



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

juli-september 2012



**In het derde kwartaal van 2012 heeft de Onderzoeksraad een toename geconstateerd in het aantal ongevallen met kleine luchtvaartuigen wanneer we dat vergelijken met 2010 en 2011. In 2010 zijn er 14 ongevallen gemeld, in 2011 zijn er 11 ongevallen gemeld en in 2012 zijn er tot op heden 21 meldingen van ongevallen geweest. Zo is er een opvallende toename zichtbaar in het aantal motorstoringen in 2012. In deze rapportage staan er vijf vermeld. De Raad is een onderzoek gestart naar de oorzaken van deze toename.**

Het onderzoek naar de op 28 mei jl. op de Tweede Maasvlakte neergestorte eenmotorige Cessna waarbij drie van de inzittenden zwaargewond raakten en de bestuurder om het leven kwam, zal zich verder gaan richten op het feit dat de zoekactie gedurende lange tijd op een verkeerde plaats heeft plaatsgevonden, hoe dit heeft kunnen gebeuren en hoe dit in de toekomst te voorkomen.

Tjibbe Joustra,  
voorzitter Onderzoeksraad voor Veiligheid



pagina 3



pagina 3



pagina 7

# Voorvallen waarnaar een onderzoek is gestart

## Noodlanding na motorstoring, Piaggio FWP-149D, D-EGIT, Hollandscheveld, 4 augustus 2012

De bestuurder van het eenmotorige propellervliegtuig ondervond tijdens de vlucht motorproblemen die er toe leidden dat de motor uiteindelijk stopte. Hij maakte vervolgens een noodlanding. Het vliegtuig raakte daarbij een aantal bomen, waarna het in de tuin van een woning tot stilstand kwam. Hierbij kwam het vliegtuig in aanraking met een schuur. De bestuurder raakte zwaargewond. De tweede inzittende en een persoon op de grond raakten lichtgewond. Het toestel raakte zwaar beschadigd.

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



Piaggio FWP-149D na noodlanding

## Neergestort tijdens vlucht, General Avia F.22 B, PH-MRB, nabij Biddinghuizen, 16 augustus 2012

De bestuurder was opgestegen vanaf Lelystad Airport met het doel kunstvliegfiguren te gaan beoefenen. Het eenmotorige propellervliegtuig stortte tijdens de horizontale vlucht neer en kwam in een aardappelveld nabij Biddinghuizen terecht. Het vliegtuig vloog in brand. De bestuurder, de enige inzittende, overleefde het ongeval niet. Het vliegtuig werd totaal vernield.

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



Neergestorte General Avia F.22 B

## Waarschuwing vanwege nabijheid ander verkeer, Airbus A320, HA-LWK, nabij Eindhoven Airport, 24 augustus 2012

Tijdens de nadering van Eindhoven Airport gaf de naderingsverkeersleider de bemanning van het tweemotorige verkeersvliegtuig toestemming te dalen naar 3000 voet. Enige minuten later verzocht hij de daling te stoppen op FL045 vanwege een ander toestel (VFR-verkeer). De piloten zagen het verkeer op het Traffic Collision Avoidance System (TCAS) in de cockpit. De Airbus A320 kreeg vervolgens toestemming om te dalen naar 2000 voet, waarop de bemanning een verandering in de vliegrichting van het toestel waarnam. Dit werd gevolgd door een 'traffic alert' van het TCAS, dat vervolgens veranderde in een advies om te dalen en daarna om de daalsnelheid aan te passen. De bemanning volgde de adviezen op. Het vliegtuig passeerde rechtsboven de Airbus A320 op een door de piloten geschatte horizontale afstand van circa 3 NM en een verticale afstand van 500 voet. De vlucht werd zonder bijzonderheden voortgezet.

De Onderzoeksraad is naar aanleiding van dit ernstige incident een onderzoek gestart dat wordt gecombineerd met een reeds lopend onderzoek naar drie andere ernstige incidenten in 2012 waarbij toestellen dicht bij elkaar in de buurt kwamen in het gebied nabij Eindhoven Airport.



Schade aan Husky na landing op strand

## Botsing tussen twee vliegtuigen, Reims F172N, PH-SBM, Christen A-1, PH-PHX, boven het strand bij Wassenaar, 8 september 2012

Een Reims F172N en een Christen A-1 'Husky' kwamen met elkaar in botsing boven het strand bij Wassenaar. De Husky sleepte een reclamenet. Vanuit de Reims F172N werden filmopnamen gemaakt van een ander toestel dat ook een reclamenet sleepte. De piloot van de Husky ontkoppelde het reclamenet en maakte vervolgens met het vliegtuig een noodlanding op het strand. De Reims F172N kon doorvliegen naar Rotterdam The Hague Airport, waar het een veilige landing maakte. De inzittenden van beide toestellen bleven ongedeerd. De Reims F172N liep lichte schade op aan de rechtervleugeltip. De Husky raakte zwaar beschadigd aan de linkervleugel en de -flap.

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

## Neergestort na motorstoring, Aero L-39C Albatros, ES-YLS, nabij Valkenswaard, 15 september 2012



Neergestorte Aero L-39C Albatros (bron: KLDP)

De eenmotorige straaljager maakte deel uit van een formatie van zeven toestellen die onderweg was van Den Helder Airport naar vliegbasis Kleine Brogel (in België). In de buurt van Valkenswaard ondervond de bestuurder motorproblemen, waarop hij en de tweede inzittende via hun schietstoelen het toestel verlieten. De tweede inzittende liep hierbij lichte verwondingen op. De bestuurder bleef ongedeerd. Het toestel werd totaal vernield.

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

# Gepubliceerde rapporten

## Voorzorgslanding na besturingsproblemen, Diamond DA 40 D, PH-FLD, nabij Lelystad Airport, 15 juli 2011



Diamond DA 40 D na voorzorgslanding (bron: KLPD)

De bestuurder ondervond direct na het opstijgen problemen met de hoogteroerbesturing van het eenmotorige propellervliegtuig. De neusstand van het vliegtuig was moeilijk te controleren en de bestuurder besloot daarop een voorzorgslanding te maken in een graanveld. Beide inzittenden konden het vliegtuig ongedeerd verlaten. Het vliegtuig liep geen schade op.

De besturingsproblemen zijn waarschijnlijk veroorzaakt door een verkeerde triminstelling van het hoogteroer. Hierdoor is een situatie ontstaan waarbij het vliegtuig anders reageerde en de besturing zwaarder aanvoelde, waardoor de bestuurder zich genoodzaakt zag een voorzorgslanding te maken.

De Onderzoeksraad heeft op 12 juli 2012 het rapport gepubliceerd.

## Noodlanding na technisch defect, Schweizer 269D, PH-HHF, Veghel, 11 mei 2011

Tijdens de kruisvlucht op ongeveer 1000 voet hoorde de piloot een geluid, direct gevolgd door een omhooggaande beweging van de neus en een rolbeweging van de helikopter naar links. De piloot hernam de controle over de helikopter, draaide de gashendel dicht naar stationair en ging over tot een autorotatie, wat resulteerde in een harde landing in een veld. Nadat de piloot de motor had afgezet, de elektrische systemen had uitgeschakeld en enkele spullen uit de helikopter had gehaald, ontstond er brand als gevolg van vrijgekomen brandstof. De helikopter brandde nagenoeg volledig uit. De piloot had geen letsel.

Vanwege enige noodzakelijke spelingsruimte van de motor op de bevestigingspunten zijn aan beide zijden flexibele koppelingen aanwezig. Uit onderzoek bleek dat de aandrijfnok van de voorste koppeling was gebroken als gevolg van metaalmoeheid. De oorzaak van de metaalmoeheid kon niet worden vastgesteld.

De helikopterfabrikant heeft de inspectie-intervallen voor de motoruitlijning verkleind en de inspectieprocedures verscherpt.

De Onderzoeksraad heeft op 7 september 2012 het rapport gepubliceerd.



Uitgebrande Schweizer 269D

# Voorvallen die niet uitgebreid zijn onderzocht

## Botsing met ander toestel tijdens taxiën, Cessna 172P, PH-SKE, vliegveld Hilversum, 30 mei 2012

De bestuurder van het eenmotorige propellervliegtuig was van plan een lokale vlucht te maken met een tweede inzittende. Nadat hij de diverse items in de cockpit met behulp van een checklist had gecontroleerd, startte hij de motor. De handrem was niet aangetrokken. Vervolgens verzette de bestuurder zijn stoel. Omdat dit moeizaam ging, zette hij extra kracht met zijn benen. Toen de bestuurder opkeek, zag hij dat de Cessna 172P was gaan rollen en circa twee meter van een geparkeerd toestel was verwijderd. Als reactie selecteerde hij meer vermogen, maar bracht dit meteen weer volledig terug. Omdat hij geen contact met de voetpedalen kon krijgen, trok hij aan de handrem. Het toestel kwam echter met de propeller in aanraking met de achterkant van de rechtervleugel van

het geparkeerde toestel, waarna de bestuurder de motor uitzette. Beide inzittenden van de Cessna 172P bleven ongedeerd. De propeller van de Cessna 172P was beschadigd. Het geparkeerde toestel liep zware schade op aan de rechtervleugel, de -flap en het -rolroer.

De bestuurder had een totale vliegervaring van circa 370 uren waarvan circa 350 uren op het betrokken type.

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

Classificatie: ernstig incident  
Referentie: 2012074



Botsing met geparkeerd toestel (bron: P. van der Wijst)

# Voorvallen die niet uitgebreid zijn onderzocht

## Buitenlanding met schade, Glasflügel Mosquito B, PH-963, Waldstetten (Duitsland), 28 juni 2012

De Nederlandse bestuurder maakte een overlandvlucht met een Nederlands geregistreerd zweefvliegtuig. Op een gegeven moment bevond het zweefvliegtuig zich op een afstand van circa 10 kilometer van een vliegveld op een hoogte van circa 400 meter boven de grond. Volgens de computer aan boord van het zweefvliegtuig was de vlieghoogte te gering om het vliegveld te bereiken, waarop de bestuurder ging uitkijken naar een geschikt buitenlandingsveld. Hij zag een veld met kort gras en zette koers naar dit veld. De bestuurder vloog over het veld, haaks op de geplande landingsrichting, in de richting van een heuvel met het plan om vervolgens in te voegen op het rugwindbeen. Na het passeren van het veld nam de daalsnelheid van het vliegtuig toe, waarop de bestuurder vroeger indraaide naar het rugwindbeen en de neusstand verlaagde. Op het basisbeen ondervond de bestuurder rugwind en het vliegtuig vloog voorbij het geplande landingsveld. Het toestel kwam voor het naastgelegen korenveld terecht. De bestuurder maakte een landing in het korenveld waarbij de rechtervleugel in het koren bleef haken en het toestel een rotatie van circa 90 graden om de topas maakte. De bestuurder bleef ongedeerd. De romp van het zweefvliegtuig brak voor de staart en er ontstond een scheur in het stabilo.

De bestuurder had een totale vliegervaring van 2031 uren (3533 starts) waarvan 1072 uren (324 starts) op het betrokken type.

*Dit ongeval is gemeld aan de Onderzoeksraad door de Duitse Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU). De BFU en de Onderzoeksraad hebben geen nader onderzoek ingesteld. Deze samenvatting is gebaseerd op de volgende bron(nen):*  
Meldingsformulier: gezagvoerder  
Gegevens: BFU

**Classificatie:** ongeval  
**Referentie:** 2012064

## Harde landing, Orlican Discus CS, PH-1268, Nordkirchen (Duitsland), 7 juli 2012

De Nederlandse bestuurder maakte een overlandvlucht met een Nederlands geregistreerd zweefvliegtuig. Op een gegeven ogenblik besloot hij een buitenlanding te maken in een oplopend grasveld met een lengte van circa 185 meter. Aan het begin van het veld stonden bosjes met een hoogte van circa 2 meter. Toen het toestel tijdens de eindnadering boven de bosjes vloog, opende de bestuurder de remkleppen nog verder en zakte het toestel door vanaf lage hoogte. Het zweefvliegtuig maakte een harde landing, waarbij het instrumentenpaneel door de cockpitkap klapte. De bestuurder liep een breuk op in de zevende thoracale wervel en het toestel raakte zwaar beschadigd.

De bestuurder had een totale vliegervaring van 140 uren (350 starts) waarvan 35 uren (70 starts) op het betrokken type.

*Dit ongeval is gemeld aan de Onderzoeksraad door de vliegclub die eigenaar is van het toestel. De Duitse Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung en de Onderzoeksraad hebben geen nader onderzoek ingesteld. Deze samenvatting is gebaseerd op de volgende bron(nen):*  
Meldingsformulier: gezagvoerder

**Classificatie:** ongeval  
**Referentie:** 2012072

## Overtrokken tijdens lierstart, RSchneider LS 3, PH-585, Jičín Airport (Tsjechië), 20 juli 2012

Tijdens de lierstart, op een hoogte van circa tien meter, opende de kabelchute zich waarop de lierman het vermogen van de lier volledig terugnam. De Nederlandse bestuurder van het Nederlands geregistreerde zweefvliegtuig merkte dat de acceleratie stopte waarop hij de neusstand van het zweefvliegtuig verlaagde en het toestel in een horizontale positie bracht. Hij verwachtte dat de trekkracht van de lier weer zou terugkomen, maar dat gebeurde niet. De bestuurder ontkoppelde de lierkabel en drukte de neus van het toestel naar beneden om zo de snelheid te verhogen. Dit leidde niet tot het gewenste resultaat. De bestuurder bracht het zweefvliegtuig vervolgens in een horizontale positie waarna het een harde landing maakte. Het toestel reed nog circa 20 meter door,

raakte met de rechtervleugeltip de grond en maakte een grondzwaai naar rechts. De bestuurder liep onder meer een rugwervelfractuur op. Het toestel raakte beschadigd.

De bestuurder had een totale vliegervaring van 496 uren (2060 starts) waarvan 32 uren (26 starts) op het betrokken type.

*Dit ongeval is gemeld aan de Onderzoeksraad door het Air Accidents Investigation Institute (AAIL) van Tsjechië. Het AAIL voert een beperkt onderzoek uit. Deze samenvatting is gebaseerd op de volgende bron(nen):*  
Meldingsformulier: gezagvoerder  
Gegevens: AAIL Tsjechië

**Classificatie:** ongeval  
**Referentie:** 2012077

## Noodlanding na motorstoring, Avid AVID MARK IV, PH-2K9, Stavoren, 22 juli 2012



Avid AVID MARK IV over de kop geslagen (de motorkap is verwijderd)

De bestuurder had een lokale vlucht gepland vanaf een weiland in Ypecolsga. Met naar schatting nog circa 10 liter brandstof in de twee vleugeltanks voegde hij ruim 20 liter toe in de rechtertank. Het brandstofverbruik van de Rotax-motor van het toestel bedraagt circa 15 liter per uur. Vervolgens vertrok hij samen met een passagier in het microlight vliegtuig.

Er trad na circa 40 minuten op een hoogte van circa 500 voet nabij Stavoren, toen de bestuurder een aantal bochten maakte, een motorstoring op. Eerst liep het toerental terug waarna de motor uitviel. De bestuurder maakte vervolgens een noodlanding met rugwind in een drassig weiland. Hij had geen vleugelkleppen geselecteerd. Tijdens de landingsuitloop kwam het linkerwiel in een greppel terecht waarop het toestel voorover kantelde en op zijn kop terecht kwam. Beide inzittenden konden op eigen kracht het toestel verlaten en bleven ongedeerd. De vliegtuigconstructie en de motor raakten beschadigd.

Uit een eerste inspectie van het brandstofsysteem bleek onder meer dat het brandstoffilter schoon was en er brandstof in de tanks zat. Er kon niet worden vastgesteld of de buffertank, die vanuit de beide vleugeltanks met brandstof wordt gevuld en de motor van brandstof voorziet, voldoende brandstof bevatte toen de motorstoring plaatsvond. Een visuele inspectie ter plaatse van de motor liet geen sporen van oliekkage of andere bijzonderheden zien. Uit nader motoronderzoek bleek dat de twee achterste lagere van de krukas defect waren.

De bestuurder had een totale vliegervaring van 476 uren waarvan circa 360 uren op het betrokken type.

*Een onderzoeker van de Onderzoeksraad is ter plaatse geweest. De Onderzoeksraad heeft geen nader onderzoek ingesteld. Deze samenvatting is gebaseerd op de volgende bron(nen):*  
Onderzoek ter plaatse.  
Meldingsformulier en nadere informatie: gezagvoerder

**Classificatie:** ongeval  
**Referentie:** 2012082

## Noodlanding na motorstoring, Aero AT3 R100, SP-GEH, Lelystad Airport, 26 juli 2012

Het vliegtuig vertrok vanaf baan 05 voor een lesvlucht. Aan boord waren een instructeur en een leerling. De start verliep zonder problemen maar op ongeveer 150 voet hoogte begon de motor van het vliegtuig onregelmatig te lopen en liep het vermogen terug. De instructeur trachtte de oorzaak te achterhalen maar toen het vliegtuig heftig begon te schudden nam hij de besturing over en keerde met een bocht van 180 graden terug naar het vliegveld. Hij maakte daarna een noodlanding in een veld naast de grasbaan 05-23. Het vliegtuig raakte daarbij aan de voorzijde beschadigd. De inzittenden bleven ongedeerd.

Uit een technisch onderzoek bleek dat één van de cilinders en de zuiger ernstig beschadigd waren. Dit was mogelijk het gevolg van een vroegtijdige ontbranding ('pingelen'). De oorzaak hiervan is niet vastgesteld.

De bestuurder had een totale vliegervaring van circa 2600 uren waarvan circa 500 uren op het betrokken type.

*Twee onderzoekers van de Onderzoeksraad zijn ter plaatse geweest. De Onderzoeksraad heeft een technisch onderzoek ingesteld. Deze samenvatting is gebaseerd op de volgende bron(nen):*  
Technisch onderzoek  
Interview: gezagvoerder

**Classificatie:** ongeval  
**Referentie:** 2012081



Aero AT3 R100 na noodlanding

# Voorvallen die niet uitgebreid zijn onderzocht

## Over de kop geslagen tijdens start, PA-18-150, N45477, Seppe Airport, 27 juli 2012

De bestuurder reed de baan op, duwde de stuurknuppel naar rechts en naar voren en selecteerde vol vermogen. Hij verklaarde dat, nog voordat het vliegtuig voldoende snelheid had om te roteren, de rechtervleugel omhoog kwam. Het vliegtuig draaide vervolgens naar rechts en de bestuurder probeerde het toestel met het voetenstuur nog onder controle te krijgen. Het toestel raakte echter van de baan af en de propeller raakte de grond. De bestuurder nam het vermogen volledig terug waarna het vliegtuig verticaal overeind stond en vervolgens langzaam op zijn rug viel. De beide inzittenden liepen geen verwondingen op. Het toestel liep schade op.

Volgens de bestuurder was het voorval veroorzaakt door een draaiende wind en een harde wind die van rechts tegen de staart of onder de vleugel kwam.

De bestuurder had een totale vliegervaring van 157 uren waarvan 5 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:** 2012079



PA-18-150 over de kop geslagen (bron: Seppe Airport)

## Door neuswiel gezakt tijdens landing, Reims F172P, PH-ANH, Rotterdam The Hague Airport, 28 juli 2012



Reims F172P door neuswiel gezakt (bron: Rotterdam The Hague Airport)

Tijdens de nadering van de luchthaven, bij het passeren van meldingspunt Papa, kreeg de bestuurder van de luchtverkeersleiding de opdracht de baan te kruisen op een hoogte van 1000 voet en in te voegen op het linker-rugwindbeen voor baan 06. Op het rugwindbeen moest de bestuurder dalen naar 500 voet en vroeg de luchtverkeersleider aan de bestuurder of hij in staat was kort in te draaien naar het eindnaderingsbeen. De bestuurder bevestigde dit en draaide in waarbij hij voorbij het verlengde van de middellijn van de baan vloog. Hij corrigeerde zijn vliegpad, ontving de klaring om te landen en maakte vervolgens een harde landing. De propeller raakte hierbij de baan en het toestel zakte voorover. De vier inzittenden bleven ongedeerd. De voorstut met het voorwiel was naar achteren geklapt en de propeller was beschadigd.

De bestuurder had een totale vliegervaring van 468 uren waarvan 20 uren als gezagvoerder op het betrokken type.

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

**Classificatie:** ongeval  
**Referentie:** 2012080

## Separatieminima overschreden, Reims F182Q, PH-PAC, nabij Börgönd Airport (Hongarije), 10 augustus 2012

Het eenmotorige Nederlands geregistreerde propellervliegtuig verliet het luchtruim nabij Börgönd Airport dat tijdelijk was gereserveerd voor parachutespringen en vloog het omliggende gecontroleerde luchtruim binnen zonder daarvoor toestemming te hebben ontvangen van de luchtverkeersleiding. De luchtverkeersleiding gaf de bestuurder vervolgens de opdracht een uitwijkmanoeuvre te maken vanwege een ander toestel dat de luchthaven van Budapest naderde.

*Dit ernstige incident is gemeld aan de Onderzoeksraad en wordt onderzocht door het Transportation Safety Bureau (TSB) van Hongarije. De Onderzoeksraad levert ondersteuning bij dit onderzoek. Deze samenvatting is gebaseerd op de volgende bron(nen):*  
Gegevens: TSB Hongarije

**Classificatie:** ernstig incident  
**Referentie:** 2012089

## Rechtertip beschadigd door lierkabel, Schleicher ASK 21, PH-1311, vliegbasis Soesterberg, 11 augustus 2012

De instructeur verklaarde dat hij met een leerling ver in het veld was geland. Toen zij aan het uitstappen waren, startte er een zweefvliegtuig met behulp van de lierstartmethode. De betreffende lierkabel lag onder de rechtervleugeltip van het toestel dat net geland was. De instructeur probeerde nog om de vleugeltip omhoog te tillen en het zweefvliegtuig weg te draaien. Hij was hier echter te laat voor. Het zweefvliegtuig werd iets opgetild voordat de kabel onder de vleugeltip wegschoot. Hierbij werd de rechtervleugeltip beschadigd. Het aan de lier startende zweefvliegtuig brak de start af en maakte een veilige landing. Niemand liep letsel op.

De instructeur verklaarde dat het voorval kon gebeuren omdat de mensen op de startplaats (de bestuurder die startte, de startleider, de tiploper en de lichtgever) allemaal dachten dat de lierkabel vrij lag van het gelande zweefvliegtuig. Voor de instructeur was er na de landing te weinig tijd om te reageren.



Beschadigde rechtervleugeltip van ASK 21 (bron: Amsterdamsche Club voor Zweefvliegen)

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

**Classificatie:** ernstig incident  
**Referentie:** 2012087



Europa AL Europa TG door neuswiel gezakt (bron: Texel Airport)

## Door neuswiel gezakt tijdens landing, Europa AL Europa TG, PH-MZW, Texel Airport, 13 augustus 2012

De bestuurder verklaarde dat hij tijdens de eindnadering de drempel van baan 13 passeerde met een snelheid van 60 knopen en de baan raakte na een kortere dan beoogde afvangmanoeuvre met circa 55 knopen, waarna het toestel weer de lucht inging. Na een tweede stuiter die hierop volgde, selecteerde de bestuurder vol vermogen met de bedoeling een doorstart te maken. Het toestel stuitte echter nog tweemaal en het neuswiel klapte naar achter. De propeller raakte de grond en het toestel kwam op zijn neus tot stilstand. De bestuurder meldde dat hij de beslissing om door te starten te laat had genomen. Beide inzittenden bleven ongedeerd.

De bestuurder had een totale vliegervaring van 188 uren waarvan 62 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:** 2012085

# Voorvallen die niet uitgebreid zijn onderzocht

## Door neuswiel gezakt tijdens landing, Diamond DA 40 D, PH-TDG, Norderney (Duitsland), 19 augustus 2012

Tijdens de landing op baan 08 stuitte de eenmotorige propellervliegtuig twee keer op, waarop de bestuurder besloot een doorstart te maken. Het toestel raakte de baan echter nogmaals en klom, maar trager dan normaal aldus de bestuurder. Daarop besloot zij het vermogen terug te nemen en in het weiland in het verlengde van de baan te landen. Hier kwam het toestel tot stilstand. Beide inzittenden bleven ongedeerd. Na de landing bleek dat het vliegtuig door zijn neuswiel was gezakt en de propellerbladen de baan hadden geraakt tijdens de landing en daardoor voor een deel waren afgebroken.

De bestuurder had een totale vliegervaring van circa 163 uren waarvan circa 29 uren op het betrokken type.

*Dit ongeval is gemeld aan de Onderzoeksraad door de Duitse Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU). De BFU en de Onderzoeksraad hebben geen nader onderzoek ingesteld. Deze samenvatting is gebaseerd op de volgende bron(nen):*  
Schriftelijke verklaring: gezagvoerder

**Classificatie:** ongeval  
**Referentie:** 2012090



Diamond DA 40 D, door neuswiel gezakt (bron: Wings over Holland)

## Bijna-botsing met weerballon, Boeing 767-304, PH-OYJ, Nederlandse kustlijn, 1 september 2012

Na vertrek vanaf baan 24 op Amsterdam Schiphol Airport kwam het tweemotorige verkeersvliegtuig tijdens de klim op FL070 bijna in botsing met een weerballon. De door de piloten geschatte horizontale afstand tussen hun toestel en de ballon bedroeg tussen de 50 en 100 meter bij een hoogteverschil van circa 50 meter. De bemanning meldde het voorval aan de luchtverkeersleiding, waarna de vlucht zonder bijzonderheden werd voortgezet.

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

**Classificatie:** ernstig incident  
**Referentie:** 2012097

## Neergestort tijdens examenvlucht, Piper PA-28-181, N4188E, Strawberry, Arizona (Verenigde Staten van Amerika), 13 september 2012

Het eenmotorige propellervliegtuig was opgestegen vanaf Falcon Field in Arizona voor een examenvlucht van een Nederlandse leerlingpiloot in opleiding tot verkeersvlieger. Aan boord bevonden zich, naast de piloot, een Nederlandse examiner en een Amerikaanse passagier die in het bezit was van een vliegbrevet. Tijdens de vlucht stortte het toestel neer in bebost gebied in een canyon en vloog vervolgens in brand. De drie inzittenden overleefden het ongeval niet. Het toestel werd volledig vernield.

*Dit ongeval is aan de Onderzoeksraad gemeld door de Amerikaanse National Transportation Safety Board (NTSB). De NTSB heeft ter plekke een onderzoek uitgevoerd. De Onderzoeksraad levert ondersteuning bij dit onderzoek.*

**Classificatie:** ongeval  
**Referentie:** 2012094

## Noodlanding na motorstoring, Aeropro Fox-912, PH-4B4, nabij Den Helder Airport, 15 september 2012



De Aeropro Fox-912 na de noodlanding (bron: KLPD)

Na de start vanaf baan 21 op Den Helder Airport begon de motor op circa 300 voet hoogte tijdens een klimmende linkerbocht onregelmatig te lopen. Het toestel kon geen hoogte meer houden, waarop de bestuurder een bocht naar rechts maakte om een akker te bereiken waarin hij een noodlanding wilde maken. Toen hij een gebouw in zijn gezichtsveld zag opdoemen, gaf de bestuurder meer helling. Het toestel overtrok en kwam in de akker terecht. Het toestel werd totaal vernield.

De bestuurder had een totale vliegervaring van 105 uren die allemaal op het betrokken type waren gemaakt.

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

**Classificatie:** ongeval  
**Referentie:** 2012095

## Uitgeweken vanwege rook in de cockpit, Boeing 737-700, SE-REU, Amsterdam Schiphol Airport, 21 september 2012

Er ontstond rookontwikkeling in de cockpit van de Boeing 737 die onderweg was van Stockholm-Arlanda Airport in Zweden naar London Heathrow Airport in het Verenigd Koninkrijk. De bemanning week daarop uit naar de luchthaven Schiphol waar een veilige landing werd gemaakt.

De rook was afkomstig van de multi-function control and display unit in de cockpit die verbonden is met de vluchtmanagementcomputer.

*De Onderzoeksraad is niet meteen op de hoogte gebracht van het voorval nadat het toestel was geland. Hierdoor kon niet direct een onderzoek worden gestart. De Raad verzamelt alsnog informatie om te beoordelen of een onderzoek noodzakelijk is. Deze samenvatting is gebaseerd op de volgende bron(nen):*  
Melding door luchtvaartmaatschappij

**Classificatie:** ernstig incident  
**Referentie:** 2012099

## Tussen bomen terecht gekomen, Schleicher K7, D-8274, Terlet, 29 september 2012

De bestuurder startte met een passagier aan boord met behulp van de lierstartmethode vanaf baan 22L. De bestuurder verklaarde dat de windrichting op de grond circa 310 graden was met een sterkte van circa 15 knopen. Op een hoogte van circa 500 meter ontkoppelde hij de lierkabel. De bestuurder vond geen bruikbare thermiek en besloot vanwege de sterke bovenwind ter hoogte van de landingsplaats in te voegen in het linkerhandcircuit. Daar aangekomen besloot hij, gezien de sterke wind en de hoogte waarop het toestel zich bevond, rechtstreeks naar de landingsplaats te vliegen. Het zweefvliegtuig vloog over de hoogspanningslijnen en de snelweg A50, die beide parallel aan baan 22L liggen, en naderde een bomenrij. Het toestel had inmiddels veel hoogte verloren waarop de bestuurder besloot de neusstand van het toestel iets te verhogen boven de bomen. De linkervleugel bleef in de kruin van een boom hangen, waarop het toestel links om de topas draaide en door de boomtakken naar beneden viel. Beide inzittenden liepen geen letsel op. Het toestel raakte volledig vernield.

Het betrof de zesde vlucht van de bestuurder op die dag, waarvan de laatste vijf vluchten met passagiers waren gemaakt in hetzelfde toestel. De bestuurder verklaarde dat hij goed op de hoogte was van de weersituatie, maar zich toch had laten verrassen door de harde tegenwind.

De bestuurder had een totale zweefvliegervaring van 525 uren (1421 starts) waarvan 41 uren (139 starts) op het betrokken type. Daarnaast had hij een ervaring van 10 uren op motorzweefvliegtuigen en 400 uren op motorvliegtuigen.

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

**Classificatie:** ongeval  
**Referentie:** 2012101



De K7 na het ongeval

**Correcties en aanvullingen**  
*Per abuis is in de vorige kwartaalrapportage op pagina 11 een verkeerde registratie geplaatst bij de beschrijving van het ongeval 'Noodlanding na motorstoring' nabij Wamel op 23 juni 2012. De registratie van dit toestel moet zijn: PH-DHA.*

# 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](http://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  
Oktober, 2012

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