



DE ONDERZOEKSRaad
VOOR VEILIGHEID

Onderzoeken

De Onderzoeksraad is verplicht een veiligheidsonderzoek uit te voeren naar elk ongeval of ernstig incident met een luchtvaartuig. Incidenten onderzoekt de Raad in beginsel niet. Bij het bepalen van de aard, omvang en diepgang van het onderzoek van ongevallen en ernstige incidenten, houdt de Onderzoeksraad rekening met de lessen die hij uit een dergelijk onderzoek verwacht te trekken. Als wordt verwacht dat voor het trekken van lessen volstaan kan worden met een beschrijving van de gebeurtenis zoals die door betrokkenen is gegeven, dan doet de Raad verder geen onderzoek. De beschrijvingen van voorvallen in deze rapportage kunnen hierdoor onvolledig en niet geverifieerd zijn. De onderzoeken worden uitgevoerd in overeenstemming met de Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid en Verordening (EU) Nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 20 oktober 2010 inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart. Veiligheidsonderzoeken hebben alleen tot doel in de toekomst ongevallen en ernstige incidenten te voorkomen, zonder schuld of aansprakelijkheid vast te stellen.

Kwartaalrapportage Luchtvaart

januari-maart 2012



Elk kwartaal doet zich een aantal ernstige incidenten en ongevallen¹ voor met in Nederland geregistreerde, ontworpen of vervaardigde luchtvaartuigen. Dat kan in Nederland gebeuren, maar ook in het buitenland. Bovendien kan zich in Nederland een voorval voordoen met een toestel dat in het buitenland staat geregistreerd.

Voor u ligt de kwartaalrapportage Luchtvaart van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Hierin leest u over de ernstige incidenten en ongevallen met luchtvaartuigen die in het eerste kwartaal van 2012 zijn gemeld aan de Onderzoeksraad conform de Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid. Er staat ook in vermeld welke onderzoeken zijn gestart en welke rapporten zijn gepubliceerd.

Omdat dit de eerste kwartaalrapportage is die de Raad publiceert, staan in deze uitgave ook vier ernstige incidenten beschreven uit de periode voorafgaand aan het eerste kwartaal van 2012. Deze zijn niet nader onderzocht. Overigens wijkt het aantal voorvallen niet af van de gebruikelijke aantallen per kwartaal.

Tjibbe Joustra,
voorzitter Onderzoeksraad voor Veiligheid



pagina 2



pagina 3



pagina 5

¹ Voor definities van een ernstig incident of ongeval, zie de Europese Verordening 996/2010.

Gemelde ernstige incidenten en ongevallen waarnaar een onderzoek is gestart

Neergestort in akker, Comco Ikarus C 42, PH-3A3, nabij Mussel, 14 januari 2012



Ongeval Comco Ikarus C 42

Na een korte vlucht stortte het vliegtuig neer in een akker. De bestuurder overleed aan zijn verwondingen.

| De Onderzoeksraad is naar aanleiding van dit ongeval een onderzoek gestart.

Runway incursion, Fokker F28 Mark 070, PH-KZI, Luchthaven Schiphol, 21 januari 2012

Het vliegtuig kreeg een startklaring terwijl zich nog een voertuig van de vogelwacht op de baan bevond.

| De Onderzoeksraad is naar aanleiding van dit ernstige incident een onderzoek gestart, dat wordt meegenomen in een onderzoek naar een vrijwel identieke runway incursion op de luchthaven Schiphol in december 2010.

Motorproblemen, Robinson R44, PH-WMW, Oosterschelde, 21 januari 2012



Onderzoeker van Onderzoeksraad inspecteert motor Robinson R44

Er werd een waarschuwing gegenereerd vanwege een laag toerental. De bestuurder vloog door naar de plaats van bestemming waar een veilige landing werd gemaakt.

| De Onderzoeksraad is naar aanleiding van dit ernstige incident een onderzoek gestart.

Rook in de cockpit, Fokker F28 Mark 0100, PR-OAF, Brasilia Airport (Brazilië), 21 januari 2012

Tijdens de klim ontstond er vuur en dikke rook in de cockpit, afkomstig van de verwarmingsinstallatie van een cockpitraam. De bemanning maakte een noodoproep en keerde terug naar de luchthaven waar een veilige landing werd gemaakt.

| Dit ernstige incident is gemeld aan de Onderzoeksraad en wordt onderzocht door het Aeronautical Accident Prevention and Investigation Center van Brazilië.

Separatieminima overschreden, Eclipse Aviation Corporation EA500, N607LM, Eelde CTR, 27 januari 2012

Tijdens een nadering, waarbij gebruik werd gemaakt van het instrumentlandingsysteem, raakte het vliegtuig onder het glijpad (gewenste koerslijn en daalhoek tijdens de nadering van de landingsbaan). Na een doorstart klom het toestel naar een grotere hoogte dan waar het toestemming voor had gekregen en kwam daarbij dicht in de buurt van een ander toestel.

| De Onderzoeksraad is naar aanleiding van dit ernstige incident een onderzoek gestart.

Problemen met apparatuur, Fokker F-27, San José (Costa Rica), 27 februari 2012

Tijdens de klim ondervond de bemanning onder meer problemen met de communicatie-apparatuur en besloot terug te keren naar de luchthaven.

| Dit ernstige incident is gemeld aan de Onderzoeksraad en wordt onderzocht door de onderzoeksautoriteiten van Costa Rica.

Separatieminima overschreden, Airbus A320, HA-LWA, nabij luchthaven Eindhoven, 9 maart 2012

Vlak na de start vanaf luchthaven Eindhoven ontving de bemanning van de luchtverkeersleiding de instructie de klim te stoppen op 2000 voet vanwege onbekend VFR-verkeer. De Airbus A320 vloog onder het vliegtuig door en mocht na enige minuten de klim hervatten.

| Dit voorval zal worden onderzocht in een gecombineerd onderzoek met een soortgelijk voorval op 21 maart 2012.

Separatieminima overschreden, Airbus A320, HA-LWK, nabij luchthaven Eindhoven, 21 maart 2012

Tijdens de klim werd er in de cockpit een waarschuwing gegenereerd vanwege de nabijheid van een ander vliegtuig. Het systeem adviseerde om een daling in te zetten, wat de bemanning deed. Ze informeerde de luchtverkeersleiding en hervatte vervolgens de klim.

| Dit voorval zal worden onderzocht in een gecombineerd onderzoek met een soortgelijk voorval op 9 maart 2012.

Noodlanding na motorstoring, Diamond DA 40 D, PH-XJB, Muiderberg, 21 maart 2012



Diamond DA 40 D na noodlanding. Bron: Wings over Holland

Tijdens een lokale vlucht hoorde de bestuurder een knal waarna de motor stopte. De bestuurder maakte een noodoproep en vervolgens voerde hij een noodlanding uit in een weiland.

Er bleek een gat in het motorblok te zitten en het vliegtuig had olie verloren.

| De Onderzoeksraad is naar aanleiding van dit ernstige incident een onderzoek gestart.

Neergestort in plas na start, Robinson R44, PH-WQW, nabij Zwolle, 25 maart 2012

Vlak na de start stortte de helikopter neer in een plas. De inzittenden bleven ongedeerd.

| De Onderzoeksraad is naar aanleiding van dit ongeval een onderzoek gestart.



Robinson R44 vlak voordat hij in de plas neerstort. Bron: KLPD

Gepubliceerde rapporten

Passagier valt uit ballonmand, Cameron A-300, PH-FDT, Giessen, 8 juli 2011

Na een vaart van ruim een uur maakte de gezagvoerder een landing in een weiland nabij Giessen. Tijdens de landing is één van de passagiers buiten de ballonmand terecht gekomen. Vervolgens is deze passagier geraakt door de mand met daarin de overige passagiers en de gezagvoerder. De passagier brak een aantal ribben en ruggenwervels en had verwondingen aan gezicht, arm en been. Het slachtoffer heeft mogelijk niet de juiste landingshouding aangenomen of heeft de houding door het stuiteren van de ballonmand niet kunnen aanhouden en is daardoor bij de landing uit de ballonmand geslingerd.

| De Onderzoeksraad heeft op 2 januari 2012 zijn rapport gepubliceerd.

Staat afgebroken tijdens buitenlanding, Ventus 2cM, D-KGIT, Uddel, 23 mei 2011

Tijdens een buitenlanding met uitgeklapte hulpmotor zakte het motorzweefvliegtuig op lage hoogte door. Het toestel raakte zwaar beschadigd. De bestuurder bleef ongedeerd.

Het ongeval is veroorzaakt doordat de piloot het vliegtuig met een lage snelheid landde en het vervolgens overtrok en een harde landing maakte.

| De Onderzoeksraad heeft op 2 januari 2012 zijn rapport gepubliceerd.

Sportvliegtuig veroorzaakt gevaarlijke situatie bij Schiphol, Fuji FA-200-180AO, PH-BZN, Schiphol CTR, 6 augustus 2010

Het eenmotorige propellervliegtuig had geen tweezijdig radiocontact met de luchtverkeersleiding en vloog zonder toestemming in het plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied van de luchthaven Schiphol. Het vliegtuig kwam daarbij zo dicht in de buurt van twee verkeersvliegtuigen dat deze een uitwijkmanoeuvre moesten maken. Andere vliegtuigen die op de Polderbaan van Schiphol zouden landen, werden door de luchtverkeersleiding omgeleid naar een andere landingsbaan omdat de positie van het vliegtuig niet voortdurend bekend was.

| De Onderzoeksraad heeft op 2 januari 2012 zijn rapport gepubliceerd.

Noodlanding door nabijheid helikopter, PapTeam PAP ROS 125 GB, MBB BO 105 CBS-4, PH-9E9 en PH-RPZ, Scheveningen, 30 april 2009



PapTeam PAP ROS 125 GB 'paramoteur'. Bron: eigenaar paramoteur

Twee gemotoriseerde parachutes, zogenoemde paramoteurs, maakten een lokale vlucht langs het strand in de omgeving van Scheveningen. Een helikopter van de Dienst Luchtvaartpolitie van het Korps landelijke politiediensten kwam in de buurt van de paramoteurs om de vlieghoogte te controleren. De parachute (het zogenoemde scherm) van één van de paramoteurs klapte daarbij kortstondig gedeeltelijk in. De paramoteur maakte hierna een noodlanding op het strand. De bestuurder bleef ongedeerd, de paramoteur raakte beschadigd.

De turbulentie veroorzaakt door de helikopter heeft er waarschijnlijk toe geleid dat het scherm kortstondig (gedeeltelijk) is ingeklapt. Een factor die heeft bijgedragen aan het voorval was de geringe windkracht. De risico's van het benaderen door een helikopter zijn voor de verschillende categorieën luchtvaartuigen niet gelijk. De risico's voor het verliezen van draagkracht zijn het grootst wanneer de vleugel geen starre structuur heeft.

De Luchtvaartpolitie beschikte ten tijde van het ongeval niet over een specifieke, schriftelijk vastgelegde procedure voor de identificatie van luchtvaartuigen.

De Onderzoeksraad concludeert dat de concept Politie Operationele Procedure "Identificatie Luchtvaartuigen" gedateerd 1 juli 2011 nog voor verbetering vatbaar is vanwege het ontbreken van duidelijke criteria voor het waarborgen van de veiligheid per categorie luchtvaartuig.

| De Onderzoeksraad heeft op 3 januari 2012 zijn onderzoek gepubliceerd.

Noodlanding met ingeklapt neuswiel, Piper PA-28R-201, PH-SAC, Maastricht Aachen Airport, 10 juni 2011

Tijdens de nadering van Kempen Airport kreeg de bemanning geen bevestiging dat het neuswiel uitgeklaapt was en geborgd, waarop zij besloot terug te keren naar Maastricht Aachen Airport. Hier werd een landing gemaakt met een ingeklapt neuswiel. De bemanning liep geen letsel op.

Een flens uit het systeem dat de voorruit van warme lucht voorziet was afgebroken en in de neuswielconstructie terechtgekomen. Hierdoor kon het neuswiel niet worden uitgeklaapt en moest een noodlanding worden gemaakt.

De Onderzoeksraad heeft zijn rapport op 3 februari 2012 gepubliceerd.



Piper PA-28R-201 na landing met ingeklapt neuswiel.
Bron: Stella Aviation Academy

Voorzorgslanding na ongecontroleerde besturingsproblemen, Eurocopter EC-135 T2, PH-ULP, Rotterdam The Hague Airport, 21 januari 2011

Tijdens de start op Rotterdam The Hague Airport merkte de piloot dat de helikopter ongecontroleerde stuurbewegingen maakte. Hij maakte een spoedoproep op de radio-frequentie en besloot terug te keren. Vervolgens werd een veilige landing op baan 24 uitgevoerd.

De plotselinge neerwaartse bewegingen die de helikopter maakte, werden veroorzaakt door een defect in één van de hydraulisch-electrisch bediende servo's (apparaat ten behoeve van de besturing van de helikopter).



Archieffoto: Eurocopter EC-135 T2.
Bron: Frank Vorwerk / www.htdi-int.com

Omdat er met betrekking tot de abnormale vliegtuigbewegingen die zich voordeden geen noodprocedure van toepassing was, besloot de piloot onmiddellijk een landing op baan 24 uit te voeren.

Er is door de fabrikant een Service Information Notification uitgegeven, waarin bemanningen er van op de hoogte worden gesteld dat bij abnormale vliegbevingen het stabilisatiesysteem dient te worden uitgeschakeld.

De Onderzoeksraad heeft op 13 februari 2012 zijn rapport gepubliceerd.

Botsing met de-icingvoertuig, Boeing 747-400, PH-BFB, Amsterdam Schiphol Airport, 30 november 2010

Na een de-icingbehandeling om het vliegtuig ijsvrij te maken, kreeg de bemanning van een Boeing 747-400 toestemming van de supervisor van de behandeling om contact op te nemen met de grondverkeersleiding voor een taxiklaring naar de startbaan. Toen het vliegtuig begon te taxiën, kwam de voorkant van het linker horizontale staartvlak (stabilo) van het vliegtuig in contact met de uitschuifbare arm van een de-icingvoertuig. Het voertuig kantelde en de cabine, waarin de operator zat, aan het einde van de uitgeschoven arm viel van circa tien meter hoogte op het platform. De operator raakte zwaar gewond. Het linkerstabilo van het vliegtuig en het de-icingvoertuig raakten zwaar beschadigd.

Het ongeval vond plaats omdat het vliegtuig begon te taxiën terwijl het de-icingvoertuig zich nog voor het linkerstabilo bevond.

De supervisor had aan de bemanning gemeld dat de de-icingbehandeling gereed was, terwijl dit nog niet het geval was. Ze had het overzicht verloren en de de-icingvoertuigen voor het stabilo over het hoofd gezien. De supervisor was nog onervaren in haar functie en zij had de werkzaamheden nog niet voldoende eigen gemaakt. Ze had ook weinig ervaring met het gebruik van de communicatie-apparatuur. Bij het gebruik van deze apparatuur traden regelmatig storingen op, die samen met het advies om efficiënter te gaan werken de werkbelasting voor de supervisor verhoogden. Tijdens het opleidings-traject was de supervisor onvoldoende begeleid en had ze geen 'on-the-job' training gekregen in het 'de-icen' van vliegtuigen. Haar eerste de-icingbehandeling op het J-platform voerde ze uit zonder dat er begeleiding bij haar in de auto zat. Gezien de vitale rol van de supervisor in het de-icingproces is dit een onwenselijke situatie. Dit alles heeft bijgedragen aan het ongeval.

De Onderzoeksraad concludeert dat nieuwe medewerkers, met name die zonder operationele luchtvaartachtergrond, beter begeleid dienen te worden tijdens het opleidingstraject. Het leveren van maatwerk, afhankelijk van de achtergrond en ervaring, is wenselijk. Een zwakke schakel in het de-icingproces is dat het vrijgeven van het vliegtuig na het de-icen slechts door één persoon gebeurt.

De Onderzoeksraad heeft op 2 maart 2012 zijn rapport gepubliceerd.



Het omgevallen de-icingvoertuig

Voorvallen die niet uitgebreid zijn onderzocht

Remklep open tijdens vlucht, Grob ASTIR CS, PH-556, vliegbasis de Peel, 12 juni 2011

Op 12 juni 2011 monteerde de bestuurder een Grob ASTIR CS (registratie PH-556), een eenpersoons zweefvliegtuig, op de vliegbasis De Peel. Nadat het toestel was gemonteerd, werd de dagelijkse inspectie uitgevoerd. Aan het eind van de ochtend, toen de bestuurder gereed was voor de vlucht, stapte hij in en voerde de cockpitcheck uit. Daarna steeg hij op met behulp van een lierstart. Toen het vliegtuig van de grond los kwam, ging de rechterremklep volledig open en bleef in deze stand staan. De bestuurder merkte dit op en gaf met de knuppel en het voetenstuur een volledige stuurbeweging (uitslag) naar links. Vanaf de grond werd hij via de radio gewaarschuwd dat er een remklep openstond. Op circa 400 meter hoogte ontkoppelde hij de lierkabel en maakte een bocht naar rechts om naar het hoge aanknopingspunt te vliegen en daar in te voegen in het luchtverkeerscircuit. De bestuurder ondervond hierbij problemen met het horizontaal houden van het toestel vanwege de asymmetrische conditie. Hij opende vervolgens de linkerremklep waarna dit probleem was verholpen. Op het rugwindbeen (onderdeel van het landingscircuit boven de luchthaven) sloot hij de linkerremklep weer om niet teveel hoogte te verliezen. Tijdens de bocht van het rugwindbeen naar het basisbeen en vervolgens van het basisbeen naar het eindnaderingsbeen opende hij de linkerremklep weer. Vervolgens werd een veilige landing gemaakt.

Na de vlucht inspecteerde een zweefvliegtechnicus het toestel. De hotellier-snelkoppeling die wordt gebruikt voor de bedieningsstangen van de remkleppen bleek technisch in orde te zijn. De koppeling was aan de rechterkant niet correct aangesloten.

De Onderzoeksraad heeft geen nader onderzoek ingesteld. Deze samenvatting is geheel gebaseerd op de volgende bron(nen):

Schriftelijke rapportage: zweefvliegclub.

Classificatie: ernstig incident

Referentie: 2011042

Bijna-botsing, Reims F172M, Sikorsky S-76B, PH-TEX en PH-NZW, De Kooy CTR, 31 augustus 2011

Een eenmotorig propellervliegtuig, van het type Reims F172M (registratie PH-TEX), kwam op 31 augustus 2011 om 09.28 uur te dicht in de buurt van een Sikorsky S-76B helikopter (registratie PH-NZW). De helikopter, met negen passagiers aan boord, was aan het dalen om opgelijnd te worden voor een nadering van baan 21 van vliegveld De Kooy. Aan boord van de PH-TEX bevonden zich naast de bestuurder drie passagiers. De bijna-botsing vond onder zichtvliegomstandigheden plaats op een hoogte van circa 1600 voet boven gemiddeld zeeniveau.

Volgens de gezagvoerder van de helikopter vloog het propellervliegtuig in het plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied (CTR) De Kooy zonder contact met de luchtverkeersleiding en geen transponder aan. De helikopter vloog een koers die was opgedragen door de luchtverkeersleiding. De gezagvoerder verklaarde dat de minimale verticale afstand tussen beide luchtvaartuigen circa 30 meter en de minimale horizontale afstand circa 50 meter bedroeg. Door geen van beide gezagvoerders werd een uitwijkmanoeuvre uitgevoerd.

De bestuurder van het vliegtuig verklaarde dat hij ten westen van Oudeschild langs de kust vloog en een rechterbocht maakte om de De Kooy CTR te vermijden, waarbij hij de rand van de CTR raakte.

De luchtverkeersleiding verklaarde dat de bestuurder van het vliegtuig hem na afloop had gebeld en toen onder meer meldde dat hij volgens zijn kaart vrij was van de CTR. Dit werd door de luchtverkeersleiding in twijfel gebracht gezien de melding van de gezagvoerder van de helikopter en de positie van de PH-TEX op dat moment. De bestuurder van het vliegtuig meldde tijdens het gesprek tevens dat hij zijn transponder niet aan had staan tijdens de vlucht. Hierdoor was het vliegtuig niet zichtbaar op de radar.

De Onderzoeksraad heeft geen nader onderzoek ingesteld. De samenvatting is geheel gebaseerd op de volgende bron(nen):

Aviation occurrence reporting form: gezagvoerder Reims F172M; Air Safety Report: plaatselijke luchtverkeersleiding De Kooy; Flight Occurrence Report CHC: gezagvoerder Sikorsky S-76B; AIRPROX report form: gezagvoerder Sikorsky S-76B.

Classificatie: ernstig incident

Referentie: 2011076

Bijna-botsing, Reims F152, Diamond DA 40 D, PH-STQ en PH-DAI, luchtverkeerscircuit Teuge, 1 september 2011

De bestuurder van een Reims F152-propellervliegtuig (registratie PH-STQ) moest op 1 september 2011 om 14.05 uur direct na een doorstart van baan 09 op de luchthaven Teuge uitwijken voor een ander propellervliegtuig van het type Diamond DA 40 D (registratie PH-DAI). Aan boord van het eerste toestel bevond zich een leerlingpiloot. Het tweede toestel, met aan boord een instructeur en een leerlingpiloot, was bezig met een tegengestelde nadering op baan 27. Beide vluchten werden veilig voortgezet.

De instructeur aan boord van de PH-DAI verklaarde dat volgens het weerbericht de windrichting 280 graden was. Tijdens de vlucht bleek dat de bovenwind harder was dan opgegeven en wellicht met een iets meer noordelijke component. Hij verklaarde dat zij de melding over de in gebruik zijnde baan kennelijk hebben gemist nadat zij zich over de radio hadden aangemeld bij de havendienst. De instructeur was ervan uit gegaan dat baan 27 in gebruik was.

De wind aan de grond was zwak uit een oostelijke richting.

De Onderzoeksraad heeft geen nader onderzoek ingesteld. Deze samenvatting is geheel gebaseerd op de volgende bron(nen):
Meldingsformulier: gezagvoerder Diamond DA 40 D;
Meldingsformulier: gezagvoerder Reims F152;
Air Safety Report IVW: gezagvoerder Reims F152.
Classificatie: ernstig incident
Referentie: 2011074

Bijna-botsing, Schleicher ASK-23B, Schempp-Hirth Duo Discus, PH-860 en PH-1057, Terlet, 14 oktober 2011

Op 14 oktober 2011 om 16.33 uur vloog een zweefvliegtuig van het type Schleicher ASK-23B (registratie PH-860) op een hoogte van circa 250 over het lierpad van baan 04L van zweefvliegveld Terlet. Op dat moment werd een zweefvliegtuig van het type Schempp-Hirth Duo Discus (registratie PH-1057) vanaf deze baan opgelierd.

De bestuurder van dit laatste toestel maakte een uitwijkmanoeuvre om een botsing te voorkomen. Beide toestellen zetten hun vlucht veilig voort. De bestuurder van de ASK-23B was opgestegen van baan 04C op Terlet en maakte een vlucht naar vliegbasis Deelen. Hij verklaarde dat hij zijn positie ten opzichte van het vliegbedrijf op baan 04L onvoldoende in de gaten had gehouden.

De Onderzoeksraad heeft geen nader onderzoek ingesteld. Deze samenvatting is geheel gebaseerd op de volgende bron(nen):
Meldingsformulier en schriftelijke verklaring: gezagvoerder ASK-23B; Schriftelijke verklaring: gezagvoerder Duo Discus; Ooggetuigeverslag.
Classificatie: ernstig incident
Referentie: 2011092

Noodlanding na motorstoring, type Air Creation XP 15 GTE 582 S, PH-3X7, Kempen Airport, 20 januari 2012

Op 28 januari 2012 steeg om 10.43 uur een Micro Light Aeroplane (MLA) van het type Air Creation XP 15 GTE 582 S (registratie PH-3X7) op vanaf de luchthaven Kempen. Direct na het opstijgen viel het vermogen terug waarna de motor afsloeg. Volgens de bestuurder overtrok het toestel op lage hoogte toen hij buiten het landingsterrein een noodlanding wilde maken. Het toestel kwam hard tegen de grond waarbij het schade opliep aan de kuip, het frame en de vleugel.

De bestuurder heeft de motor laten inspecteren. Er zijn geen onregelmatigheden vastgesteld.

De Onderzoeksraad heeft geen nader onderzoek ingesteld. De samenvatting is geheel gebaseerd op de volgende bron(nen):
Meldingsformulier: gezagvoerder;
Telefonisch gesprek met gezagvoerder.
Classificatie: ongeval
Referentie: 2012012

Bijna-botsing, Boeing 777, PH-BQL, boven Noordzee, 16 februari 2012

Op 16 februari 2012 om 17.15 uur passeerde het verkeersvliegtuig van het type Boeing 777-206 (registratie PH-BQL) tijdens de klim op een hoogte van circa 15.000 voet (FL150) een ballon, waarschijnlijk betrof het een zogeheten weerballon. De piloten schatten de onderlinge horizontale afstand op 8 meter en de verticale afstand op 1 meter. Het betrof een lijnvlucht met 286 passagiers aan boord, onderweg van de luchthaven Schiphol naar Atlanta, Georgia in de Verenigde Staten. De vlucht werd zonder bijzonderheden voortgezet.

De Onderzoeksraad heeft geen nader onderzoek ingesteld. De samenvatting is geheel gebaseerd op de volgende bron(nen):
Eccairs occurrence report (opgesteld aan de hand van een melding door de luchtvaartmaatschappij):
Analyse Bureau Luchtvaartvoorvallen,
Inspectie Leefomgeving en Transport.
Classificatie: ernstig incident
Referentie: 2012033

Vier vragen over de Onderzoeksraad voor Veiligheid

1

Wat doet de Onderzoeksraad voor Veiligheid?

In Nederland wordt ernaar gestreefd om de kans op ongevallen en incidenten zoveel mogelijk te beperken. Wanneer het toch (bijna) misgaat, kan herhaling worden voorkomen door, los van de schuldvraag, goed onderzoek te doen naar de oorzaak. Het is dan van belang dat het onderzoek onafhankelijk van de betrokken partijen plaatsvindt. De Onderzoeksraad voor Veiligheid kiest daarom zelf zijn onderzoeken en houdt daarbij rekening met de afhankelijkheidspositie van burgers ten opzichte van overheden en bedrijven.

De Onderzoeksraad deed in 2005 onder meer onderzoek naar de brand in het centrum voor uitgeproceeerde asielzoekers, de zogeheten Schipholbrand. Recent publiceerde de Onderzoeksraad over de brand die woedde bij psychiatrisch ziekenhuis Rivierduinen in Oegstgeest.

2

Wat is de Onderzoeksraad voor Veiligheid?

De Onderzoeksraad is een zogeheten 'zelfstandig bestuursorgaan' en is bij wet bevoegd voorvallen te onderzoeken op alle denkbare terreinen. In de praktijk is de Onderzoeksraad nu actief binnen de volgende sectoren: luchtvaart, zeescheepvaart, binnenvaart, railverkeer, wegverkeer, defensie, gezondheid van mens en dier, industrie, buisleidingen en netwerken, bouw en dienstverlening, water en crisisbeheersing en hulpverlening.

3

Wie werken er bij de Onderzoeksraad voor Veiligheid?

De Onderzoeksraad bestaat uit vijf permanente raadsleden. De voorzitter is mr. Tjibbe Joustra. De raadsleden zijn het gezicht van de Onderzoeksraad naar de samenleving. Zij hebben brede kennis van veiligheidsvraagstukken. Daarnaast beschikken zij over ruime bestuurlijke en maatschappelijk ervaring in verschillende functies. Het bureau van de Onderzoeksraad telt 70 medewerkers, waarvan 43 onderzoekers.

4

Hoe kom ik in contact met de Onderzoeksraad voor Veiligheid?

Kijk voor meer informatie op de website:
www.onderzoeksraad.nl
Telefoon: 070 - 333 70 00

Postadres

Onderzoeksraad voor Veiligheid
Postbus 95404
2509 CK Den Haag

Bezoekadres

Anna van Saksenlaan 50
2593 HT Den Haag



DE ONDERZOEKSRaad
VOOR VEILIGHEID

Colofon

Dit is een uitgave van
de Onderzoeksraad voor Veiligheid
Mei, 2012

Foto's in deze uitgave die niet zijn voorzien van een bronvermelding, zijn eigendom van de Onderzoeksraad voor Veiligheid.