i>"Van één Islander werd het maximaal structureel startgewicht regelmatig overschreden."</i></p>
	5/5.5	43	9	<p><u>Divi Divi Air:</u>  De directie Luchtvaart heeft geen maximaal aantal pax verbonden dan wat er in de Flight Manual staat. De Directie Luchtvaart heeft de meest limiteerde klimaatsgeregelde limiet als maatstaf gesteld. Divi Divi boekt nu op eigen initiatief 8</p>

Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
				passagiers per vlucht ipv 9. (De heeft Divi Divi Air zelf kort na het ongeluk toegepast.) <u>Verwerking:</u> De gegevens zijn toegevoegd in paragraaf 5.12.
	5/5.7	44	18	<u>Divi Divi Air:</u> De stelling dat de vlieger naar verluidt diverse keren heeft aangesproken over toegestane start gewichten is onjuist. Betreffende vlieger heeft na het behalen van zijn routecheck op kantoor in bijzijn van verschillende aanwezigen eenmalig de opmerking geplaatst over het toegepaste startgewicht. <u>Verwerking:</u> De zin is aangepast zodat er staat: <i>"Volgens Divi Divi Air heeft de verongelukte piloot direct nadat hij voor zijn routecheck was geslaagd het in zijn ogen te hoog toegepaste startgewicht eenmalig bij het management van Divi Divi Air ter sprake gebracht."</i>
	5/5.7	44	21	<u>Divi Divi Air:</u> Na het laatste gesprek dient te zijn, na dit gesprek. <u>Verwerking:</u> Tekst is overgenomen.
	5/5.7	44	25	<u>Divi Divi Air:</u> Bij een uitgevallen motor, ivm de obstacle clearance limitations. (Korte start/landings banen en heuvelachtig gebied) <u>Verwerking:</u> De volgende zin is toegevoegd achter deze alinea: <i>Deze afname van prestaties was het gevolg van de invloed van de buitenluchttemperatuur en het behoud van een obstakelvrije vlieghoogte bij korte start- en landingsbanen en bij bergachtig terrein.</i>
	5/5.8	45	14	<u>Divi Divi Air:</u> Het Load and Balance formulier was wel goedgekeurd, echter niet afgestempeld. <u>Verwerking:</u> Naar aanleiding van het commentaar op deze paragraaf (zie ook de andere onderstaande reacties) zijn de eerste twee alinea's van paragraaf 5.8 gewijzigd in:  <i>Sinds 2002 maakt Divi Divi Air gebruik van het standaard 'load and balance' formulier voor de Britten-Norman Islanders. Op het formulier staan onder meer het vliegtuigleeggewicht, bijbehorende arm en moment van het zwaartepunt, en het gemiddeld gewicht voor de piloot en de passagiers van 160 lb (inclusief handbagage) voorgedrukt.</i>  <i>Tijdens twee platforminspecties uitgevoerd door de Directie Luchtvaart in 2005 werden de volgende relevante bevindingen geconstateerd bij het gebruik van het standaard 'load and balance' formulier (zakelijk weergegeven):</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Het formulier heeft geen stempel van goedkeuring van de Directie Luchtvaart.</i></li> <li>• <i>Op het voorgedrukte formulier staan het aantal passagiers en een standaard gewicht voor de bagage ingevuld. Het werkelijke aantal passagiers en het bagagegewicht worden door de piloot aangepast bij de "Correction Last Minute Changes" van het formulier.</i></li> <li>• <i>Het startgewicht op veel 'load and balance' formulieren is niet juist.</i></li> </ul> <i>Daarnaast werd tijdens een route inspectie in 2005 gerapporteerd dat op het 'load and balance' formulier een startgewicht van 6541 lb was ingevuld door de piloot, terwijl</i>

Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
				<p>na herberekening dit gewicht 6881 lb moest zijn. Hierbij werd vermeld dat het vliegtuig met 281 lb was overbeladen omdat het maximaal toegestane startgewicht 6600 lb bedroeg.</p> <p>Vervolgens zijn op het standaard 'load and balance' formulier het voorgedrukte bagagegewicht verwijderd en kreeg het formulier een stempel van goedkeuring van de Directie Luchtvaart. De gewichten van de passagiers stonden nog steeds vermeld op het formulier, echter moest de vlieger het aantal en de plaats waar de passagiers gingen zitten, invullen. Vanaf februari 2006 werd bij iedere weging van het vliegtuig een stempel van goedkeuring gevraagd voor het betreffende 'load and balance' formulier. Het 'load and balance' formulier voor de PJ-SUN was op 22 september 2006 goedgekeurd. Zie ook bijlage D.</p>
	5/5.8	45	16	<p><u>Divi Divi Air:</u> Het Load and Balance formulier was hetzelfde als toen het toestel in 2002 werd gecertificeerd. <u>Verwerking:</u> Zie reactie hierboven.</p>
	5/5.8	45	19	<p><u>Divi Divi Air:</u> Het gewicht werd niet ingeschat maar er werd 160 lbs gebruikt. <u>Verwerking:</u> Zie wijziging hierboven.</p>
	5/5.8	45	20	<p><u>Divi Divi Air:</u> Op het voorgedrukte Load and Balance sheet staat het gewicht van de passagiers en van de bagage ingevuld. De veranderingen van meer dan wel minder passagiers dan wel bagage werd aan de hand van het blokje LMC (Last Minute Changes) aangepast. <u>Verwerking:</u> Zie wijziging hierboven.</p>
	5/5.8	45	22	<p><u>Divi Divi Air:</u> De wetgeving in A° 1995 (MB) stelt dat aan boord middelen aanwezig zijn die de gezagvoerder in staat stellen aanwijzingen en inlichtingen aan de passagiers te geven omtrent: de plaats en het gebruik van zwemvesten. In geval er op een vlucht een veiligheid instructiekaart mist dan kan de gezagvoerder met behulp van een andere veiligheid instructiekaart als nog instructie aan de passagiers geven, wat in deze ook het geval was. <u>Verwerking:</u> De zin: "Ontbreken van veiligheidsinstructiekaarten voor de passagiers." is verwijderd.</p>
	5/5.8	45	25	<p><u>Divi Divi Air:</u> Daartoe heeft Divi Divi Air in 2006 de zelfde Load and Balance sheet met stempel van goedkeuring van het DCA NA geïntroduceerd na verwijdering van de voorgedrukte bagage gewichten. De gewichten van de passagiers stonden nog steeds vermeld op dit formulier echter moest de vlieger het aantal en de plaats van zitting zelf invullen. Bij iedere afzonderlijke weging van een toestel werd er op nieuw goedkeuring gevraagd, beginnende in februari 2006. Dit is wederom hetzelfde formulier dat in gebruik is genomen in 2002 met enkele aanpassingen op verzoek van het DCA-NA. <u>Verwerking:</u> Zie wijziging hierboven.</p>
	6	51	25	<p><u>Divi Divi Air:</u> Ten onrechte wordt uitgegaan van een startgewicht van 6300 lbs bij de PJ-SEA, waardoor het resultaat is beïnvloed en op 70% uitkomt. Het betreft echter een van de drie toestellen die</p>

Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
				<p>gecertificeerd zijn op 6600 lbs, waarbij door de Onderzoeksraad voor een toestel het onjuiste startgewicht is aangenomen.</p> <p><u>Verwerking:</u> Bovenvermeld startgewicht van de PJ-SEA heeft geen invloed op de resultaten van de steekproef. Deze wijziging heeft, anders dan een correctie op het referentiegewicht, geen invloed op de resultaten van de steekproef gehad. Het resultaat van de steekproef is door de correctie van het referentiegewicht gewijzigd in 61%.</p> <p>De structuur van het hoofdstuk over de conclusies is gewijzigd. De conclusies zijn overeenkomstig aangepast.</p>
6		51	28	<p><u>Divi Divi Air:</u> De vliegoperatie is gecertificeerd als een Self Dispatch; dit houdt in dat de vlieger verantwoordelijk is voor de supervisie van de belading en voor het invullen en aftekenen van het weight &amp; balance sheet. De berekening van het startgewicht verricht de vlieger daardoor zelf. Ingeval er lading is wordt het W&amp;B-sheet gebruikt als rekenblad. Daarbij gaat hij uit van het maximaal toegestane startgewicht, minus 1) passagiers 2) bagage 3) fuel. Ervan uit gaande dat het structurele startgewicht het uitgaanspunt was, werd er na het invullen van passagiers bagage en fuel gekeken welke ruimte over was voor het mee nemen van vracht. De vlieger heeft een rekenmachine waarmee hij deze berekening uitvoert. Ten onrechte wordt hier gesteld dat het formulier zo wordt ingevuld om te voorkomen dat het totale startgewicht op het formulier boven het maximaal structurele startgewicht kwam.</p> <p><u>Verwerking:</u> De resultaten van de steekproef spreken bovenstaande tegen. Hieruit blijkt dat in 32% van de onderzochte 94 vluchten het MTOW exact op 6600 lb uitkwam. Dit is een sterke aanwijzing dat in circa eenderde van de onderzochte vluchten het MTOW van het vliegtuig waarschijnlijk is overschreden. Zie bijlage N. De structuur van het hoofdstuk over de conclusies is gewijzigd. De conclusies zijn overeenkomstig aangepast.</p>
6		51	38	<p><u>Divi Divi Air:</u> Ten onrechte wordt gesteld dat de vlieger onvoldoende toegerust was. Dit impliceert onvoldoende training danwel ervaring. De vlieger is gebrevetteerd in dienst gekomen bij DDA met voldoende vliegervaring op dit type toestel in een vergelijkbare operatie op de bovenwindse eilanden, binnen meer kritische omstandigheden met bergen en kortere banen. Hij heeft ook verschillende malen een toetsing van het DCA NA met succes doorlopen. Niet gesteld kan worden dat de vlieger onvoldoende was toegerust. De vlieger heeft zich niet aan de geldende en voor de hand liggende veiligheidsregels gehouden, die een vlieger in de basisopleiding leert en die gesteld zijn in de GOM van DDA en in iedere route check worden belicht. Dit doet twijfels rijzen ten aanzien van het inschattingsvermogen en/of gemoedstoestand van de vlieger voorafgaand aan het ongeval.</p> <p><u>Raad:</u> Het rapport spreekt de vliegervaring van de piloot niet tegen. De hoofdstukken over de training zijn deels herschreven. In een nieuwe paragraaf 5.7 worden de handelingen en/of keuzes van de piloot geanalyseerd.</p> <p>De structuur van het hoofdstuk over de conclusies is gewijzigd. De conclusies zijn overeenkomstig aangepast.</p>
	Bijlage M	79	10	<p><u>Divi Divi Air:</u> Het maximale structurele startgewicht van de PJ-SEA is 6600 lbs. Ten onrechte staat in tabel 8 vermeld BN-2A-8 als</p>

Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
				<p>vliegtuigtype vermeld. Op alle certificaten behorende tot het vliegtuig PJ-SEA staat het juiste type model, te weten de BN-2A-26. Derhalve dienen dus ook alle statistieken in het rapport hierop te worden aangepast. De observaties en resultaten zijn daarom onjuist.</p> <p><u>Verwerking:</u> De door Divi Divi Air aangeleverde bewijsstukken tonen aan dat de PJ-SEA van het type BN-2A-26 is met een MTOW van 6600 lb. De bijlage is daarop aangepast. Zoals eerder is vermeld heeft deze wijziging, anders dan een correctie van het referentiegewicht, geen invloed op de resultaten van de steekproef.</p>
			24	<p><u>Divi Divi Air:</u> Ten onrechte wordt gesteld dat de passagierslijsten van de vluchten van Bonaire naar Curaçao beschikbaar waren zonder de labels met daarop de gewichten van de bagage. De wet schrijft voor dat het origineel van deze documentatie beschikbaar moet zijn op het punt van VERTREK, derhalve hier Bonaire. De originele papieren zijn ook beschikbaar op Bonaire, maar zijn daar blijkbaar niet in beslag genomen. De Onderzoeksraad heeft ook nooit gevraagd deze documentatie in te zien. Per periode van de wettelijk voorgeschreven drie maanden kunnen deze alsnog worden gecontroleerd.</p> <p><u>Verwerking:</u> Het commentaar heeft geleid tot wijziging van de betreffende zin in de bijlage in: <i>"Van de passagierslijsten van de vluchten van Bonaire naar Curaçao zijn alleen kopieën zonder de labels met de gewichten van de bagage bestudeerd."</i></p>
			41	<p><u>Divi Divi Air:</u> Ervan uitgaande dat er een Islander van een andere type is, wat niet het geval is.</p> <p><u>Verwerking:</u> Zie eerdere reactie.</p>
			48	<p><u>Divi Divi Air:</u> PJ-SEA 6600 lbs.</p> <p><u>Verwerking:</u> De zin: <i>"Voor de PJ-SEA geldt dat al bij het overschrijden van 6300 lb."</i> is verwijderd.</p>
	4	33	14	<p><u>Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport:</u> Het San Francisco Ziekenhuis is onderdeel van de Fundashon Mariadal. Het is beter aan die laatste naam te refereren.</p> <p><u>Verwerking:</u> De verwijzing dat het ziekenhuis onderdeel is van het Fundashon Mariadal is in de tekst opgenomen.</p>
	2.11	18	36	<p><u>Netherlands Antilles Air Traffic Control:</u> Het transcript van Hato Tower is niet geleverd door de Netherlands Antilles air traffic Control N.V. ("NAATC"). De NAATC is niet verantwoordelijk voor de opname van de frequenties van Hato Tower, noch is de NAATC verantwoordelijk voor de transcript. Zie pagina 31, 4.4 regel 29. De NAATC is in het onderhavige geval alleen verantwoordelijk voor de opnames van de gesprekken tussen de piloot en Flamingo Tower zoals opgenomen in bijlage D en heeft deze geleverd.</p> <p><u>Verwerking:</u> De verwijzing naar de NAATC is verwijderd uit de tekst.</p>
	6	52	10	<p><u>Netherlands Antilles Air Traffic Control:</u> Het opnamesysteem van Hato Tower is niet van de NAATC en de NAATC is ook niet verantwoordelijk voor het opnamesysteem van Hato Tower. Zie pagina 31, 4.4, regel 29</p> <p><u>Verwerking:</u></p>

Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
				De structuur van het hoofdstuk over de conclusies is gewijzigd. De conclusies zijn overeenkomstig aangepast.

NIET OVERGENOMEN REACTIES EN WEERWOORD VAN DE RAAD

Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
	2.2	10	39	<p><u>AAIB:</u> Payload usually excludes crew masses; it might be a good idea to check the Divi Divi manual.</p> <p><u>Board response:</u> The Divi Divi Air General Operating Manual does not make this distinction. For practical purposes the text is not changed.</p>
	2.10	19	44	<p><u>AAIB:</u> Were there some reports that the DME equipment on the aircraft was unserviceable?</p> <p><u>Board response:</u> The maintenance documents of the aircraft did not specify any defects or technical complaints prior to the accident that still needed to be resolved.</p>
	3.2.3	29	25	<p><u>AAIB:</u> Had any reports been submitted about flying overweight?</p> <p><u>Board response:</u> Since the introduction in 2008 of these reporting systems, two formal reports have been made according to the operator. There is no relation between these reports and the accident. There have not been (anonymous) reports regarding the application of the take-off weight, the use of the load and balance sheet or the load of the Britten-Norman Islander aircraft. The information is described in paragraph 5.7.</p>
	4.1	31	13	<p><u>AAIB:</u> It seems clear that the Divi Divi pilots were expected to fly overweight, so might the report mention the possible pressures on pilots to do so?</p> <p><u>Board response:</u> The Dutch Safety Board did not find supporting evidence for such a statement in the report.</p>
	5.3.2	37	13	<p><u>AAIB:</u> One possible reason is that the gauges are not very accurate, and if the fuel load is calculated using the assumed burn, an error will develop, perhaps until it causes a safety problem. The error is only eliminated when the tanks are filled or emptied. Was there any indication that this was a habit of the Divi-Divi pilots? Alternatively, I wonder whether there were reasons why refueling the next time the aircraft would be at Hato would not be possible or would be delayed? Did the pilot need to make up time, or want to have a break then?</p> <p><u>Board response:</u> Several pilots stated that to save (refueling) time fuel was uplifted regularly for several flights. A full tank of fuel was sufficient for three return flights Curaçao – Bonaire. Also, the fuel supplier stated that prior to the accident it was common practise that Divi Divi Air Britten-Norman Islanders were topped off regularly. After the accident refuelling up to full tanks occurs less often.</p>
	5.4.1	39	32	<p><u>AAIB:</u> Perhaps the report might clarify the actions: not only full throttle, but fully fine pitch, and fully rich mixture?</p> <p><u>Board response:</u> The passenger' statements are not accurate enough for such a detailed reconstruction.</p>
	5.4.5	41	45	<p><u>AAIB:</u> Does this statement imply that the landing would not have been 'hard' in other circumstances? Perhaps it might be re-considered?</p>

Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
				<u>Board response:</u> The landing can be made with a lower speed when the flaps are extended. This would make the landing less hard.
	5.4.7	42	28	<u>AAIB:</u> Perhaps one of the recommendations might be that such instructions are included? <u>Board response:</u> Such instructions would be necessary if the Britten-Norman Islander had ditching instructions in its flight manual included that would be different than the generally known best practices. This is not the case.
	5.5	43	37	<u>AAIB:</u> Was there any evidence that any one pilot did not fly overweight, or did all pilots fly overweight? <u>Board response:</u> Not all Divi Divi Air pilots flew in the period of the random check.
	5.5	44	13	<u>AAIB:</u> Perhaps the report might also consider the structural consequences for the aircraft? Being regularly operated over the maximum structural weights puts their airworthiness into question. Will there be a safety recommendation regarding the structural strength of the Divi Divi airframes? <u>Board response:</u> This subject is outside the scope of the Safety Board's investigation. However it has been investigated by the operator after the accident and it has been inserted in paragraph 5.12 of the report. According to the operator the other aircraft were checked and no defects were found.
	5.8	47	12	<u>AAIB:</u> Given that training should be aimed at ensuring trainees can execute required procedures, should the report highlight the absence of ditching procedures in the B-N manual, and indeed consider the ICAO-level requirements for the inclusion of ditching procedures in aircraft documentation? <u>Board response:</u> The Britten-Norman Islander flight manual does not have ditching procedures, but has in the emergency section procedures for landing with one engine inoperative. In addition, the Divi Divi Air General Operating Manual contains additional instructions for ditching. If the aircraft landing procedures would be significant different than the common landing techniques, there would be a reason to include ditching procedures, which is not the case.
	Annex C	60	4	<u>AAIB:</u> Would it be a good idea to delete the signatures on the form as well? <u>Board response:</u> The signatures on the form are not deleted in order to prove the authenticity of the form.
	General			<u>AAIB on behalf of the father of the pilot:</u> The father of the pilot believes that the report does not examine the culture of non-compliance within the operator, which allowed the company's aircraft repeatedly to fly overweight. Further explanation of this might be helpful, and might even examine why the owner of the company did not apply the high safety standards expected of him in his work as an airline pilot, to his own operation. <u>Board response:</u> An investigation of the culture of non-compliance within the operator needs more in-depth investigation and was outside the Dutch Safety Board' scope of investigation. The Safety



Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
				Board is of the opinion that the investigation efforts of such an investigation will not provide the added value to the results in the final report.
	<b>General</b>			<p><u>AIB on behalf of the father of the pilot:</u> The father of the pilot is concerned that the report does not examine why the DCA was derelict in its duties of oversight of the operator. Might the report be amended to explain why this was so?</p> <p><u>Board response:</u> Paragraph 5.9 of the report contains a summary of relevant deficiencies that were found during the ICAO Universal Safety Oversight Audit Program of the oversight authority in 2008. These deficiencies support the results from the Safety Board's investigation.</p>
	<b>General</b>			<p><u>Father of the pilot:</u> With reference to the on board radio/nav facilities, my son frequently complained of the DME not working – and I note that non of the R/T Messages when including distances actually mentioned “DME miles”. Normally pilots are trained to qualify any distance distances given on the radio as “dme miles” if they are in fact DME ranges, it can be concluded therefor that the DME system on board was not functioning. Therefore this problem together with the lack of accurate timing on the R/T ground recorder, would seem to indicate that all distances given on the R/T were by “dead reckoning” or similar method which of course is an increase in pilot workload, these distances were therefore only approximate.</p> <p><u>Board response:</u> The maintenance documents of the aircraft from before the accident did not specify any defects or technical complaints that still needed to be resolved. Regarding the serviceability of the ground nav aids at Hato airport it follows that the DME ground nav aid was not functioning during the time the pilot was flying with Divi Divi Air. Furthermore, the aircraft was equipped with GPS that provided remaining distance and estimated time of arrival on the display. Given the fact that the engine failure occurred shortly after take-off, at about one quarter of the route, and the pilot had flown the route vice versa multiple times, it is unlikely that this increased the pilot's workload. This is supported by the radio messages to Flamingo Tower where the pilot mentions the distance to the airport several times. Additionally, the lack of accurate timing was a factor with the Hato Tower radio messages, it was not a factor with Flamingo Tower radio messages.</p>
	<b>General</b>			<p><u>Father of the pilot:</u> Prior to the issue of the draft report I discussed the issue of average weights with several senior airline captains/air taxi company director and travel industry executives. Both myself and these associates are unequivocal in our view that the use of average weights in A/C of 12 seats or less is dangerous and is against all common sense safety advice, this latter being sadly absent in this situation.</p> <p><u>Board response:</u> The risks of using average passenger weights in relative small transport aircraft is described in paragraph 5.9 of the report. Recommendations regarding this subject have been addressed to the operator and the oversight authority in chapter 7 of the final report.</p>
	<b>General</b>			<p><u>Father of the pilot:</u> For any regulatory authority whose responsibility it is to ensure the safety of A/C in flight, to allow, condone or permit the use of average weights in these small A/C, is knowingly</p>

Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
				<p>and deliberately taking a chance with people's lives. Any problem that this may cause at check in with the application of a safe loading procedure i/c actual weights – is for the airline to solve. It should most certainly not be the concern of the regulatory authority.</p> <p><u>Board response:</u> The responsibility of the operator regarding the load and balance programme is described in paragraphs 4.2 and 5.8 of the report. See previous reactions. Recommendations regarding this subject have been addressed to the operator and the oversight authority in chapter 7 of the final report.</p>
	<b>General</b>			<p><u>Father of the pilot:</u> Failure to ensure the safety of passengers on the part of the regulatory authorities is an absolute abdication of their primary responsibility, i/e the safety of passengers in flight!! Commercial pressures should not enter their decisions on matters of safety at any time. If passengers were given a choice of a higher air fare or risk their lives, it would not be difficult for them to decide, once again common sense is the problem but nobody tells them!! Sadly, once again the authorities have excluded common sense. There cannot be two acceptable views with regard to this small A/C situation: SAFETY MUST COME FIRST! I am quite sure that a survey of any number of people; say 10,000 would produce a unanimous verdict of "NO" to the use of average weights if the authorities told them of the risk and danger.</p> <p><u>Board response:</u> The responsibility of the oversight authority is described in paragraphs 4.3 and 5.8 of the report. Recommendations regarding this subject have been addressed to the operator and the oversight authority in chapter 6 of the final report.</p>
	<b>2.3.1</b>	<b>12</b>	<b>31</b>	<p><u>Father of the pilot:</u> Would the failure of the right engine not have been obvious to the passengers? Perhaps the report might contain an explanation of the passengers' recollections – how many of them did not recognise that the engine had failed?</p> <p><u>Board response:</u> The relevance of this comment to the report is not clear. The engine failure was eventually recognized by all of the passengers.</p>
	<b>2.18.3</b>	<b>25</b>	<b>17</b>	<p><u>Father of the pilot:</u> Did the other pilots support this assertion?</p> <p><u>Board response:</u> Landing at the nearest suitable airport for twin engine aircraft after engine failure is regarded as basic flying knowledge. This includes the influence of the wind.</p>
	<b>5.4.2</b>	<b>39</b>	<b>39</b>	<p><u>Father of the pilot:</u> The pilot's view from the left seat of the aircraft may not have included the eastern tip of Curacao; he may not have had a visual impression that he was still so close to Hato. Would the report benefit from including this?</p> <p><u>Board response:</u> It might be a possibility that the pilot's view outside to the right beneath was somewhat obstructed from his seat. However, given the fact that the engine failure occurred shortly after take-off, at about one quarter of the route, the aircraft was equipped with GPS, and the pilot had flown the route vice versa multiple times, makes it highly unlikely that he was not aware of his position.</p>
	<b>5.4.4</b>	<b>41</b>	<b>4</b>	<p><u>Father of the pilot:</u> The report previously stated that no speed was published; is it</p>

Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
				<p>not possible that the pilot was evaluating performance at a particular speed to minimise the rate of descent? (The optimum speed cannot be calculated, it would need to be found by testing).</p> <p><u>Board response:</u> There is no factual information available to support such a statement in the report. In order to avoid speculation the text is not changed.</p>
	5.8	46	30	<p><u>Father of the pilot:</u> Could the report indicate what the management of Divi Divi recalled of the recommendation to use 187 lbs not 160 lbs and their decision not to accept it?</p> <p><u>Board response:</u> The report describes in the next sentence of this paragraph that neither the operator nor the oversight authority could explain these differences or what was done with the letter.</p>
	5.8	46		<p><u>Father of the pilot:</u> On page 46 of the draft report sub paragraph 111, it states that on a 12 seat A/C using average weight of 77 kg there is a 25% chance of the A/C being overloaded and in view of the low chance of a B747 being overload it can safely be assumed that with only 10 seats the chance of overload may well be even higher than 25%.</p> <p>I and my associates are of the firm opinion that if passengers were given this information, they would not fly or, they may well ask or demand to be weighed!! Only then would they be sure that they were going to fly on a safe aircraft!</p> <p><u>Board response:</u> The report is not in disagreement with the comment. Recommendations regarding this subject have been addressed to the operator and the oversight authority in chapter 7 of the final report.</p>
	6	52	28	<p><u>Father of the pilot:</u> It seems quite clear that the company had developed, and not corrected, a culture of erroneous information, with the purpose of ensuring that aircraft flew full. The origins of this culture, and the failure to correct it (given the pilot's discussions with the owner of the company) might bear further explanation. At least, this sub conclusion should include the origin of the figures used on the load sheet.</p> <p><u>Board response:</u> The Board is of the opinion that with the added text in paragraph 5.8 'Divi Divi Air safety management and supervision' and the amended conclusion regarding the responsibilities of the operator this subject has been written down sufficiently. Apart from this, the structure and conclusions in chapter 6 have been changed.</p>
	6	52	37	<p><u>Father of the pilot:</u> Is there sufficient evidence to show that the speed was definitely not under control and appropriate?</p> <p><u>Board response:</u> The evidence has been based on the radar recordings and the passenger' statements. Apart from this, the structure and conclusions in chapter 6 have been changed.</p>
	5.10	47	62-65	<p><u>Brandweer Bonaire:</u> De gezaghebber heeft niet aangegeven dat het voorval een ramp is: het is een incident. Het wordt een ramp indien de uitvoerende diensten (brandweer, politie en ambulance) aangeven dat ze het incident niet aan kunnen. Ik verzoek u om de memorie van toelichting horende bij de eilandsverordening door te nemen voor de definitie van het begrip "RAMP".</p>

Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
				<u>Raad:</u> Definitie ramp: een gebeurtenis waardoor een ernstige verstoring van de openbare veiligheid is ontstaan, waarbij het leven, de gezondheid en het welzijn van vele personen, het milieu of grote materiële belangen in ernstige mate worden bedreigd of zijn geschaad, en waarbij een gecoördineerde inzet van diensten en organisaties van verschillende disciplines is vereist. De definitie van het begrip ramp bevat een aantal superlatieven die ruimte bieden aan interpretatie. Het is aan de gezaghebber om te bepalen of het begrip ramp op het voorval van toepassing is. Met het besluit van de gezaghebber om de rampenstaf bijeen te roepen heeft hij dat impliciet gedaan.
	5.10			<u>Brandweer Bonaire:</u> De betrokken diensten kunnen niet in een rampenstaf gaan zitten zonder informatie. <u>Raad:</u> Het al of niet aanwezig zijn van (voldoende) informatie is niet bepalend voor het bijeenkomen van de rampenstaf.
	5.10.2	48	1-16	<u>Brandweer Bonaire:</u> CoPI wordt opgesteld bij een ramp. <u>Raad:</u> Een CoPI wordt geformeerd bij elk incident waarbij formele afstemming tussen diensten wenselijk of noodzakelijk is. Het CoPI vormt zich op initiatief van de leidinggevendenden van de operationele diensten. Natuurlijk gebeurt dit onder verantwoordelijkheid van de gezaghebber (deze mandateert zijn commandant en politiechef, die mandateren op hun beurt hun officieren van dienst) maar daarover vindt kort na het voorval geen overleg plaats. Bij het ongeval met Divi Divi Air ontstond de situatie dat de rampenstaf bijeenkwam zonder dat er een CoPI was. Die had er wel moeten komen, niet omdat de gezaghebber de situatie ernstig inschatte, maar omdat de officieren van dienst van de brandweer en de politie dat hadden moeten doen.
	5.10.2	48	1-16	<u>Brandweer Bonaire:</u> Dit was geen ramp maar een incident GRIP 1. <u>Raad:</u> De gezaghebber bepaalt of het een ramp is (zie reactie boven). Er was tenminste sprake van GRIP2 (kernstaf bijeen) of van GRIP3 (volledige rampenstaf).
	5.10.2	48	1-16	<u>Brandweer Bonaire:</u> Alles dat op zee gebeurd is de taak van de kustwacht (zie: rampenplan kustwacht) <u>Raad:</u> De kustwacht heeft een reddende taak op zee, maar er staat nergens dat het verzorgingsgebied van de brandweer beperkt is tot het eiland Bonaire. Het bestaan van een brandweerboot (al was deze defect), wijst ook op het tegendeel.
	5.10.3	48	22-23	<u>Brandweer Bonaire:</u> Dit was geen ramp maar een incident. <u>Raad:</u> Zie reactie hierboven.
	5.10.3	48	22-23	<u>Brandweer Bonaire:</u> De brandweer heeft gehandeld volgens zijn normale uitruk procedure. <u>Raad:</u> Het rapport spreekt dit niet tegen.
	5.10.3	48	22-23	<u>Brandweer Bonaire:</u> De brandweercommandant had de coördinatie op zee onder controle. Hij gaf instructie aan de boot met de overlevenden

Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
				<p>waar ze naartoe moesten gaan en wie ze daar opwachten. De commandant brandweer bleef ter plaatse om informatie te krijgen van een duiker die een eind met het vliegtuig naar beneden is gegaan.</p> <p><u>Raad:</u> Het rapport spreekt bovenstaande niet tegen. Wat niet duidelijk is, is wat de coördinerende rol van de brandweercommandant op zee is (coördinatie van wie of wat?). Het rapport stelt dat de commandant zijn cruciale positie in de rampenstaf had moeten innemen.</p>
6		52	20-21	<p><u>Brandweer Bonaire:</u> COPI wordt gevormd bij een ramp. Dit was geen ramp maar een INCIDENT GRIP 1.</p> <p><u>Raad:</u> Zie reactie hierboven. Los hiervan zijn de structuur van hoofdstuk 6 en de conclusies gewijzigd.</p>
5		47	62-65	<p><u>Dienst Gezondheidszorg en Hygiëne:</u> Het vliegtuigongeluk wordt niet als een ramp beschouwd gezien het al heel snel bekend was dat alle passagiers ongedeerd waren.</p> <p><u>Raad:</u> De gezaghebber bepaalt of het een ramp is (zie reactie bij brandweer Bonaire hierboven).</p>
2/2.3		10	52	<p><u>Divi Divi Air:</u> Conform company policy heeft hij niet de volledige briefing gegeven. Misschien omdat er door een passagier een opmerking schijnt te zijn gemaakt dat hij een afspraak had en dat ze al laat waren vanwege het fuellen.</p> <p><u>Raad:</u> De door de passagier gemaakte opmerking is bekend. Deze informatie is niet in het rapport opgenomen omdat er geen aantoonbare relatie is met de niet volledige briefing. In de analyse is het hoofdstuk over de briefing gedeeltelijk herschreven.</p>
2/2.3		11	13	<p><u>Divi Divi Air:</u> In gesprek met verschillende passagiers twee tot drie dagen na het incident wist geen van hen de volgorde van handelingen van de piloot te herinneren. De gesprekken tussen het Departement van Luchtvaart en de passagiers hebben ruimschoots 3 weken op zich laten wachten. De gesprekken tussen het OVV en de passagiers hebben op een nog later tijdstip plaats gevonden. Er zit zoveel tijd tussen, en er is zoveel over gesproken dat de verklaringen van de passagiers niet meer betrouwbaar kunnen zijn. Daarbij zijn m.i. de passagiers niet deskundig genoeg om te oordelen als de vlieger op dát moment de propeller in de vaanstand heeft gezet of nadat hij pogingen heeft gedaan tot het wederom starten van de motor.</p> <p><u>Raad:</u> De Onderzoeksraad is in het bezit van interviews met passagiers gehouden op 22 en 23 oktober 2009 en op 5, 6, 9, 15 en 16 november 2009. Aan de hand van deze interviews kon worden afgeleid dat de piloot handelingen verrichtte waarbij het vermogen op de linkermotor werd verhoogd, de rechtermotor in de vaanstand werd gezet en hij twee of drie keer de rechtermotor tevergeefs heeft geprobeerd te herstarten. Het technisch onderzoek bevestigt dat de linkermotor een hoog vermogen leverde tot en met de noodlanding op het water en dat de rechterpropeller in de vaanstand stond.</p>
2/2.3		11	18	<p><u>Divi Divi Air:</u> Deze handeling is tegenstrijdig aan de normale manier op</p>

Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
				opereren. Normaal gesproken geeft de toren opdracht tot omschakelen naar de volgende controller, in deze rond de 25 nm van Hato. <u>Raad:</u> Dat kan mogelijk zo zijn, maar is in dit geval niet relevant. De piloot verzocht om van frequentie te wisselen, waarmee werd ingestemd.
	2/2.3	11	34	<u>Divi Divi Air:</u> Melde hij 3000 feet te gaan verlaten of reeds te hebben verlaten? <u>Raad:</u> Uit het transcript in bijlage E is niet direct op te maken of de piloot de boodschap van de verkeersleider herhaald ter bevestiging dat hij zal melden wanneer hij vanaf FLO30 gaat dalen of dat de piloot meteen meldde dat hij aan het dalen was. De eerstvolgende keer dat de piloot zich meldt is op 1000 voet hoogte. Omdat er geen bericht tussen deze twee meldingen is, is aangenomen dat de piloot met zijn bericht meldde dat hij de daling vanaf FLO30 inzette.
	2/2.3	11	36	<u>Divi Divi Air:</u> Gezien het feit dat er twijfel bestaat tussen het aantal herstart pogingen van de motor in de verklaringen van de passagiers, zou kunnen worden vast gesteld dat gezien het tijdsbestek tussen het incident en de gesprekken met de passagiers er vanuit kan worden gegaan dat de passagiers zich bepaalde dingen niet meer, dan wel niet concreet meer kunnen herinneren. Items zoals vaanstand, aantal herstart pogingen etc. <u>Raad:</u> Zie antwoord hierboven.
	2/2.3	12	5	<u>Divi Divi Air:</u> Note 23: De passagiers zittende op de tweede rij, hebben verklaard dat de passagier zittende naast de vlieger nimmer contact heeft gehad met de vlieger. Vraag kan worden gesteld welke van de twee verklaringen juist zijn. <u>Raad:</u> Dit volgt uit de interviews van de passagiers in het bezit van de Raad.
	2/2.8	17	1	<u>Divi Divi Air:</u> Lycoming O-540-E4C5 deze motoren hebben TBO (Time before Overhaul) door de fabriek voor geschreven van 2200 uur. <u>Raad:</u> Relevantie van deze informatie met het ongeval is niet duidelijk.
	2/2.8	17	31	<u>Divi Divi Air:</u> Tijdens het onderzoek zijn grote afwijkingen tussen de door de vlieger ingevulde en afgetekende en de daadwerkelijke gewichten geconstateerd. <u>Raad:</u> De verwijzing naar de piloot is analyse en dus niet van toepassing in de feitelijke informatie (paragraaf 2.8). Dit onderwerp wordt in paragraaf 5.3.2 besproken. In paragraaf 5.5 staat vermeld dat de formulieren door de piloten zelf worden ingevuld en ondertekend.
	2/2.15	20	22	<u>Divi Divi Air:</u> Opmerking: Ons is tot en met het lezen van het onderzoek altijd doen blijken dat de piloot op 21 oktober uit de V.S. aankomen <u>Raad:</u> Uit de interviews volgt dat de piloot op 20 oktober 2009 is teruggekomen uit de Verenigde Staten van Amerika.

Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
	2/2.17	23	3	<u>Divi Divi Air:</u> Instructie omtrent gebruik van het reddingsvest staat vermeld op het reddingvest zelf. <u>Raad:</u> Het gaat erom dat de afbeeldingen op de veiligheidsinstructiekaarten aan boord afwijken van de reddingsvesten aan boord. Hierdoor kan verwarring ontstaan.
	2/2.17.1	21	12	<u>Divi Divi Air:</u> ..lucht ventilatie kanaal bevindt zich boven de deur opening en neemt geen ruimte in/weg van de deur opening. De voorste stoelen kunnen ook in de meest verste stand van het instrument paneel worden vergrendeld en de rudder pedalen naar achteren worden gehaald. In deze stand is de beweging ruimte het minste beperkt, het is waar de vlieger voorkeur geeft. Het vliegtuig komt op deze wijze uit de fabriek. <u>Raad:</u> Het rapport spreekt bovenstaande niet tegen. De beschrijving van de (beperkte) bewegingsruimte is nodig om het stoten van het hoofd van de piloot te verklaren waardoor hij bewusteloos raakte bij de impact van het vliegtuig met het water.
	2/2.18.1	23	42	<u>Divi Divi Air:</u> Divi Divi Air laat ook de motoren bij de Lycomingfabriek overhalen. <u>Raad:</u> Relevantie van het toevoegen van deze informatie in deze paragraaf is niet duidelijk.
	3/3.2.3	28	45	<u>Divi Divi Air:</u> De training bevat minimal drie sessies van een uur, dit ten beoordeling van de instructeur. <u>Raad:</u> De informatie in deze paragraaf is afkomstig van de training syllabus.
	5/5.3.1	34	45	<u>Divi Divi Air:</u> De ditching is uitgevoerd zonder gebruik van de flaps. <u>Raad:</u> De relevantie van het toevoegen van deze informatie in deze paragraaf is niet duidelijk.
	5/5.3.1	35	8	<u>Divi Divi Air:</u> Uit...vermeld, alsmede de toen nog in gebruik zijnde standard passagiers gewichten. <u>Raad:</u> De relevantie van deze informatie met deze paragraaf is niet duidelijk. Het gaat er hier om dat het <u>oude</u> vliegtuigleeggewicht, bijbehorende arm en moment zijn gebruikt en niet het <u>meest actuele</u> vliegtuigleeggewicht, bijbehorende arm en moment.
	5/5.3.2	35	36	<u>Divi Divi Air:</u> De vlieger is eindverantwoordelijk voor het correct invullen van zijn load en balance formulier. Bij het constateren van onjuiste informatie dient hij dit te melden dan wel te controleren met kantoor. <u>Raad:</u> Het rapport spreekt niet tegen dat de piloot het load and balance formulier heeft ingevuld en dat hij verantwoordelijk is voor correcte invulling van het formulier. De opmerking in de tweede zin kan derhalve niet worden geplaatst. In paragraaf 5.8 wordt ingegaan op de verantwoordelijkheid van Divi Divi Air ten aanzien van het load and balance formulier.
	5/5.4.2	38	56	<u>Divi Divi Air:</u> Zowel in de basisopleiding van iedere vlieger, als in de typegerichte opleiding van iedere vlieger wordt de nadruk

Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
				<p>gelegd dat in geval van een emergency moet worden gekeken naar 1) point of no return ("halverwege") en 2) land as soon as possible. Op het moment dat de motor uitviel met 3.500 ft was de meest voor de hand liggende een rechter of linker dalende bocht, met inzetten van een noodlanding op de noordkust van Curacao of op landingsbaan 29, rekening houdend met weinig wind 11 knopen.</p> <p><u>Raad:</u> De tekst in het rapport spreekt bovenstaande niet tegen.</p>
	5/5.4.2	40	25	<p><u>Divi Divi Air:</u> Uit het laatste radio bericht met Flamingo geeft de vlieger aan een noodlanding in te zetten. Het is aannemelijk dat hij met het selecteren van de flaps heeft willen wachten tot het laatste moment. Echter toen hij zich bewust werd dat de noodlanding niet meer te vermijden was is aannemelijk dat hij is vergeten deze te selecteren.</p> <p><u>Verwerking:</u> Het rapport is niet in tegenspraak met bovenstaande.</p>
	5/5.7	44	42	<p><u>Divi Divi Air:</u> Aangezien er door het DCA NA hier toe ook geen aanwijzingen voor waren.</p> <p><u>Raad:</u> Zie eerdere reactie over de verantwoordelijkheid van Divi Divi Air.</p>
	5/5.8	45	18	<p><u>Divi Divi Air:</u> Reden waar na alle vliegers een refresher cursus hebben gevolgd Weight and Balance gegeven door een door het DCA NA goed gekeurde instructeur, met gebruik van hetzelfde Load and Balance formulier en gewichten.</p> <p><u>Verwerking:</u> De opmerking is niet relevant voor deze paragraaf. Bovendien blijkt uit de steekproef dat deze refresher cursus niet heeft geleid tot de toepassing van het juiste startgewicht.</p>
	6	51	24	<p><u>Divi Divi Air:</u> Ten onrechte wordt hier de indruk gewekt dat DDA het gewicht te hoog vaststelt. Een juiste weergave zou zijn: Het door het departement van luchtvaart maximaal toegestane startgewicht van DDA was te hoog. Het vliegtuig is gecertificeerd op 6600 lbs en bij overname waren de vliegers reeds zo opgeleid. Tevens zijn de nieuwe vliegers van DDA in 2004/2005 door externe opleiders op basis van dit gewicht opgeleid. Hetzelfde toestel van de operator die na DDA is gekomen is eveneens gecertificeerd op 6600 lbs.</p> <p><u>Raad:</u> Divi Divi Air behoort er voor te zorgen dat passagiers veilig worden vervoerd, dat wil zeggen volgens de wettelijke regels en de gebruiksbependingen van de vliegtuigfabrikant. In dat opzicht is de Raad van mening dat Divi Divi Air de kennis had om het incorrect gebruik van het MTOW als enige restrictie voor het startgewicht en waarbij geen rekening werd gehouden met het maximale landingsgewicht te corrigeren. Zie ook eerdere reactie hierover. Los hiervan zijn de structuur van hoofdstuk 6 en de conclusies gewijzigd.</p>
	6			<p><u>Divi Divi Air:</u> De vlieger heeft een verkeerd gewicht genoteerd bij de totale fuel weight (700 lbs ipv 780 lbs). Dit is onverklaarbaar. De vlieger heeft zonder reden een onjuist het juiste aantal passagiers genoteerd, namelijk een passagier te weinig (160 lbs te weinig). Dit is eveneens onverklaarbaar. Totaal 240 pond, ofwel 108 kilo meer. De vlieger heeft om onverklaarbare</p>



Nr.	Hoofdstuk	Blz.	Regel	Partij / reactie / verwerking
				<p>reden ipv 6 gallon 83 gallon getankt.</p> <p><u>Raad:</u>            Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat de overschrijding van het maximaal toegestane startgewicht niet beperkt was tot de ongevalsvlucht en in 71% van de onderzochte vluchten voorkwam. Bovenstaande is uitvoerig beschreven in de paragrafen 5.3.2 en 5.5. Daarnaast worden bovengenoemde handelingen en/of keuzes van de piloot in hoofdstuk 5.7 geanalyseerd.            Los hiervan zijn de structuur van hoofdstuk 6 en de conclusies gewijzigd.</p>
	<b>Bijlage A</b>	<b>55</b>	<b>45</b>	<p><u>Divi Divi Air:</u>            Onlangs is er een technisch instructeur van Britten Norman op Curaçao geweest voor een refresher cursus. Deze instructeur heeft samen met het technische team de inspecties gecontroleerd naar eventuele consequenties aan de vliegtuig constructies bij de Divi Divi Air toestellen. Gesteld kan worden dat de inspecties correct zijn uitgevoerd en dat er geen consequenties zijn gevonden.</p> <p><u>Raad:</u>            Bovenstaande valt buiten de scope van het onderzoek van de Raad.</p>