

**Verlies van controle over besturing  
tijdens het oppikken van een  
reclamesleepnet**

Aviat A-1 Husky, PH-AWH, Rotterdam Airport,  
18 augustus 2003

Den Haag, augustus 2007 (projectnummer 2003125)

De rapporten van de Onderzoeksraad voor Veiligheid zijn openbaar.  
Alle rapporten zijn bovendien beschikbaar via de website van de Onderzoeksraad  
[www.onderzoeksraad.nl](http://www.onderzoeksraad.nl)

## DE ONDERZOEKSRaad VOOR VEILIGHEID

De Onderzoeksraad voor Veiligheid is ingesteld met als taak te onderzoeken en vast te stellen wat de oorzaken of vermoedelijke oorzaken zijn van individuele of categorieën voorvallen in alle sectoren. Het doel van een dergelijk onderzoek is uitsluitend toekomstige ongevallen of incidenten te voorkomen en indien de uitkomsten van één en ander daartoe aanleiding geven, daaraan aanbevelingen te verbinden. De organisatie bestaat uit een Raad met vijf vaste leden en kent daarnaast een aantal vaste commissies. Voor specifieke onderzoeken worden speciale begeleidingscommissies in het leven geroepen. De Onderzoeksraad wordt ondersteund door een bureau waar onderzoekers, secretaris-rapporteurs en een ondersteunende staf deel van uitmaken.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid is de rechtsopvolger van de Raad voor de Transportveiligheid. Het onderhavige onderzoek is gedeeltelijk uitgevoerd door de Raad voor de Transportveiligheid maar wordt uitgebracht onder verantwoordelijkheid van de Onderzoeksraad.

	<b>Onderzoeksraad</b>		<b>Commissie Luchtvaart</b>
Voorzitter:	prof. mr. Pieter van Vollenhoven	Voorzitter:	dr. ir. J.P. Visser
Vicevoorzitter:	mr. J.A. Hulsenbek	Vicevoorzitter:	mr. J.A. Hulsenbek
	mw. A. van den Berg		J.T. Bakker
	prof. dr. ing. F.J.H. Mertens		E.J. Burmeister
	dr. ir. J.P. Visser		J. Marijnen
			prof. dr. ir. J.A. Mulder
			mr. H. Munniks de Jongh Luchsinger
			ir. J.G.W. van Ruitenbeek
Algemeen secretaris:	Mw. mr. M. Visser		
Projectleider:	G.J.M. Oomen		
Bezoekadres:	Anna van Saksenlaan 50 2593 HT Den Haag	Postadres:	Postbus 95404 2509 CK Den Haag
Telefoon:	+31 (0)70 333 7000	Telefax:	+31 (0)70 333 7077
Internet:	<a href="http://www.onderzoeksraad.nl">www.onderzoeksraad.nl</a>		

## INHOUD

<b>Beschouwing</b> .....	<b>4</b>
<b>Lijst van afkortingen</b> .....	<b>5</b>
<b>1 Feitelijke informatie</b> .....	<b>6</b>
1.1 De vlucht en het ongeval .....	6
1.2 Letsel .....	7
1.3 Schade aan het vliegtuig .....	7
1.4 Schade aan derden .....	7
1.5 Gegevens bemanning .....	8
1.6 Gegevens van het vliegtuig .....	8
1.7 Meteorologische gegevens .....	9
1.8 Navigatiehulpmiddelen .....	9
1.9 Communicatie .....	9
1.10 Plaats van het ongeval .....	9
1.11 Vluchtreorders .....	9
1.12 Wrakonderzoek .....	9
1.13 Medische en pathologische gegevens .....	10
1.14 Brand .....	10
1.15 Overlevingsaspecten .....	10
1.16 Nadere onderzoeken .....	10
1.17 Soortgelijke ongevallen .....	10
1.18 Wettelijk kader .....	11
1.19 Organisatie- en managementinformatie .....	13
1.20 Nieuwe onderzoekstechnieken .....	13
<b>2 Analyse</b> .....	<b>14</b>
<b>3 Conclusies</b> .....	<b>17</b>
3.1 Bevindingen .....	17
3.2 Oorzaken .....	17
<b>4 Aanbevelingen</b> .....	<b>19</b>
<b>BIJLAGE A. Overzichtskaart luchthaven Rotterdam</b> .....	<b>20</b>
<b>BIJLAGE B. Brief V&amp;W aan RvTV(januari 2002), overige relevante brief wisselingen</b> .....	<b>21</b>

Het onderzoek van de Onderzoeksraad is, conform Bijlage 13 bij het Verdrag van Chicago alsmede Richtlijn nr. 94/56/EG, houdende vaststelling van de grondbeginselen van het onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart, van de Raad voor de Europese Gemeenschappen, niet gericht op het toerekenen van schuld of aansprakelijkheid.

N.B.

Dit rapport wordt in de Nederlandse en Engelse taal gepubliceerd. Bij verschil in interpretatie dient de Nederlandse tekst als bindend te worden beschouwd.

## BESCHOUWING

Dit rapport beschrijft een ongeval met een reclamesleepvliegtuig, de PH-AWH. Dit vliegtuig raakte op 18 augustus 2003 tijdens het oppikken van een reclamesleepnet overtrokken en sloeg nagenoeg verticaal tegen de grond. De bestuurder overleed ter plaatse.

Uit het onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid is gebleken dat het niet met vol motorvermogen uitvoeren van de oppikmanoeuvre vermoedelijk heeft bijgedragen aan het ontstaan van de overtrek. De bestuurder bleek vaker reclamesleepnetten met gereduceerd vermogen op te pikken om de motor te sparen. De werkgever van de bestuurder van het reclamesleepvliegtuig was op dit punt afgeweken van het VNLO<sup>1</sup> "Handboek voor de Nederlandse reclamesleper" zonder dat de vliegveiligheid in de eigen procedures was gewaarborgd.

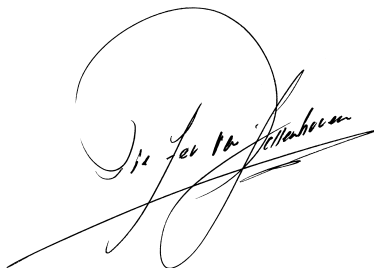
Er zijn verscheidene reclamesleepvluchtongevallen bekend waarbij een vliegtuig tijdens de oppikmanoeuvre in overtrokken toestand raakte. Deze ongevallen waren aanleiding voor de toenmalige Raad voor de Luchtvaart om al in 1995 aanbevelingen te richten aan de Minister van Verkeer en Waterstaat en de branche organisatie VNLO, om – vooruitlopend op Europese regelgeving – de totstandkoming van een uniforme opleiding voor reclamesleepvliegen met speciale aandacht voor de oppikmanoeuvre te bevorderen.

De minister van Verkeer en Waterstaat is de toezegging in januari 2002 – om na een eventueel besluit om reclameslepen in Nederland niet te verbieden binnen een half jaar met een operationeel handboek te komen – niet nagekomen. Evenmin is tot op heden enige Europese regelgeving op dit gebied ontwikkeld. Wel heeft VNLO het "Handboek voor de Nederlandse reclamesleper" uitgebracht. De minister heeft besloten de invoering van dit handboek dringend aan te bevelen bij de sector, doch dit niet wettelijk af te dwingen. De minister is van mening dat de verantwoordelijkheid in dit geval bij de sector zelf ligt.

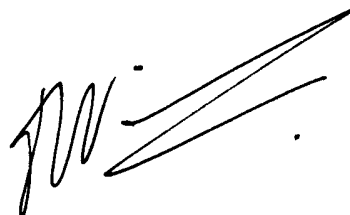
De Raad heeft begrip voor het feit dat de overheid voor een aantal sectoren kiest voor een regime van zelfregulering. Wel is de Raad van oordeel dat de Minister van verkeer en Waterstaat zodanige waarborgen moet stellen dat zelfregulering op verantwoorde wijze kan plaatsvinden. Tot deze waarborgen behoren het stellen van noodzakelijke randvoorwaarden voor zelfregulering en de ontwikkeling van beleid dat betrokken partijen stimuleert duurzaam invulling te geven aan de eigen verantwoordelijkheid voor veiligheid. Hoewel de problematiek van de balans tussen de mate van zelfregulering en een daarop toegesneden toezicht vanzelfsprekend niet beperkt is tot de sleepvliegsector, beveelt de Onderzoeksraad de minister van Verkeer en Waterstaat aan:

Het gekozen regime van zelfregulering en toezicht voor de sleepvliegsector te heroverwegen met als doel de risico's van het sleepvliegen zoveel te beperken als redelijkerwijs mogelijk is.

Het onderzoek van de Raad is, conform Bijlage 13 bij het Verdrag van Chicago alsmede Richtlijn nr. 94/56/EG, houdende vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart, van de Raad voor de Europese Gemeenschappen, niet gericht op het toerekenen van schuld of aansprakelijkheid.



Prof. mr. Pieter van Vollenhoven  
Voorzitter van de Onderzoeksraad



mr. M. Visser  
Algemeen secretaris

---

<sup>1</sup> Vereniging Nederlandse luchtvaartondernemingen.

## LIJST VAN AFKORTINGEN

	<b>Abbreviations</b>	<b>Afkortingen</b>
BKN	broken	5/8 tot 7/8 wolkenbedekkingsgraad
°C		graden Celsius
CPL(A)	commercial pilot licence (aeroplane)	bewijs van bevoegdheid als beroepsvlieger, vleugelvliegtuigen
CVV		carbureteur voorverwarming
DGTL		Directoraat Generaal Transport en Luchtvaart
EASA EZ	European Aviation Safety Agency	Ministerie van Economische Zaken
FEW FL	few flightlevel	3/8 tot 4/8 wolkenbedekkingsgraad vluchtniveau, hoogte ten opzichte van 1013,2 hPa referentievlak, in voeten gedeeld door 100
IVW/DL		Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Luchtvaart
JAA	Joint Aviation Authorities	
km	kilometer	kilometer
KNMI		Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
MEP(land)	multi engine piston (landplane)	meermotorig landvliegtuig met een zuigermotor
MHz	megahertz	megahertz
RT RTL	radio telephony	[radiotelefonie] Regeling Toezicht Luchtvaart
SAGA SCT SEP(land)	safety assessment general aviation scattered single engine piston (landplane)	1/8 tot 2/8 wolkenbedekkingsgraad éénmotorig landvliegtuig met een zuigermotor
UTC	co-ordinated universal time	[gecoördineerde wereldtijd]
VFR VNLO	visual flight rules	zicht vliegvoorschriften Vereniging van Nederlandse Luchtvaart Ondernemingen
VROM		Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu

## 1 FEITELIJKE INFORMATIE

Plaats : luchthaven Rotterdam  
Datum en tijdstip : 18 augustus 2003, omstreeks 12:00 uur<sup>2</sup>  
Luchtvaartuig : Aviat A-1 Husky  
Registratie : PH-AWH  
Eigenaar : Sand Air  
Soort vlucht : reclamesleepvlucht  
Fase van de vlucht : het oppikken van het reclamesleepnet  
Soort ongeval : verlies van controle over besturing

### 1.1 DE VLUCHT EN HET ONGEVAL

Het bedrijf Sand Air had opdracht gekregen om een reclamesleepvlucht uit te voeren boven Rotterdam. Deze vlucht zou worden uitgevoerd met de PH-AWH vanaf de luchthaven Rotterdam. Na de vlucht zou het reclamesleepnet op de luchthaven Rotterdam worden afgeworpen en zou het vliegtuig vervolgens direct doorvliegen naar het vliegveld Midden-Zeeland voor een 100-uurs onderhoudsinspectie.

Het reclamesleepnet dat door de PH-AWH zou worden getrokken bestond uit een standaard net met 25 geknoopte letters en tekens. De oppervlakte van het net bedroeg ongeveer 75 m<sup>2</sup>.

Volgens de eigenaar van het bedrijf heeft de bestuurder voorafgaand aan de vlucht het vliegtuig geïnspecteerd. Het vliegtuig was na de laatste vlucht op 16 augustus 2003 volgetankt en had sindsdien niet meer gevlogen.

De eigenaar en een medewerker van het bedrijf zijn het landingsterrein opgereden naar de plaats waar reclamesleepnetten mogen worden opgepikt. Deze locatie bevindt zich aan de noordelijke rand van het luchtvaartterrein, parallel aan de start- en landingsbaan 06-24 (Zie bijlage A). De eigenaar en zijn medewerker hebben het reclamesleepnet uitgerold en klaargelegd in het gras. Verder hebben zij de palen geplaatst waarover de lus van het sleepkoord gespannen was.

De PH-AWH is omstreeks 11:52 uur vanaf baan 24 opgestegen en heeft een circuit gevlogen om vervolgens het reclamesleepnet te gaan oppikken. Het reclamesleepnet werd de eerste keer opgepikt waarna het vliegtuig steil klom. Nadat de bestuurder het vliegtuig weer horizontaal had gebracht, rolde het vliegtuig eerst naar rechts en vervolgens naar links. Daarna viel het vliegtuig over de rechtervleugel weg en sloeg met een 'nose-down' stand nagenoeg verticaal tegen de grond. De bestuurder overleed ter plaatse.

---

<sup>2</sup> Alle tijden in dit rapport zijn lokale tijden (UTC+2).



Afbeelding 1: Het wrak van de PH-AWH

De eigenaar van het bedrijf Sand Air en een medewerker die als grondploeg waren betrokken bij het oppikken van het reclamesleepnet waren van mening dat tijdens de nadering, de hoogte en snelheid normaal waren. Dit wordt bevestigd door een getuige die in het veld het gras aan het maaien was. Twee andere getuigen die iets verder van de ongevalslocatie stonden en het vliegtuig vanaf de zijkant hadden gezien, spreken van een (zeer) lage snelheid. Geen van de getuigen heeft een afwijkende motorgeluiden gehoord.

De eigenaar van Sand Air verklaarde tevens dat de bestuurder, met zijn medeweten, met de PH-AWH reclamesleepnetten oppikte met gereduceerd vermogen. De reden hiervoor was dat de PH-AWH volgens de bestuurder geen vol vermogen nodig had en dat op deze manier de motor gespaard werd. Volgens de eigenaar staat nergens omschreven dat het verplicht is om tijdens het oppikken met vol vermogen te vliegen.

## 1.2 LETSEL

Letsel	Bemanning	Passagiers	Derden	Totaal
Fataal	1	0	0	1
Ernstig	0	0	0	0
Licht/Geen	0	0	0	0
Totaal	1	0	0	1

## 1.3 SCHADE AAN HET VLIEGTUIG

Het vliegtuig werd onherstelbaar beschadigd.

## 1.4 SCHADE AAN DERDEN

Niet van toepassing.

## 1.5 GEGEVENS BEMANNING

Bemanning : één, overleden.

Bestuurder : Man van 26 jaar  
Nederlander  
geldig vliegbewijs CPL(A), met bevoegdverklaringen;  
multi engine piston (MEP(land))  
single engine piston (SEP(land))  
radiotelefonie (RT)

Vliegervaring : Totaal	1020 uur
Totaal op type	270 uur
Reclamesleep ervaring	220 uur

## 1.6 GEGEVENS VAN HET VLIEGTUIG

De Aviat A-1 Husky is een éénmotorig propellervliegtuig voorzien van twee zitplaatsen die achter elkaar zijn gelegen. Het vliegtuig is van het type hoogdekker met een vast hoofdlandingsgestel en een staartwiel. Het vliegtuig bestaat uit een buizenframe bespannen met linnen. De sleepinstallatie van de PH-AWH bestaat uit een goedgekeurde trekrichting met een ontkoppelmechanisme. Met het vliegtuig mogen sleepvluchten met een reclamesleepnet en met zweefvliegtuigen worden uitgevoerd. De maximale oppervlakte reclamesleepnet dat PH-AWH mag slepen bedraagt 180 m<sup>2</sup>.

Fabrikant	: Aviat Aircraft Inc. USA
Vliegtuigtype	: A-1
Fabrieksnummer	: 1261
Bouwjaar	: 1994
Bewijs van luchtwaardigheid	: geldig tot 25 april 2004
Gegevens over het onderhoud	: laatste inspectie op 4 augustus 2003 (25 uren inspectie)
Motor	: merk Lycoming, type O-360 A1P
Gegevens over het onderhoud	: laatste 100 uren inspectie op 29 juli 2002. Op 9 augustus 2002 zijn beide magneten vernieuwd.

Tijdens de ongevalsvlucht waren het gewicht en de zwaartepuntligging binnen de limieten.

Één van de luchtwaardigheidseisen van dit vliegtuig is dat het in beginsel elke 100 vlieguren een onderhoudsinspectie moet ondergaan. Uit het journaal blijkt dat op 16 augustus 2003, twee dagen voor het ongeval, de vliegtuigurenstand nog een ruimte bood van 2 uur en 40 minuten tot de volgende 100 uren onderhoudsinspectie. Op die dag is door een technisch medewerker van Sand Air een extensie van 5 uur op het vliegtuig verleend, dit wil zeggen dat de tijdsinterval voor de verplichte onderhoudsinspectie van 100 uur wordt verlengd naar 105 uur. Dit is volgens de regelgeving éénmalig mogelijk tijdens de 100 uursonderhoudsinterval. Op de dag van het ongeval zou het vliegtuig naar vliegveld Midden-Zeeland worden gevlogen om daar de 100 uren onderhoudsinspectie te ondergaan.

Uit het vliegtuigjournaal bleek dat de omgekomen bestuurder de vlucht naar vliegveld Midden-Zeeland al had ingevuld, inclusief de tijd van vertrek van de luchthaven Rotterdam (16:00 uur) en de tijd van aankomst op vliegveld Midden-Zeeland (16:25 uur). De ongevalsvlucht die om 12:00 uur van de luchthaven Rotterdam vertrok stond niet in het journaal vermeld. Bij aanvang van de ongevalsvlucht had het vliegtuig nog ruimte om 25 minuten te vliegen alvorens de uren limiet van 105 uur zou worden overschreden. De geplande sleepvlucht zou circa 1 uur en 30 minuten gaan duren. De eigenaar van het bedrijf Sand Air gaf aan niet op de hoogte te zijn dat de vlucht naar Midden-Zeeland al was opgenomen in het journaal. Tevens gaf hij aan niet op de hoogte te zijn dat de urenlimiet zou worden overschreden.



## 1.7 METEOROLOGISCHE GEGEVENS

### *Gegevens verkregen van het KNMI*

#### Algemene situatie

Een zwak lagedrukgebied nabij Zeeland trok noordoostwaarts en lag om 11:00 uur boven het midden van Nederland. De aangevoerde lucht was tamelijk vochtig en op hoogte onstabiel van opbouw.

Weersomstandigheden in de omgeving van de luchthaven Rotterdam omstreeks 12:00 uur

Wind	: grond	zuidwestelijk	3-6 knopen	22 °C
	500 voet	150°	5 knopen	20 °C
	1.500 voet	160°	5 knopen	19 °C
	3.000 voet	180°	5 knopen	17 °C
Zicht	: meer dan 10 km, in nevel en neerslag 3-8 km			
Bewolking	: FEW 020-030 SCT/BKN 050			
0 ° Celsius niveau	: boven FL100			
Turbulentie	: geen			
Thermiek	: zwak tot matig			
IJsafzetting	: geen			
Natuurlijke lichtcondities	: daglicht			

## 1.8 NAVIGATIEHULPMIDDELEN

De PH-AWH was voorzien van de standaardinstrumenten die vereist zijn voor het uitvoeren van een VFR-vlucht.

## 1.9 COMMUNICATIE

De bestuurder van de PH-AWH had radiocontact met de luchtverkeersleiding van Rotterdam Toren op de frequentie 118.200 MHz. Hij had toestemming ontvangen voor het uitvoeren van een reclamesleepvlucht vanaf de luchthaven Rotterdam.

## 1.10 PLAATS VAN HET ONGEVAL

De plaats van het ongeval is aangegeven op de overzichtskaart in bijlage A.

## 1.11 VLUCHTRECORDERS

Niet van toepassing.

## 1.12 WRAKONDERZOEK

Er is een technisch onderzoek uitgevoerd op het vliegtuigwrak, waarbij vooral het instrumentarium is uitgelezen en de standen van de bedieningshandels zijn vastgesteld. De propeller, die van de krukas was afgebroken, was relatief licht beschadigd en beperkt vervormd. Het vliegtuig werd bij het ongeval zwaar beschadigd. Hierdoor was niet in alle gevallen vast te stellen of de waargenomen instrumentindicaties en de stand van de hendels overeenkwamen met een door de bestuurder gekozen vliegtuigconfiguratie dan wel veroorzaakt waren of beïnvloed zijn door de inslag van het vliegtuig met de grond. Het vliegtuig was uitgerust met een overtrek waarschuwingssysteem. De zekering van dit systeem is in een uitgeschakelde positie teruggevonden.

### 1.13 MEDISCHE EN PATHOLOGISCHE GEGEVENS

De bestuurder van het vliegtuig is bij het ongeval overleden. Na het ongeval is sectie verricht op het lichaam. Uit deze sectie zijn geen zaken naar voren gekomen die invloed op het ontstaan van het ongeval gehad zouden kunnen hebben.

### 1.14 BRAND

Er is geen brand ontstaan tijdens het ongeval.

### 1.15 OVERLEVINGSASPECTEN

Gezien de grootte van de versnellingskrachten tijdens de inslag met de grond was dit ongeval niet overleefbaar.

### 1.16 NADERE ONDERZOEKEN

Niet van toepassing.

### 1.17 SOORTGELIJKE ONGEVALLLEN

De toenmalige Raad voor de Luchtvaart heeft vier ongevallen met reclamesleepvliegtuigen in Nederland onderzocht. In dit rapport beschouwen we deze ongevallen met reclamesleepvliegtuigen in de periode 1981-1995 in Nederland. De oorzaken, afloop en aanbevelingen van deze ongevallen zijn opgenomen in tabel 1. De reactie op de aanbevelingen wordt besproken in paragraaf 1.18 Wettelijk kader.

<b>Vliegtuig type (jaar ongeval)</b>	<b>Oorzaak / gevolg</b>	<b>Aanbevelingen</b>
Cessna (1981-1993)	Van de 8 ongevallen met reclamesleepen ontstonden 6 ongevallen tijdens oppikmanoeuvre.	Niet onderzocht door Raad voor de Luchtvaart.
Reims/Cessna (1993)	Vliegtuig raakte tijdens oppikmanoeuvre overtrokken door te steil optrekken al dan niet in combinatie met te laat terugbrengen van het vliegtuig in normale klimvlucht. Na het afwerpen van het reclamesleepnet volgde een niet herstelde tolvlucht en stortte het vliegtuig neer. Bestuurder (weinig ervaren met reclamesleepvliegen) overleed dag na ongeval aan verwondingen.	Bevorder – vooruitlopend op JAA-regelgeving omtrent opleiding en bevoegdheid tot aerial work – de totstandkoming van een uniforme opleiding reclamesleepvliegen in samenwerking met de Nederlandse sleepvliegbedrijven en/of hun organisatie(s). Speciale aandacht moet hierbij besteed worden aan de oppikmanoeuvre en het al dan niet afgooien van de sleep in abnormale omstandigheden. De opleiding moet worden afgesloten met een door de bedrijven zelf af te nemen test.
Reims/Cessna (1994)	Vliegtuig raakte tijdens oppikmanoeuvre overtrokken door te steil optrekken al dan niet in combinatie met te laat bijdrukken van het toestel. Hierna stortte het vliegtuig neer. Bestuurder (weinig ervaren met reclamesleepvliegen) raakte ernstig gewond.	Zie Reims/Cessna (1993), met daaraan toegevoegd: Speciale aandacht moet worden besteed aan het opdoen van praktische ervaring in het tijdig herkennen, uitvoeren van een volledige overtrek en het herstellen daarvan.

Cessna (1995)	Reclamesleepnet raakte verward. Weerstand nam hierdoor toe waardoor vliegtuig hoogte en snelheid verloor. Sleepnet werd op geringe hoogte afgeworpen waardoor vliegtuig overtrokken raakte, hetgeen niet hersteld kon worden, waarop het vliegtuig neerstortte. Bestuurder raakte ernstig gewond.	Zie Reims/Cessna (1993), met daaraan toegevoegd: Leg de radiocommunicatie procedure vast als deze een essentieel onderdeel uitmaakt van de sleepoperatie.
Cessna (1995)	Na mislukte oppikmanoeuvre is het vliegtuig overtrokken geraakt. De overtreksituatie is waarschijnlijk ontstaan doordat de bestuurder door een combinatie van onervarenheid, oververmoeidheid, hoge mentale belasting al dan niet in combinatie met onvolledige of onjuiste stuurcorrecties, het naderen van de kritieke vliegsituatie niet heeft onderkend. Bestuurder is overleden.	Zie Reims/Cessna (1993).

Tabel 1: Ongevallen met reclamesleepvliegtuigen in Nederland

#### 1.18 WETTELIJK KADER

Het wettelijk kader ten aanzien van het reclamesleepvliegen in Nederland beperkt zich, naast de algemene kaders inzake de luchtvaart, tot twee specifiek op het reclamesleepvliegen gerichte regelingen.

- De Regeling reclamesleepvliegen (RTL<sup>3</sup>, Deel 1076.h.2.a, 26 oktober 1994). Deze regeling heeft tot doel de geluidhinder te beperken die wordt veroorzaakt door vliegtuigen die – al dan niet commerciële – teksten of afbeeldingen slepen. In deze regeling zijn de restricties ten aanzien van tijden, afmetingen van formaties van sleepvliegtuigen en minimum hoogtes vastgelegd.
- Regeling voorzieningen sleepvliegen (Besluit luchtwaardigheid, Deel 1345, 15 oktober 2001) Deze regeling bevat onder andere een aantal aanvullende eisen met betrekking tot de luchtwaardigheid van sleepvliegtuigen, sleepinstallaties, kabels en breukstukken.

Er bestaat geen regelgeving die voorschriften en richtlijnen bevat die specifiek gericht is op de kwaliteit van de voorbereiding en de uitvoering van reclamesleepvluchten.

Voor het uitvoeren van reclamesleepvluchten is geen speciale bevoegdverklaring in het brevet vereist, met dien verstande dat de bestuurder wel in het bezit van een geldig CPL(A) moet zijn. Door de Vereniging van Nederlandse Luchtvaartondernemingen (VNLO)<sup>4</sup> is mede naar aanleiding van de hiervoor genoemde ongevallen tijdens reclamesleepvluchten het "Handboek voor de Nederlandse reclamesleper" ontwikkeld, waarin een leidraad is opgenomen voor de diverse fasen van een reclamesleepvlucht. In 1997 is een concept van dit handboek door de VNLO in samenwerking met de toenmalige Rijksluchtvaartdienst verspreid onder de verschillende luchtvaartondernemingen die reclamesleepvluchten uitvoeren. Hierin is het volgende opgenomen ten aanzien van de oppikprocedure:

<sup>3</sup> RTL - Regeling toezicht luchtvaart

<sup>4</sup> In dit rapport wordt met name over de branche organisatie VNLO gesproken, daar circa 70% van de bedrijven die zich met sleepvliegen bezig houden bij deze vereniging is aangesloten. Er bestaan in Nederland nog andere branche organisaties maar deze hebben geen richtlijnen of handboeken betreffende reclame sleepvliegen uitgegeven.

- *wanneer de badgeman<sup>5</sup> het "omhoog" teken geeft, volgas en de neus resoluut omhoog (max. 40°) en blijven klimmen met hoge neusstand*
- *een moment voor dat het reclamenet van de grond komt, de neus laten zakken tot klimstand*

De noodprocedure bij overtrek vlak na oppik is als volgt omschreven:

- *Neus iets onder op de horizon brengen en eventuele gierbeweging MET VOETEN*
- *stoppen*
- *Sleep NIET afgooien (ivm stabiliteit van de vliegtuig-sleepcombinatie)*
- *Check: VOL GAS, CVV<sup>6</sup> KOUD*

In reactie op aanbevelingen van de toenmalige Raad voor de Luchtvaart schreef de minister van Verkeer en Waterstaat in een brief (2 januari 2002) dat *"enige tijd terug de toenmalige Rijksluchtvaartdienst<sup>7</sup> samen met de overkoepelende organisatie van de reclamesleepvliegbedrijven een uniforme opleiding en een bijbehorend examen reclamesleepvliegen heeft ontwikkeld waarbij ondermeer speciale aandacht wordt besteed aan:*

- *het tijdig herkennen en uitvoeren van een overtrek alsmede het herstellen daarvan;*
  - *de criteria voor het afgooien van de reclamesleep bij abnormale omstandigheden.*
- Genoemd document is onder de bedrijven verspreid, waarbij ervoor is gekozen om in het kader van zelfregulering door de sector de invoering dringend aan te bevelen, doch niet wettelijk af te dwingen."*

De minister gaf in dezelfde brief tevens aan: *"Op dit moment is er een politieke discussie aan de orde, welke het voortbestaan van de reclamesleepactiviteiten betreft, waarbij aangescherpte milieuvoorwaarden een belangrijke rol spelen. Indien wordt besloten tot het voorzetten van het reclameslepen in Nederland, dan zal er binnen een half jaar daarna een operationeel handboek voor reclameslepen worden samengesteld, waarin onder meer de aangescherpte procedures en minimum ervaringseisen voor reclamesleepvliegers zijn vastgesteld."*

Op 22 februari 2002 deelde de minister de Tweede Kamer per brief<sup>8</sup> mee dat zij niet heeft gekozen voor een verbod op reclamesleepactiviteiten. In plaats daarvan heeft zij op 21 februari 2002 samen met de ministers van VROM en EZ een convenant inzake het terugdringen van geluidhinder ten gevolge van reclamesleepvliegen afgesloten met de VNLO. Zij kondigde in dit convenant aan te kiezen voor het invoeren van strengere regelgeving indien dit niet de gewenste reductie in geluidhinder zou opleveren. Inmiddels is uit een evaluatie gebleken dat het convenant met een reductie van 50% van de geluidhinder door reclamesleepvliegtuigen als effectief instrument kan worden gezien, zo schreef de staatssecretaris aan de Tweede Kamer op 1 juni 2004<sup>9</sup>.

Navraag bij IVW/DL leert dat deze sinds begin 2002 geen initiatief genomen heeft om erop toe te zien dat er een operationeel handboek voor reclameslepen wordt opgesteld, zoals toegezegd in de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat op 2 januari 2002. Navraag bij de JAA<sup>10</sup> leert dat ook daar nog geen regels of richtlijnen voor reclameslepen zijn. De JAA gaf aan dat, indien in de toekomst op dit terrein regelgeving wordt ontwikkeld dit dan gebeurt onder verantwoordelijkheid van de EASA<sup>11</sup>.

Naar aanleiding van dit ongeval heeft de luchthaven Rotterdam op 24 november 2003, IVW/DL een brief geschreven. In deze brief dringt de luchthaven er bij de inspectie op aan tot een duidelijke, eenduidige landelijke richtlijn betreffende reclamesleepvliegen te komen. Deze richtlijn zou zaken als vaardigheden en bevoegdverklaringen van bestuurders, vliegtuigeisen en te volgen procedures bij het sleepproces moeten bevatten. De luchthaven heeft daarbij aangegeven, dat de regels zoals die op de luchthaven Rotterdam gelden, als voorbeeld zouden kunnen dienen. Deze brief is op 13 juli 2005 door het Directoraat generaal toezicht luchtvaart (DGTL) beantwoord. DGTL geeft aan dat het in een tijd van een terugtrekkende overheid niet past om met dergelijke voorschriften en

<sup>5</sup> Persoon die vanaf de grond het aanvliegen en oppikken van het sleepnet dirigeert middels handsignalen.

<sup>6</sup> C.V.V. Carburateur Voorverwarming

<sup>7</sup> tegenwoordig IVW/DL

<sup>8</sup> Brief Minister van Verkeer en Waterstaat aan Tweede Kamer, d.d. 22 februari 2002, kenmerk DGL/02.421003

<sup>9</sup> Brief Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aan Tweede Kamer, d.d. 1 juni 2004, kenmerk DGL/04.401098

<sup>10</sup> JAA - Joint Aviation Authorities

<sup>11</sup> EASA - European Aviation Safety Agency

richtlijnen te komen. Zij adviseert om een en ander in het kader van zelfregulering op te pakken. Zij suggereert in haar antwoord dat de luchthaven Rotterdam wellicht het initiatief kan nemen een dergelijk overleg binnen de reclamesleepsector op te starten. Tevens geeft DGTL aan dat een wettelijke regeling geen garantie is dat er geen ongevallen meer zullen voorkomen.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat noemt in haar nota 'Toezicht in beweging' (mei 2004) een drietal randvoorwaarden waaraan een sector moet voldoen voor zelfregulering:

- er moet een bepaald niveau van kennis aanwezig zijn binnen de sector;
- er moet draagvlak zijn binnen de sector;
- de organisatiegraad van de betrokken branche / beroepsgroep moet voldoende zijn.

In deze publicatie geeft IVW tevens aan wat zij kan doen om deze zelfregulering te ondersteunen en te stimuleren. Voorbeelden hiervan zijn; doelvoorschriften, normalisatie, gedragscodes, protocollen, certificering, keurmerken, etc.

#### 1.19 ORGANISATIE- EN MANAGEMENTINFORMATIE

Sand Air is een bedrijf dat zich bezig houdt met het uitvoeren van sleepvluchten en de verhuur van vliegtuigen aan particulieren. Voor deze activiteiten is geen vergunning tot vluchtuitvoering nodig. Dit betekent dat dit bedrijf niet door de autoriteiten wordt geïnspecteerd; de vliegtuigen en documenten worden wel geïnspecteerd ten behoeve van de verlenging van de bewijzen van luchtwaardigheid. Ook is het mogelijk dat een vliegtuig aan een SAGA inspectie wordt onderworpen. Uit navraag bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat bleek er één SAGA inspectie rapport van een Sand Air vliegtuig beschikbaar te zijn. Bij deze inspectie die op 21 februari 2003 is uitgevoerd zijn geen bijzonderheden vast gesteld.

Voordat de bestuurder in dienst trad bij Sand Air had hij bij een luchtvaartbedrijf op vliegveld Teuge, circa 100 uur sleepvlieg ervaring opgedaan. Bij Sand Air heeft de bestuurder zich ook beziggehouden met het opleiden van enkele mensen tot reclamesleepvlieger. De eigenaar van Sand Air gaf aan te werken met het handboek van de VNLO.

In afwijking tot wat de eigenaar van Sand Air heeft verklaard, vermeldt het VNLO Handboek voor de Nederlandse reclamesleper dat tijdens de oppik met vol vermogen gevlogen moet worden (zie paragraaf 1.18). Sand Air heeft ook eigen procedures voor reclamesleepvliegen opgesteld. Hierin is niet opgenomen dat tijdens het oppikken met vol vermogen moet worden gevlogen (noch bij de normale procedure, noch bij de noodprocedures bij een overtrek).

Een ander verschil tussen het VNLO handboek en de Sand Air procedure is dat, de vliegtuigbestuurder nadat hij de sleep heeft opgepikt pas naar de badgeman en de sleep mag kijken wanneer het vliegtuig en voldoende snelheid en hoogte heeft. Volgens de Sand Air procedures moet de vliegtuigbestuurder na de sleep oppik direct naar de badgeman kijken. De Sand Air medewerker die assisteerde bij het oppikken van de reclamesleep verklaarde dat hij heeft gezien dat de bestuurder meteen na de reclamesleep oppik over zijn schouder keek en dat hij direct daarna zijn duim omhoog stak (volgens de verklaring van de medewerker deed de bestuurder dat in andere gevallen ook altijd).

#### 1.20 NIEUWE ONDERZOEKSTECHNIKEN

Niet van toepassing.

## 2 ANALYSE

Uit de verklaringen van de ooggetuigen ontstaat het beeld dat het vliegtuig in een overtrokken toestand is geraakt na het oppikken van het reclamesleepnet. De mogelijke oorzaak van deze overtrek is, dat het vliegtuig te laat in een horizontale stand is gebracht na het oppikken van het reclamesleepnet in combinatie met het gebruik van gereduceerd vermogen.

Het is niet waarschijnlijk dat het weer met een wind van 3 tot 6 knopen op de neus van het vliegtuig, van invloed is geweest op het ongeval. De windsnelheid kan wel van invloed zijn op de perceptie van snelheid door getuigen op de grond of de bestuurder van een vliegtuig. Tijdens de oppik manoeuvre van een reclamesleepnet wordt door het vliegtuig een constante luchtsnelheid aangehouden. Een hogere windsnelheid op de neus van het vliegtuig levert bij een constante luchtsnelheid een lagere grondsnelheid op. Dan kan het beeld ontstaan dat een vliegtuig 'langzaam' vliegt. Bij een geringe wind op de neus van het vliegtuig of bij rugwind kan juist een beeld ontstaan dat het vliegtuig 'snel' vliegt. In dit specifieke geval, met een geringe wind op de neus betekent een lage waargenomen snelheid ten opzichte van de grond ook een lage luchtsnelheid.

Het beperkte onderzoek van het vliegtuigwrak heeft geen aantoonbare mankementen opgeleverd die van invloed zouden kunnen zijn geweest op het ongeval. Ook zijn geen aanwijzingen gevonden dat de vliegtuigmotor enig mankement vertoonde. De propellerbladen waren slechts gering vervormd, wel zijn er krassen op de propellerbladen en spinner gevonden die er op duiden dat er vermogen op de propeller stond. Doordat het vliegtuig de grond bijna verticaal raakte, is de propeller in de grond gedrukt en zijn de krachten die hiermee gepaard gingen gelijkmatig over de gehele propeller verdeeld. Het feit dat de propeller van de krukas is afgebroken tijdens de inslag met de grond duidt er op dat de motor vermogen leverde tijdens het ongeval. Over de hoeveelheid vermogen die de motor op het moment van inslag leverde kan geen uitspraak worden gedaan. Het vliegtuig was uitgerust met een overtrek waarschuwingssysteem. De zekering van dit systeem is in getrokken toestand teruggevonden. Dit systeem waarschuwt de bestuurder wanneer de snelheid de overtreksnelheid nadert. Uit interviews met diverse reclamesleepvliegers is gebleken dat vliegtuigbestuurders dit waarschuwingssysteem tijdens de kruisvlucht vaker op deze wijze uitschakelen. De reden hiervoor is dat tijdens het sleepvliegen vaak dicht op de overtreksnelheid wordt geopereerd en men dan te veel hinder ondervindt van deze waarschuwing.

Reclamesleepvliegers zijn over het algemeen van mening dat tijdens het slepen slechts zeer geringe correcties nodig zijn om een naderende overtrek te voorkomen. Het oppikken van het reclamesleepnet is de meest kritische fase van de vlucht, hoge vliegtuigneusstand, lage snelheid en dicht bij de grond. Juist in deze fase van de vlucht is het overtrek waarschuwingssysteem een belangrijk hulpmiddel voor de bestuurder en zou dan ook tijdens het oppikken van de sleep moeten functioneren. Door het uitschakelen van het overtrek waarschuwingssysteem is de bestuurder mogelijk een tijdige realisatie van zijn te lage snelheid ontnomen. Het tijdens de ongevalsvlucht meegevoerde reclamesleepnet viel binnen de maximumafmetingen dat dit vliegtuig mag meevoeren.

In het VNLO "Handboek voor de Nederlandse reclamesleper" wordt aangegeven dat de oppikmanoeuvre met vol vermogen dient te worden uitgevoerd. Dit handboek heeft geen wettelijke status, bedrijven zijn niet verplicht zich aan dit handboek te houden. Het bedrijf Sand Air hanteerde eigen procedures voor reclamesleepvluchten. Deze weken op enkele punten af van het VNLO handboek. In de VNLO richtlijn is de procedure voor het oppikken van een reclamesleep is veel uitgebreider omschreven dan in het Sandair handboek. In tegenstelling tot de VNLO richtlijn geeft het Sandair handboek niet aan dat vol vermogen moet worden geselecteerd tijdens de oppikmanoeuvre. De sleepvliegers van het bedrijf Sandair die in het kader van dit onderzoek zijn geïnterviewd verklaarden echter dat zij tijdens de oppikmanoeuvre wel vol vermogen gebruiken.

De bestuurder van de ongevalsvlucht was ervaren met reclamesleepvluchten op dit type vliegtuig. Uit interviews met andere betrokkenen bleek dat de omgekomen bestuurder met dit vliegtuigtype sleepnetten oppikte zonder vol vermogen te gebruiken. De bestuurder zou dit volgens betrokkenen doen om de motor te sparen. De eigenaar van het sleepbedrijf was hiervan op de hoogte en is daar niet tegen opgetreden.

De Onderzoeksraad is van mening dat Sand Air niet had mogen toestaan dat van de sleepoppikprocedure, zoals omschreven in het VNLO handboek, afgeweken werd. Sand Air heeft hierdoor de veiligheidsmarges in haar eigen reclamesleepoperatie bewust verkleind en afbreuk gedaan aan het

streven van de VNLO sleepvliegprocedures en de uitvoering van sleepvluchten te standaardiseren. De Raad heeft met instemming vernomen dat Sand Air na het ongeval de procedure heeft aangepast. Het bedrijf volgt nu de richtlijnen zoals opgesteld door de VNLO. Bij het oppikken van de sleep schrijft Sandair nu het gebruik van vol motorvermogen voor.

De ongevalsvlucht was niet opgenomen in het journaal. Tijdens deze vlucht zou de PH-AWH het maximale aantal van 105 uur (100 uur + 5 uur wettelijk toegestane verlenging) sinds de laatste onderhoudsinspectie overschrijden. Het is aannemelijk dat deze overschrijding geen invloed had op het ontstaan van het ongeval. De Raad heeft niet onderzocht of vluchten vaker niet in het journaal werden opgenomen. Wel is duidelijk dat door dergelijke omissies men geen goed inzicht heeft of het vliegtuig al dan niet voldoet aan de verschillende wettelijke eisen betreffende onderhoudstijdsintervallen.

De eigenaar van het bedrijf Sand Air heeft aangegeven niet op de hoogte te zijn geweest dat de urenlimiet zou worden overschreden. Uit de urenstand zoals aangegeven in het vliegtuiglogboek en het te vliegen programma van die dag, moet de eigenaar hebben kunnen opmaken dat er onvoldoende ruimte was en dat de urenlimiet die dag zou worden overschreden. De Onderzoeksraad is van mening dat de eigenaar en tevens houder van het vliegtuig zijn zorgplicht richting de vliegtuiggebruikers onvoldoende is nagekomen.

Het is de verantwoordelijkheid van een bestuurder om vóór de vluchtuitvoering een vliegtuig te accepteren aan de hand van een controle van de aanwezige bescheiden en een visuele inspectie. Hierbij wordt ook het journaal bekeken en dient de bestuurder te controleren of het vliegtuig voldoet aan de luchtwaardigheidseisen voor wat betreft de onderhoudsintervallen. Na een vlucht dient de bestuurder het journaal bij te werken en af te tekenen. De bestuurder had de vlucht ten behoeve van de onderhoudsinspectie zelf in het journaal ingevuld en ook al afgetekend. Door op deze wijze te handelen, heeft de omgekomen bestuurder zich niet aan de wettelijk voorschriften gehouden. Belangrijker nog is dat door op een dergelijke manier met het journaal om te gaan, eventueel andere bestuurders of vliegtuigtechnici zich geen juist beeld kunnen vormen betreffende de luchtwaardigheid van het vliegtuig. De Raad keurt de wijze waarmee de bestuurder is omgegaan met het invullen van het journaal dan ook ten stelligste af.

Er zijn meerdere reclamesleepvluchtongevallen bekend waarbij een vliegtuig tijdens de oppikmanoeuvre in een overtrokken toestand raakte. Deze ongevallen waren aanleiding om al in 1995 aanbevelingen te richten aan de Minister van Verkeer en Waterstaat en de branche organisatie VNLO. De aanbevelingen hielden ondermeer in om – vooruitlopend op JAA-regelgeving betreffende opleiding en bevoegdheid tot aerial work – de totstandkoming van een uniforme opleiding voor reclamesleepvliegen met speciale aandacht voor de oppikmanoeuvre te bevorderen. Gebleken is dat de minister van Verkeer en Waterstaat de toezegging in de brief van januari 2002, om binnen een half jaar nadat was besloten dat reclameslepen in Nederland niet verboden zou worden te komen met een operationeel handboek, niet is nagekomen. Ook is tot op heden geen Europese regelgeving op dit gebied ontwikkeld.

De branche organisatie VNLO heeft gevolg gegeven aan de aanbevelingen van de Raad voor de Luchtvaart, door het “Handboek voor de Nederlandse reclamesleper” te ontwikkelen en in samenwerking met de toenmalige RLD uit te geven. De wetgever heeft besloten de invoering van dit handboek dringend aan te bevelen bij de sector, doch dit niet wettelijk af te dwingen. De wetgever is van mening dat de verantwoordelijkheid voor zaken als opleidingen van reclamesleepvliegers, procedurele voorschriften, de kwaliteit van de voorbereiding en de uitvoering van reclamesleepvluchten bij de individuele bedrijven ligt.

Voor individuele luchtvaartondernemingen met gelijke belangen kunnen de branche organisaties als spreekbuis en onderhandelingspartner naar de overheid toe optreden. Luchtvaartondernemingen zijn echter niet verplicht lid te worden van een branche organisatie. Of en hoe aansluiting bij een dergelijke branche organisatie bijdraagt aan de belangen van een luchtvaartonderneming, wordt door deze ondernemingen zelf bepaald.

Opvallend is dat de overheid de laatste 10 jaar aangeeft dat zij zelfregulering binnen de sector voorstaat zonder dat duidelijk is aangetoond dat dit beleid ook daadwerkelijk functioneert en zonder dat zij voldoende inspanningen heeft geleverd om zorg te dragen dat hiervoor de juiste randvoorwaarden aanwezig zijn. In dit verband is het vermeldenswaardig dat IVW in haar publicatie “Toezicht in beweging” aanhaalt dat een adequaat kennisniveau, draagvlak en organisatiegraad binnen de sector en/of beroepsgroep noodzakelijke randvoorwaarden zijn voor zelfregulering.

De Raad heeft begrip voor het feit dat de overheid voor een aantal sectoren kiest voor een regime van zelfregulering. Wel is de Raad van oordeel dat de minister van Verkeer en Waterstaat zodanige waarborgen moet stellen dat zelfregulering op verantwoorde wijze kan plaatsvinden. Tot deze waarborgen behoren het stellen van noodzakelijke randvoorwaarden voor zelfregulering en de ontwikkeling van beleid dat betrokken partijen stimuleert duurzaam invulling te geven aan de eigen verantwoordelijkheid voor veiligheid.



### 3 CONCLUSIES

#### 3.1 BEVINDINGEN

- Gedurende de vlucht bevonden het gewicht en zwaartepunt zich binnen de limieten.
- Het weer heeft naar alle waarschijnlijkheid geen invloed gehad op het ongeval.
- Technisch onderzoek aan het vliegtuigwrak heeft geen aantoonbare mankementen opgeleverd die van invloed zouden kunnen zijn geweest op het ongeval.
- Het overtrek waarschuwingssysteem is in uitgeschakelde toestand teruggevonden.
- De bestuurder was in het bezit van een geldig bewijs van bevoegdheid.
- De bestuurder was ervaren in het oppikken van reclameslepen met dit vliegtuigtype.
- De bestuurder zou volgens betrokkenen (waaronder de eigenaar van Sandair) reclamesleepnetten met gereduceerd vermogen oppikken om de motor te sparen.
- De PH-AWH raakte in overtrokken toestand na het oppikken van het sleepnet.
- Autopsie op het lichaam van de bestuurder heeft geen lichamelijke afwijkingen of toxicologische factoren aangetroffen die de vliegvaardigheid hadden kunnen beïnvloeden.
- Het bedrijf Sandair is, door het onvolledig invullen van het journaal, zijn zorgplicht richting de vliegtuiggebruikers onvoldoende nagekomen.
- Volgens het VNLO "Handboek voor de Nederlandse reclamesleper" moet de oppikmanoeuvre met vol vermogen worden uitgevoerd. De eigen procedures van het bedrijf Sand Air (geen vermelding vol vermogen bij oppikmanoeuvre) en de waarschijnlijke werkwijze van de bestuurder (bewust niet met vol vermogen oppikken) weken op dit punt van het VNLO handboek af.
- In het verleden hebben meerdere ongevallen plaats gevonden waarbij een reclamesleep-vliegtuig tijdens de oppikmanoeuvre overtrokken raakte.
- De minister van Verkeer en Waterstaat is de toezegging om, binnen een half jaar nadat besloten is reclameslepen in Nederland niet te verbieden, te komen met een operationeel handboek niet nagekomen.
- Tot op heden is er noch door de JAA noch door de EASA enige regelgeving op het gebied van reclameslepen ontwikkeld.

#### 3.2 OORZAKEN

Het ongeval werd veroorzaakt doordat het vliegtuig vlak na het oppikken van de reclamesleep op geringe hoogte overtrokken raakte. Waarschijnlijk is tijdens de oppikprocedure geen vol motorvermogen gebruikt. Een dergelijke handelswijze vergroot de kans op het ontstaan van een overtreksituatie.

Bijdragende factoren:

- De eigenaar van Sand Air was op de hoogte dat de bestuurder sleepnetten oppikte zonder vol vermogen te gebruiken en is hier niet tegen op getreden.
- Sand Air is afgeweken van het VNLO "Handboek voor de Nederlandse reclamesleper" zonder dat de vliegveiligheid in de eigen procedures was gewaarborgd.

- De overheid heeft gekozen voor het regime van zelfregulering binnen de sleepvliegsector zonder dat duidelijk is aangetoond dat dit beleid ook daadwerkelijk functioneert en zonder dat zij voldoende inspanningen heeft geleverd om zorg te dragen dat hiervoor de juiste randvoorwaarden (kennisniveau, draagvlak en organisatiegraad) aanwezig zijn.

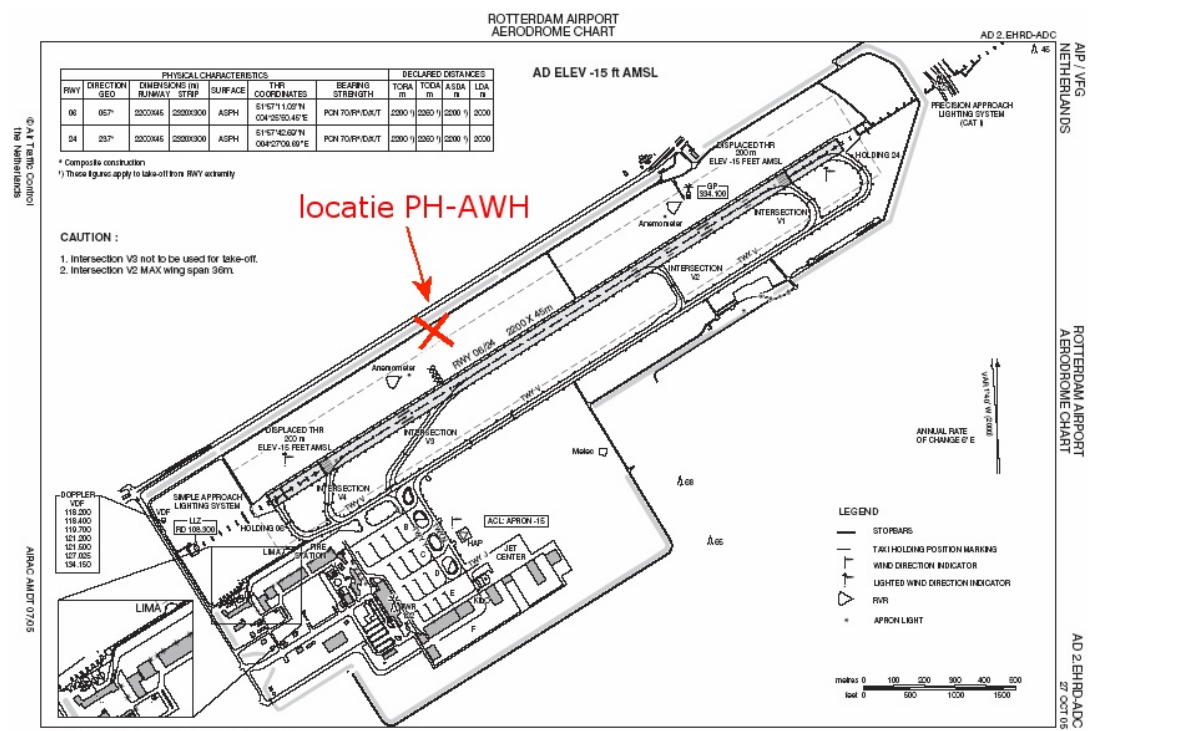
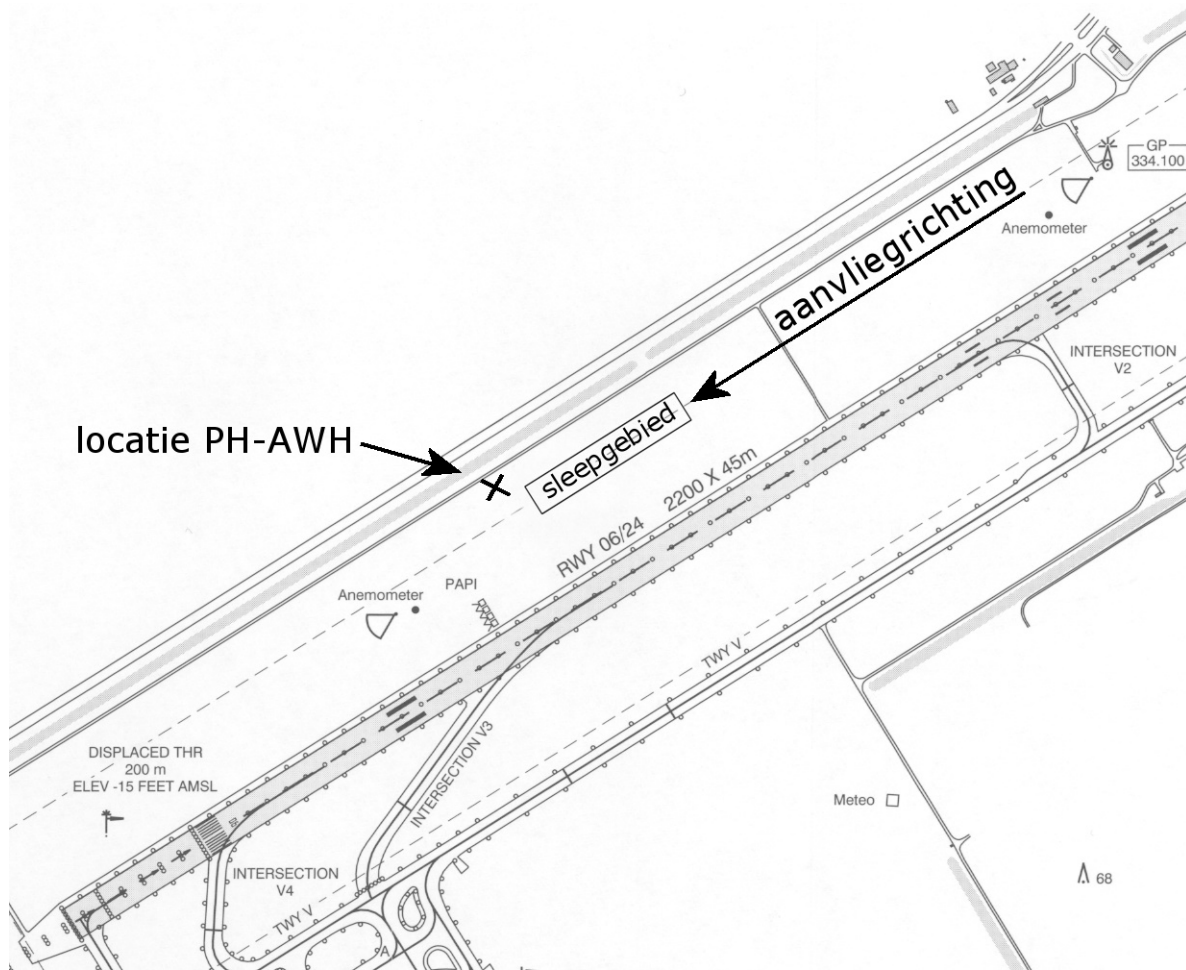
#### **4 AANBEVELINGEN**

Hoewel de problematiek van de balans tussen de mate van zelfregulering en een daarop toegesneden toezichtregime vanzelfsprekend niet beperkt is tot de sleepvliegsector, beveelt de OVV de minister van V&W aan:

Het gekozen regime van zelfregulering en toezicht voor de sleepvliegsector te heroverwegen met als doel de risico's van het sleepvliegen zoveel te beperken als redelijkerwijs mogelijk is.

Bestuursorganen aan wie een aanbeveling is gericht dienen een standpunt ten aanzien van de opvolging van deze aanbeveling binnen een half jaar na verschijning van deze rapportage aan de betrokken minister kenbaar te maken. Niet-bestuursorganen of personen aan wie een aanbeveling is gericht dienen hun standpunt ten aanzien van de opvolging van de aanbeveling binnen een jaar kenbaar te maken aan de betrokken minister. Een afschrift van deze reactie dient gelijktijdig aan de voorzitter van de Onderzoeksraad voor Veiligheid en de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties verstuurd te worden.

# BIJLAGE A. OVERZICHTSKAART LUCHTHAVEN ROTTERDAM



## BIJLAGE B. BRIEF V&W AAN RVTV (JANUARI 2002), OVERIGE RELEVANTE BRIEF WISSELINGEN



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
de Voorzitter van de Raad voor de Transportveiligheid

Postbus 95404  
2509 CK DEN HAAG

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

2 januari 2002

Bijlage(n)

-

Ons kenmerk

IVW/DL/S&B/01.520 866

Uw kenmerk

Onderwerp

Eindrapporten ongevallen sleepvliegen.

Geachte heer

Over de aanbevelingen uit de eindrapporten van de Raad voor de Luchtvaart 93-03, 94-17, 95-10 en 95-12 heb ik mijn standpunt bepaald. Aangezien de aanbevelingen vrijwel gelijklopend zijn, heb ik deze beschouwd als één aanbeveling.

Enige tijd terug is op initiatief van de toenmalige Rijksluchtvaartdienst samen met de overkoepelende organisatie van de reclamesleep-vliegbedrijven een uniforme opleiding en een bijbehorend examen reclamesleepvliegen ontwikkeld, waarbij onder meer speciale aandacht wordt besteed aan:

- Het tijdig herkennen en uitvoeren van een overtrek alsmede het herstellen daarvan
- De criteria voor het afgooien van de reclamesleep bij abnormale omstandigheden.

Genoemd document is onder de bedrijven verspreid, waarbij er voor is gekozen om in het kader van zelfregulering door de sector de invoering dringend aan te bevelen, doch niet wettelijk af te dwingen.

Op dit moment is er een politieke discussie aan de orde, welke het voortbestaan van de reclamesleepactiviteiten betreft, waarbij aangescherpte milieuvoorwaarden een belangrijke rol spelen.

Indien besloten wordt tot het voortzetten van het reclamesleepen in Nederland, dan zal er binnen een half jaar daarna een operationeel handboek voor het reclamesleepen worden samengesteld, waarin onder meer de aangescherpte procedures en minimum vereisten voor reclamesleepvliegers zijn vastgelegd.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Plesmanweg 1-6

Telefoon (070) 351 61 71  
Telefax (070) 351 78 95  
Telex 32562 minvw nl.



IVW/DL/S&B/01.520 866

Ik vertrouw erop dat u mijn mening deelt dat, de onzekere toekomst van het reclameslepen in Nederland in aanmerking genomen, het op deze wijze uitvoering geven aan de aanbevelingen de best mogelijke optie is voor het bevorderen van de veiligheid bij het reclamesleepvliegen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,





IVW/Divisie Luchtvaart  
Cluster Certificatie en Toezicht  
Unit Infrastructuur

Postbus 575  
2130 AN HOOFDORP

Tel: 010-4463445  
Fax: 010-4463499  
Uw Ref:  
Ons Ref: JWP/03791  
Bijlage: 2  
Datum: 24 november 2003

**Betreft: Reclamesleepvliegen**

Geachte heer [REDACTED]

Naar aanleiding van het tragische vliegtuigongeval op 18 augustus 2003 heb ik binnen onze organisatie uitgebreid van gedachten gewisseld over de veiligheid ten aanzien van de activiteit reclame-sleepvliegen in Nederland. Op Rotterdam Airport heeft in het verleden één maal eerder (1995) een ongeval plaatsgevonden met betrekking tot genoemde activiteit.

Op Rotterdam Airport bestaat een duidelijke en praktijkgerichte procedure met betrekking tot de wijze van uitvoeren van sleepactiviteiten. Op uw verzoek heb ik onlangs deze procedure naar IVW laten zenden. Inmiddels is de procedure geactualiseerd en als bijlage bijgevoegd. Het bevreemdt mij dat er landelijk géén eenduidige procedures bestaan t.a.v. het reclame sleepvliegen. Nog meer bevreemdt het mij dat er geen (landelijke) specifieke opleiding/training c.q. aantekening bestaat voor deze activiteit, terwijl er wel hele specifieke technische eisen bestaan voor de vliegtuigen, alsmede de eigenschappen van het reclamesleepnet in relatie tot het vliegtuig waarmee wordt geslept. Dit is naar onze mening een zeer goede zaak.

Om een bijdrage te willen leveren aan een verbeterde veiligheid m.b.t. het reclame sleepvliegen in Nederland, heb ik een notitie geschreven, welke als bijlage bij deze brief is bijgevoegd. In deze notitie wordt achtereenvolgens beschreven:

- een algemene beschrijving met betrekking tot de wijze waarop het sleepvliegen (in Nederland) wordt uitgevoerd;
- een overzicht van alle betrokken organisaties en instanties, alsmede de bijbehorende verantwoordelijkheden;
- een niet-limitatieve opsomming van wat er fout kan gaan in de verschillende fases van het oppikken van een reclamesleepnet;
- conclusies en aanbevelingen



De belangrijkste suggesties naar aanleiding van deze notitie zijn:

- landelijk invoering van eenduidige en vooral praktijkgerichte procedures m.b.t. het reclame-sleepvliegen;
- landelijk invoering van een specifieke opleiding, training op het vliegbrevet voor het reclame sleepvliegen, waarmee een aantekening op het vliegbrevet wordt verkregen.

Met de aanbevelingen uit deze notitie hoop ik namens Rotterdam Airport een concrete bijdrage te kunnen leveren aan een verhoging van de vliegveiligheid met betrekking tot het reclame sleepvliegen.

Uiteraard ben ik bereid onze ideeën in een persoonlijk gesprek met uw dienst nader toe te lichten. Overigens wil ik benadrukken dat deze brief los staat van de recent gepubliceerde artikelen in de media over uw organisatie, zoals u weet heb ik enige weken geleden reeds aangekondigd dat de Inspectie een brief van Rotterdam Airport kon verwachten.

Met vriendelijke groet,  
ROTTERDAM AIRPORT B.V.

Manager Operationele Dienst





## Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Transport en Luchtvaart

Rotterdam Airport BV  
de heer [REDACTED]  
Postbus 12025  
3004 GA Rotterdam

Contactpersoon

[REDACTED]

Datum

13 juli 2005

Ons kenmerk

DGTL/05.004746

Onderwerp

Reclamesleepvliegen

Doorkiesnummer

070 3516718

Bijlage(n)

-

Uw kenmerk

JWP/03791

Geachte heer [REDACTED]

In uw brief met bovengenoemd kenmerk gaat u in op de veiligheid ten aanzien van de activiteit reclamesleepvliegen in Nederland. U doet aanbevelingen met betrekking tot een landelijke invoering van eenduidige en praktijkgerichte procedures en van een specifieke opleiding/training ten behoeve van een aantekening op het vliegbrevet. Met name voor het laatste punt vraagt u een wettelijke regeling van de overheid.

Over de inhoud van uw brief is reeds telefonisch gesproken met de heer Mulder van Rotterdam Airport. Daarbij is aangegeven dat in deze tijd van een terugtrekkende overheid en deregulering een wettelijke regeling niet de voorkeur verdient. In uw brief concludeert u bovendien dat de vorm van commerciële luchtvaart waarom het hier gaat (het uitvoeren van reclamesleepvluchten) een bovengemiddeld risico met zich brengt. Een wettelijke regeling is geen garantie dat er geen ongevallen meer zullen voorkomen.

Uw vragen zijn tevens besproken in de zogenoemde Stuurgroep General Aviation (een overleg van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat met GA-organisaties). Ook door de GA-sector is aangegeven dat zij geen behoefte heeft aan een wettelijke regeling. Met name gelet op de goede ervaringen opgedaan in de zweefvliegsector pleit de sector juist voor zelfregulering.

In het verleden is getracht in overleg met de sleepvliegbedrijven te komen tot een eigen handboek. Dat overleg, dat op een bepaald moment helaas is verzand, zou in het kader van zelfregulering opnieuw kunnen worden opgepakt. De Inspectie van Verkeer en Waterstaat is bereid mee te denken over de inhoud van een dergelijk handboek. Gelet op de gewenste landelijke invoering verdient het de voorkeur dat een dergelijk overleg wordt

Luchtvaart

Programma Luchtverkeer

Postadres Postbus 20904, 2500 EX Den Haag

Bezoekadres Artillerie, Nieuwe Uitleg 1, Den Haag

Bereikbaar vanaf CS en HS met tramlijn 9, 16 of 17 en buslijn 18.



DGTL/05.004746

gevoerd door een overkoepelende organisatie die zoveel mogelijk sleepvliegbedrijven vertegenwoordigt. Wellicht kunt u het initiatief nemen voor het opstarten van een dergelijk overleg.

Met vriendelijke groet,

DE PROGRAMMAMANAGER LUCHTVERKEER,

