



DE ONDERZOEKSRaad
VOOR VEILIGHEID

Onderzoeken

De Onderzoeksraad heeft binnen de sector Luchtvaart een wettelijke verplichting tot onderzoek bij voorvallen met luchtvaartuigen op of boven het grondgebied van Nederland. Daarnaast geldt de verplichting tot onderzoek voor voorvallen met Nederlandse luchtvaartuigen boven volle zee. 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 in de burgerluchtvaart. Wanneer voor het trekken van lessen kan worden volstaan met een beschrijving van de gebeurtenissen, doet de Raad verder geen onderzoek. Het voornaamste doel van het werk van de Raad is het voorkomen van toekomstige voorvallen of de gevolgen daarvan te beperken. Wanneer daarbij structurele veiligheidstekorten aan het licht komen, kan de Raad aanbevelingen formuleren om deze tekorten te verhelpen. Onderzoek naar schuld of aansprakelijkheid maakt nadrukkelijk geen deel uit van het onderzoek door de Raad.

Kwartaalrapportage Luchtvaart

april-juni 2012



In het tweede kwartaal van 2012 vond een aantal voorvallen plaats waaraan de Onderzoeksraad voor Veiligheid een onderzoek is gestart. In deze publicatie treft u hiervan een overzicht aan. Daarnaast vermeldt deze rapportage de gepubliceerde rapporten en de voorvallen die niet uitgebreid zijn onderzocht.

Op 19 april vond er een bijna-botsing plaats tussen een Fokker 70 en een F-15C. De focus van het onderzoek ligt op de voorbereiding van de militaire vlieg oefening die jaarlijks plaatsvindt vanaf vliegbasis Leeuwarden en waaraan de F-15C deelnam.

Op 28 mei werd een Cessna 172M totaal vernield aangetroffen op de Tweede Maasvlakte. De vier inzittenden raakten zwaar gewond en werden uren later bij het vliegtuig gevonden. De bestuurder van het toestel is overleden aan zijn verwondingen. De Onderzoeksraad onderzoekt de oorzaak van het ongeval en besteedt daarnaast ook aandacht aan de zoekactie.

Tjibbe Joustra,
voorzitter Onderzoeksraad voor Veiligheid



pagina 9



pagina 10



pagina 11

Voorvallen waarnaar een onderzoek is gestart

Runway incursion, Airbus A330, N815NW, luchthaven Schiphol, 18 april 2012

Na de landing op de Polderbaan taxiede het vliegtuig richting Schiphol-Centrum. Toen het vliegtuig in zuidelijke richting op de taxibaan reed, die parallel aan de Zwanenburgbaan ligt, gaf de luchtverkeersleiding een klaring om verder te taxiën via taxibaan Z2 die ten zuiden van de Zwanenburgbaan ligt. De bemanning interpreteerde deze klaring verkeerd en stak vervolgens de Zwanenburgbaan over op het meest zuidelijke punt. De baan was in gebruik als landingsbaan. Op dat moment naderde een vliegtuig vanuit het noorden. Dit naderende vliegtuig bevond zich op een afstand van 5 kilometer van de baandrempel. De Zwanenburgbaan heeft een lengte van 3,3 kilometer. De afstand tussen beide toestellen was ruim 8 kilometer. Er was geen sprake van botsingsgevaar.

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

Bijna-botsing, Fokker F28 Mk0070, PH-KZI, F-15C, LN 84-000019, Rhein UIR (Duitsland), 19 april 2012



Fokker 70 (bron: KLM)

De Fokker 70 met 45 inzittenden, onderweg van de luchthaven Schiphol naar Sandefjord Airport in Noorwegen, vloog boven de Noordzee ten zuidwesten van het eiland Sylt op FL350 toen een F-15C straaljager dicht in de buurt van het toestel kwam. De F-15C nam deel aan een internationale vliegopleiding die plaatsvond vanaf vliegbasis



F-15C (bron: U.S. Air Force)

Leeuwarden. Er was sprake van botsingsgevaar. Het Traffic Collision Avoidance System (TCAS) in de cockpit van de Fokker 70 gaf een waarschuwing om te klimmen, waarna de bemanning een klim uitvoerde om een botsing te voorkomen. Beide toestellen zetten hun vlucht voort zonder bijzonderheden. De minimale geregistreerde horizontale afstand tussen beide toestellen was circa 1,1 kilometer bij een hoogteverschil van circa 60 meter.

Vanwege de Nederlandse betrokkenheid bij dit ernstige incident en het feit dat het plaatsvond boven internationale wateren heeft de Duitse Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) de Onderzoeksraad verzocht het onderzoek uit te voeren. Hier heeft de Raad positief op geantwoord. Een onderzoeker van de BFU levert ondersteuning bij het onderzoek door de Onderzoeksraad.

Brandwaarschuwing rechtermotor, Fokker F27 Mk0050, HK4580, nabij La Nubia Airport (Colombia), 20 april 2012

Tijdens de klim vanuit La Nubia Airport werd in de cockpit van de Fokker 50 een brandwaarschuwing voor de rechtermotor geactiveerd, gevolgd door een sterke brandlucht. De bemanning zette de motor uit en deed een noodoproep. De vlucht werd voortgezet naar Matecaña International Airport waar een veilige landing werd gemaakt.

Dit ernstige incident is gemeld aan de Onderzoeksraad door de Civil Aviation Authority van Colombia die een onderzoek is gestart.

Separatieminima overschreden, Piaggio P.180 Avanti II, PH-DLN, nabij London City Airport (Verenigd Koninkrijk), 26 april 2012

De luchtverkeersleiding gaf de bemanning tijdens de klim uit London City Airport de opdracht een uitwijkmanoeuvre te maken vanwege de aanwezigheid van een ander toestel.

Dit ernstige incident is gemeld aan de Onderzoeksraad en wordt onderzocht door de Air Accidents Investigation Branch van het Verenigd Koninkrijk. De Onderzoeksraad levert ondersteuning bij dit onderzoek.

Neergestort tijdens landing, Ruschmeyer R 90-230 RG, PH-GWW, Eindhoven Airport, 4 mei 2012



Verongelukte Ruschmeyer R 90-230 RG (bron: KLPD)

Tijdens de landing op baan 22 van Eindhoven Airport stortte het eenmotorige propellervliegtuig neer. Het toestel kwam tot stilstand op de baan en werd totaal vernield. De piloot raakte zwaargewond en de drie passagiers (twee kinderen en hun vader) lichtgewond.

Het vliegtuig werd ingezet voor een stichting die tot doel heeft zieke en gehandicapte kinderen te laten vliegen en ze een leuke dag te bezorgen.

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

Waarschuwing vanwege nabijheid ander verkeer, Airbus A320, HA-LPJ, nabij Eindhoven Airport, 12 mei 2012

Tijdens de nadering van Eindhoven Airport werd de bemanning door de luchtverkeersleiding geïnformeerd over de nabijheid van twee zweefvliegtuigen. Enige seconden later, bij het passeren van een hoogte van 3500 voet, werd in de cockpit een waarschuwing gegenereerd door het TCAS om de daalsnelheid aan te passen. De bemanning paste de daalsnelheid aan en meldde dit aan de luchtverkeersleiding. De vlucht werd zonder bijzonderheden voortgezet.

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

Neergestort tijdens overlandvlucht, Cessna 172M, PH-SKJ, Tweede Maasvlakte, 28 mei 2012

Het eenmotorige propellervliegtuig werd tijdens een vlucht vanaf vliegveld Midden-Zeeland naar Rotterdam The Hague Airport vermist. Enige uren later werd het toestel door een vliegtuig van de Kustwacht totaal vernield aangetroffen op de Tweede Maasvlakte. De vier inzittenden raakten zwaar gewond. De bestuurder is overleden aan zijn verwondingen.

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



Verongelukte Cessna 172M (bron: Kustwacht)

Teruggekeerd na rook in cockpit, Cessna 525A, PH-JNE, Rotterdam The Hague Airport, 8 juni 2012

Het Cessna 525A zakenvliegtuig steeg zonder passagiers op vanaf Rotterdam The Hague Airport voor een vlucht naar de luchthaven Schiphol. Direct na de start ontstond er rook in de cockpit. De piloten zetten hun zuurstofmaskers op en keerden terug naar Rotterdam The Hague Airport waar een veilige landing werd gemaakt. Niemand raakte gewond.

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

Opgestegen vanaf niet beschikbaar gestelde baan, negen vliegtuigen, luchthaven Schiphol, 16 juni 2012

Binnen circa 20 minuten stegen er negen vliegtuigen op vanaf baan 18L, de Aalsmeerbaan, nadat hiervoor door de luchtverkeersleiding toestemming was gegeven. De luchthaven had de baan echter niet beschikbaar gesteld voor gebruik aan de luchtverkeersleiding. In principe zou het daardoor mogelijk zijn geweest dat de luchthaven de startbaan gedurende die periode had gebruikt voor het laten kruisen van onder meer sleepverkeer. De baan was vooraf wel geïnspecteerd door een vogelwacht van de luchthaven en geschikt bevonden voor gebruik. Er was geen sprake van botsingsgevaar.

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

Voorvallen waarnaar een onderzoek is gestart

Neergestort in bergen, Glaser-Dirks DG-400, D-KBEM, nabij La Pierre (Frankrijk), 19 juni 2012

Het zweefvliegtuig was opgestegen vanaf het vliegveld Serres-La Bâtie-Montsaléon. Tijdens de vlucht in bergachtig gebied verloor de Nederlandse bestuurder de controle over het toestel. Het zweefvliegtuig stortte neer en raakte zwaar beschadigd. De bestuurder overleefde het ongeval niet.

Dit ongeval is gemeld aan de Onderzoeksraad door het Franse Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA). Het BEA heeft ter plaatse een onderzoek uitgevoerd.

Separatieminima overschreden, BAE Jetstream Series 3200, PH-DCI, ATR-72, SE-MDC, Zweden, 20 juni 2012

De PH-DCI vloog op FL140 en de SE-MDC was aan het klimmen naar FL150 toen het TCAS aan boord van beide toestellen een waarschuwing genereerde om een botsing te voorkomen. Beide toestellen voerden een uitwijkmanoeuvre uit. De minimale horizontale afstand tussen beide vliegtuigen was circa 3,2 kilometer bij een hoogteverschil van circa 245 meter.

Dit ernstige incident is gemeld aan de Onderzoeksraad door de Zweedse onderzoeksautoriteiten, de Statens haverikommission (SHK). De SHK voert een onderzoek uit. De Onderzoeksraad heeft aangeboden assistentie te verlenen.

Bijna-botsing, Piper PA-28-181, PH-KAX, Reims F172N, PH-BVL, nabij Vinkeveen, 29 juni 2012

Beide toestellen vlogen op een hoogte van circa 1100 voet in tegengestelde richting op elkaar af. De bestuurder van de PH-KAX, die bezig was met de voorbereidingen om via punt Victor de Schiphol CTR 1 binnen te vliegen, zag op het laatste moment de PH-BVL die bijna recht op hem afkwam. Hij maakte een uitwijkmanoeuvre naar links. De bestuurder van de PH-KAX schatte de horizontale afstand tussen beide toestellen op circa 250 meter. De bestuurder van de PH-BVL heeft de PH-KAX niet gezien.

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



Piper PA-28-181 (bron: Texel Airport)



Reims F172N (bron: Texel Airport)

Gepubliceerde rapporten

Bijna-botsing, Diamond-C DA20-A1, PH-FLK, SOCATO-GA TB 9, PH-IIS, luchtverkeerscircuit Lelystad Airport, 16 november 2010

Twee eenmotorige propellervliegtuigen (de PH-IIS en de PH-FLK) kwamen bijna met elkaar in botsing op het rugwindbeen in het luchtverkeerscircuit van Lelystad Airport. De bestuurder van de PH-IIS moest een uitwijkmanoeuvre maken. Beide vliegtuigen maakten een veilige landing. De bijna-botsing kon ontstaan doordat de inzittende van de PH-FLK bij het naderen van het rugwindbeen de PH-IIS niet heeft gezien. De reden hiervoor is niet duidelijk geworden. Een bijdragende factor voor het ontstaan van de bijna-botsing was de late uitwijkactie van de bestuurder van de PH-IIS.

De Onderzoeksraad heeft op 13 april 2012 zijn rapport gepubliceerd.

Van de landingsbaan afgereden, Boeing 737-4Y0, TC-TJF, luchthaven Schiphol, 2 oktober 2010

Een Boeing 737 kwam tijdens de landing op baan 22 van luchthaven Schiphol ongeveer negen meter voorbij het einde van de baan tot stilstand. Niemand van de leden van de bemanning noch van de passagiers aan boord raakte hierbij gewond. Het vliegtuig liep lichte schade op aan het neuswiel.



Boeing 737 voorbij het einde van baan 22 (bron: Amsterdam Airport Schiphol)

Het voorval is veroorzaakt door:

- een vroege afvangmanoeuvre met als gevolg dat het vliegtuig halverwege de landingsbaan landde;
- het door onbekende oorzaak slechts deels uitgaan van de 'speed brakes', wat het remvermogen reduceerde;
- de nog beschikbare lengte van de landingsbaan in relatie tot de remcapaciteit. Deze was onvoldoende om voor het einde van de baan tot stilstand te komen;
- de zicht- en regencondities, welke de perceptie van de bemanning vanuit hun positie ten opzichte van de baan tijdens de nadering waarschijnlijk hebben beïnvloed.

De Onderzoeksraad heeft op 19 april 2012 zijn rapport gepubliceerd.

Noodlanding na motorproblemen, Eurocopter EC-120, D-HHLF, Rotterdam The Hague Airport, 2 april 2010



Verongelukte Eurocopter EC-120 (bron: Rotterdam The Hague Airport)

Kort na de start vanaf Rotterdam The Hague Airport hoorde de piloot een knal en verloor de helikopter vermogen. De bestuurder besloot een noodlanding te maken in het gras naast de landingsbaan. Hierbij raakte het toestel zwaar beschadigd. Beide inzittenden konden de helikopter zonder letsel verlaten.

Het ongeval werd naar alle waarschijnlijkheid veroorzaakt doordat het vereiste motorvermogen niet kon worden verkregen als gevolg van een verontreiniging in de brandstofregelaar.

De Onderzoeksraad heeft op 16 mei 2012 zijn rapport gepubliceerd.

Voorvallen die niet uitgebreid zijn onderzocht

Bijna-botsing, Reims F172N, PH-MDF, Cessna 208B, PH-SWP, luchtverkeerscircuit Teuge Airport, 17 maart 2012

Beide toestellen kwamen dicht bij elkaar in de buurt op het eindnaderingsbeen van baan 27 van Teuge Airport. De bestuurder van de Reims F172N maakte een doorstart. Beide toestellen maakten een veilige landing. De bestuurder van de Reims F172N meldde dat hij op een hoogte van circa 300 voet van linksboven werd ingehaald door de Cessna 208B. Hij schatte de onderlinge afstand tussen beide toestellen op circa 30 meter. Volgens de bestuurder van de Cessna 208B hield de bestuurder van de Reims F172N zich niet aan het voorgeschreven luchtverkeerscircuit.

De Onderzoeksraad heeft geen nader onderzoek ingesteld. Deze samenvatting is gebaseerd op de volgende bron(nen):
AIRPROX report form: gezagvoerder PH-MD
Air Safety Report: gezagvoerder PH-SWP

Classificatie: ernstig incident
Referentie: 2012032



Dyn'Aero S MCR 4S-2002 door neuswiel gezakt (bron: KLPD)

Door neuswiel gezakt tijdens doorstart, Dyn'Aero S MCR 4S-2002, PH-CRM, Seppe Airport, 1 april 2012

Na een lokale vlucht maakte de bestuurder twee doorstarts. Tijdens de tweede doorstart begon het neuswiel te trillen op het moment dat de bestuurder vermogen selecteerde. Het trillen nam toe waarop de bestuurder besloot vermogen terug te nemen en te remmen. Vervolgens brak het neuswiel af en kwam het toestel op zijn neus tot stilstand. De propeller raakte beschadigd.

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

Classificatie: ongeval
Referentie: 2012036

Grondzwaai tijdens doorstart, Tecnam P 92-S ECHO, PH-4C8, Drachten Airport, 2 mei 2012



Verongelukte Tecnam P 92-S ECHO (bron: instructeur PH-4C8)

De bestuurder werd door een instructeur uitgecheckt op de Tecnam P 92-S. Tijdens een doorstart op baan 08 overtrok het toestel in een bocht naar links vlak boven de baan en kwam achterstevoren naast de baan tot stilstand. Het linkerhoofdwiel, het neuswiel en de propeller braken daarbij af. Er was verder schade aan de linkervleugel en de neus van het toestel. Niemand raakte bij het voorval gewond.

De PH-4C8 is uitgerust met twee gashendels, één aan de linkerkant en één in het midden van de cockpit. Tijdens de vlucht bediende de bestuurder de gashendel in het midden van de cockpit met zijn rechterhand en de stuurknuppel met de linkerhand. De bestuurder meldde dat hij niet gewend was de stuurknuppel met de linkerhand te besturen. Dit heeft mogelijk een bijdrage geleverd aan het ontstaan van het voorval.

De instructeur had een totale vliegervaring van 1706 uren waarvan 214 uren op het betrokken type. De totale vliegervaring van de bestuurder bedroeg 447 uren.

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

Classificatie: ongeval
Referentie: 2012044

Over de kop geslagen tijdens landing, De Havilland DH-82A, PH-VMS, Seppe Airport, 4 mei 2012

Tijdens de landing op grasbaan 25 van Seppe Airport vond de eerste aanraking van het hoofdlandingsgestel met de grond net voorbij de baandrempeel plaats. De grasbaan ligt ten zuiden van en parallel aan de verharde baan 25. Het was de bedoeling van de bestuurder, die achterin zat, bij de landing de staart van het toestel van de grond te houden en de snelheid rustig te laten verminderen

om vervolgens de staart te laten zakken. De bestuurder verklaarde dat het vliegtuig met ongeveer 60 knopen de grond raakte. Daarbij raakte de propeller de grond, waardoor het toestel afremde, over de kop sloeg en tot stilstand kwam. De beide inzittenden liepen hierbij geen verwondingen op.

De bestuurder gaf aan dat hij tijdens de landing de staart van het vliegtuig te hoog had gehouden waardoor de propeller de grond raakte. Hij had een totale vliegervaring van 1005 uren waarvan 10 uren op het betrokken vliegtuigtype.

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

Classificatie: ongeval
Referentie: 2012046



Over de kop geslagen De Havilland DH-82A (bron: Seppe Airport)

Voorvallen die niet uitgebreid zijn onderzocht

In sloot beland tijdens landing, RSchneider LS 4, PH-1505, nabij vliegveld Salland, 23 mei 2012

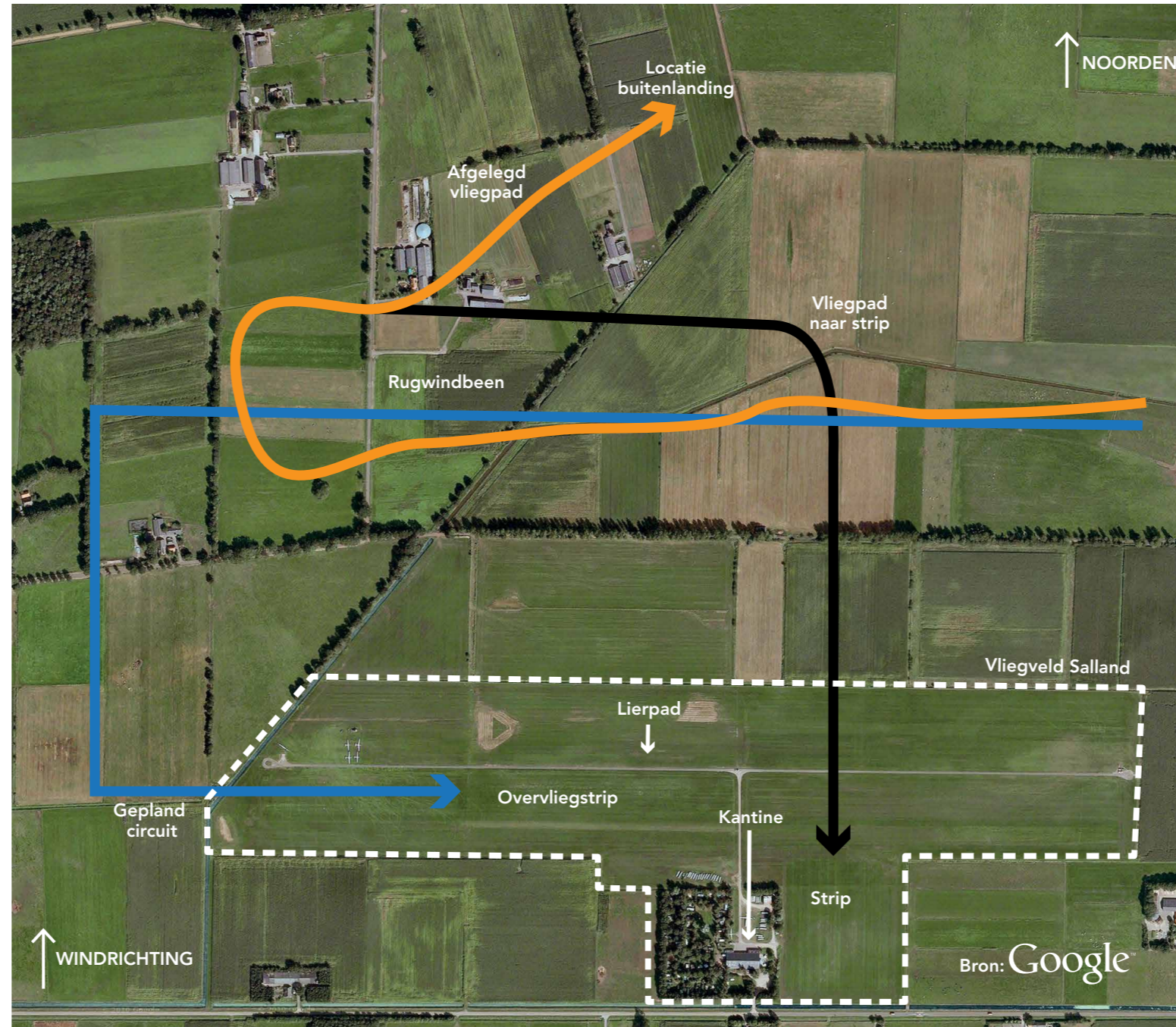
De bestuurder was om 13.30 uur gestart met het doel een vlucht te maken van vijf uur. Na enige tijd werd de bestuurder door een instructeur op de grond via de radio verzocht te landen, omdat de wind op de grond sterk toenam en naar het zuiden draaide. Ten zuiden van het vliegveld naderde een buienfront met onweer. De bestuurder kwam met geopende remkleppen naar beneden en voegde in op een hoogte van circa 260 meter in het linkerhandcircuit. Halverwege het rugwindbeen merkte de bestuurder dat er veel zijwind stond voor een landing op de in gebruik zijnde baan 09. Het leek hem verstandig de landing tegen de wind in te laten plaatsvinden op de strip ten oosten van de kantine op het vliegveld. Het punt waarop hij een linkerbocht had moeten inzetten om vervolgens rechtstreeks te kunnen landen op deze strip was hij al gepasseerd. Het zweefvliegtuig verloor vervolgens veel hoogte. De bestuurder vloog het rugwindbeen af en maakte toen een bocht naar rechts met de bedoeling het vliegtuig via een 270 graden bocht alsnog te positioneren voor een landing op de strip. Tijdens de bocht ondervond het zweefvliegtuig een rugwind en de bestuurder realiseerde zich dat hij het vliegveld niet meer kon halen vanwege een rij hoge populieren. De bestuurder maakte vervolgens een buitenlanding in een veld. Het vliegtuig kwam tot stilstand met de romp boven een sloot hangend. Hierbij raakten het kielvlak, het richtingsroer en de rechterwieldeur beschadigd. Daarnaast was er lakschade aan de rechtervleugel en de romp. De bestuurder bleef ongedeerd.

De bestuurder had een totale vliegervaring van 304 uren en 1282 vluchten, waarvan 13 uren en 13 vluchten op het betreffende type zweefvliegtuig.

*De Onderzoeksraad heeft geen nader onderzoek ingesteld. Deze samenvatting is gebaseerd op de volgende bron(nen):
Meldingsformulier: gezagvoerder
Intern document van zweefvliegclub*

Classificatie: ernstig incident
Referentie: 2012060

Gepland circuit en afgelegd vliegpad, PH-1505, vliegveld Salland



Hek geraakt tijdens landing, FlyProduct Race C 130, PH-9D6, Grootegast, 26 mei 2012

De bestuurder startte in Doezum met zijn paramoteur en krom naar een hoogte van circa 150 meter. Omdat het op die hoogte turbulent was, daalde hij naar een lagere hoogte. Het scherm van de paramoteur klapte aan de rechterkant in waardoor de paramoteur hoogte verloor. De bestuurder maakte vervolgens een voorzorgslanding met rugwind. De paramoteur kwam hierbij in aanraking met een hekje en liep schade op aan de duwpropeller en de kooi die de propeller van de bestuurder afschermt. De bestuurder brak zijn enkel.

Het voorval werd volgens de bestuurder veroorzaakt doordat hij de weersituatie verkeerd had ingeschat.

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

Classificatie: ongeval
Referentie: 2012050

Door neuswiel gezakt tijdens landing, Aerospool Dynamic WT9, PH-4B7, vliegveld Hilversum, 5 juni 2012



Aerospool Dynamic WT9 door neuswiel gezakt (bron: gezagvoerder PH-4B7)

De bestuurder naderde baan 25 op vliegveld Hilversum om een doorstart te maken. De landing vond vrijwel recht tegen de wind in plaats met een snelheid van 120 km per uur en de flaps volledig naar beneden geselecteerd. Tijdens het afvangen zakte het vliegtuig door en stuitte tweemaal op het landingsgestel. Vervolgens kwam het toestel met het neuswiel op de grond. Het toestel schoof circa 50 meter door op de neus en kwam op de baan tot stilstand. Het neuswiel en de propeller braken af en er was schade aan de motor. De bestuurder, tevens enige inzittende, bleef ongedeerd.

De bestuurder verklaarde dat hij te hoog had afgevangen en na de tweede stuit de stuurknuppel niet voldoende getrokken had gehouden. Hij had een totale vliegervaring van 180 uren waarvan 39 uren op het betrokken type.

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

Classificatie: ongeval
Referentie: 2012054

Voorvallen die niet uitgebreid zijn onderzocht

Tijdens landing naast baan geraakt, CAB DR 400/160, PH-SVQ, Rotterdam The Hague Airport, 12 juni 2012



CAB DR 400/160 naast de baan geraakt (bron: KLPD)

Na een vlucht van ruim vijf kwartier maakte de bestuurder omstreeks 20.50 uur een landing op baan 06. Aan boord bevonden zich, naast de bestuurder, drie passagiers. De wind kwam uit de richting 350 graden met een sterkte van 10 knopen. De zijwindlanding verliep volgens de bestuurder goed, waarbij het toestel eerst op het linkervleugel neerkwam op de baan. Tijdens de uitloop van de landing raakte het vliegtuig in een toenemende slingerende beweging en reed links van de baan in het gras. Het vliegtuig kwam daarbij met de rechtervleugel in aanraking met één van de lampen van de PAPI (precision approach path indicator), een visueel landingshulpmiddel, waarna het tot stilstand kwam in het gras. Niemand van de vier inzittenden raakte gewond. Het vliegtuig raakte beschadigd aan de rechtervleugel.

De bestuurder had een totale vliegervaring van 190 uren, waarvan 60 uren op het betreffende type.

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

Classificatie: ernstig incident
Referentie: 2012058

Over de kop geslagen tijdens noodlanding, Aero AT3 R100, SP-GED, Lelystad Airport, 16 juni 2012

De instructeur steeg op vanaf baan 23 voor het maken van een proefles met een passagier. Het toestel had die dag twee vluchten gemaakt. Op een hoogte van circa 150 voet sputterde de motor tijdelijk. Dit herhaalde zich op 200 voet waarop de instructeur besloot terug te keren. Op dat moment sloeg de motor af, waarop de instructeur de koers iets naar links verlegde en een noodlanding maakte in een aardappelveld op het luchthaventerrein. Het toestel sloeg hierbij over de kop en kwam tot stilstand. Beide inzittenden bleven ongedeerd.

De instructeur had een totale vliegervaring van circa 4300 uren waarvan circa 300 uren op het betrokken vliegtuigtype.

*De Onderzoeksraad heeft geen nader onderzoek ingesteld. Deze samenvatting is gebaseerd op de volgende bron(nen):
Meldingsformulier, interview: gezagvoerder*

Classificatie: ongeval
Referentie: 2012062



De Aero AT3 R100 na de noodlanding

Noodlanding na motorstoring, Aquila AT01, PH-DHA, nabij Wamel, 23 juni 2012



Aquila AT01 na noodlanding in weiland (bron: KLPD)

Tijdens de vlucht van Kempen Airport naar vliegveld De Kooy ondervonden de twee inzittenden motorproblemen. Het motortoerental varieerde waarna de oliedruk wegviel. De gezagvoerder besloot hierop een noodlanding te maken in een weiland. De landing verliep zonder problemen. Na de landing waren oliesporen zichtbaar op de linkerzijde van de motorkap. Uit technisch onderzoek aan de motor bleek dat olie kon lekken via de afsluitring van de stoterstangbuis van de linker voorste cilinder.

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

Classificatie: incident
Referentie: 2012061

Buiklanding na elektrische storing, Piper PA-28R-201T, N717ND, Groningen Airport Eelde, 29 juni 2012

Tijdens een vlucht van vliegveld Rügen (in Duitsland) naar vliegveld Hilversum trad een elektrisch probleem op, waarop de bestuurder besloot uit te wijken naar Groningen Airport Eelde. Tijdens de nadering voor baan 23 lichtte de indicatie dat het landingsgestel naar beneden was geselecteerd en geborgd niet op. Het vliegtuig maakte een voorzorgslanding met het landingsgestel ingetrokken. Beide inzittenden bleven ongedeerd.

De bestuurder verklaarde dat hij het landingsgestel naar beneden had geselecteerd, maar zich toen niet had gerealiseerd dat de schakelaar voor de bediening hiervan tot het elektrisch systeem behoort en dus niet meer werkte.

De bestuurder had een totale vliegervaring van 890 uren waarvan 60 uren op het betrokken type.



De Piper PA-28R-201T na de buiklanding (bron: Groningen Airport Eelde)

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

Classificatie: ongeval
Referentie: 2012066

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 uitgeprocedeerde asielzoekers, de zogeheten Schipholbrand. Recent publiceerde de Onderzoeksraad over het instorten van het dak van de tribune van het stadion van FC Twente, De Grolsch Veste.

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
Juli, 2012

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