



woensdag 09 april 2008

## 'Haperende besturing in lesvliegtuigjes'

Door STIJN HUSTINX

ROTTERDAM - Sportvliegtuigjes zijn vaak levensgevaarlijk door haperende besturing.



Daarvoor waarschuwt oud-medewerker Michel de Leeuw van de Inspectie voor Verkeer en Waterstaat (IVW).

Het gaat om propellervliegtuigjes die zowel voor rondvluchten als lessen gebruikt worden. Deze dreigen onbestuurbaar te raken, door het voortdurend monteren en demonteren van een

extra stuurknuppel.

Tijdens rondvluchten mag volgens de luchtvaartwet namelijk geen tweede stuurknuppel aanwezig zijn, bij lessen is die knuppel weer nodig.

Een lesvliegtuigje is uitgerust met twee stuurknuppels; één voor de instructeur en een voor de leerling-piloot. Kleine luchtvaartondernemingen gebruiken diezelfde toestellen ook vaak voor rondvluchten.

De Leeuw: „Dus schroef je in zo'n geval één stuurknuppel eruit en later weer erin. Probleem is echter dat daardoor metaalmoeheid optreedt en er steeds meer speling ontstaat in de besturing van een vliegtuig. Dat is op den duur levensgevaarlijk.”

In Nederland gaat het naar schatting om zeker honderd vliegtuigjes. Van incidenten is voornamelijk geen sprake. De Leeuw: „Deze toestellen vliegen vaak boven bewoond gebied. De risico's zijn onaanvaardbaar groot. Het is een kwestie van tijd dat het een keer echt fout gaat.”

Veel luchtvaartondernemers lalen in strijd met de wet voor het gemak de tweede stuurknuppel zitten. Volgens De Leeuw staan de luchtvaartpolitie en -inspectie dat oogluikend toe, maar politiewoordvoerder Ed Kraszewski benadrukt dat er wel degelijk 'steekproefsgewijs' wordt opgetreden.

De inspectie erkent dat er een theoretisch risico bestaat, maar jaarlijkse technische controles en steekproeven zouden voldoende zijn om het gevaar te ondervangen.

Volgens bestuurslid Tom van der Meulen van de Nederlandse Vereniging voor Commerciële Luchtvaart (NVCL) is de extra knuppel verboden om te voorkomen dat een passagier die naast de piloot zit er aan komt. Hij vindt de tweede knuppel ook niet wenselijk. „De kans dat de enige piloot tijdens een rondvlucht onwel wordt is minimaal. Een piloot wordt ieder half jaar medisch gekeurd.“

In bovenstaand artikel is een aantal feiten helaas niet juist weergegeven. Daardoor mist het zijn context. Hieronder proberen wij u een korte uitleg en verklaring te geven.

**Anders dan de titel van dit artikel doet vermoeden is de kleine luchtvaart veilig en is dat tevens nog vele malen veiliger als dat wij dagelijks met de auto in het verkeer actief zijn of wandelend op straat.**

In de Luchtvaartwet staat dat bij rondvluchten de dubbele besturing (het tweede stuur aan de passagierskant) niet aanwezig mag zijn indien er een passagier voorin zit. Hiervoor zal het rechter stuur moeten worden verwijderd en de voetpedalen worden afgeschermd met een extra beplating.

In het verleden werd het vliegen met dubbele besturing door IVW en KLPD gedoogd, ondanks het verbod in de Luchtvaartwet. Echter, in 2006 is IVW door de Rechtbank Rotterdam gesommeerd beter te gaan handhaven.

### **De reden van het verbod:**

Tijdens rondvluchten mogen passagiers geen invloed kunnen uitoefenen op de besturing van het vliegtuig.

Echter, zoals eenieder uit bovenstaande foto kan concluderen, heeft het verwijderen van het rechter stuur geen zin, omdat de passagier heel eenvoudig met de linkerhand toch nog aan het overgebleven linker stuur kan komen. Het verwijderen van het tweede stuur voegt dus niets toe aan de veiligheid tijdens het vliegen. Sterker nog, door het steeds weer opnieuw verwijderen (rondvluchten) en aanbrengen (voor vlieglessen) van de besturing, gaat er op den duur steeds meer speling ontstaan in de besturingconstructie. In een uitzonderlijk (theoretisch) geval zou dit tot een ongeval kunnen leiden. Het moge duidelijk zijn dat niemand hierop zit te wachten. Bovendien is, indien er met dubbele besturing wordt gevlogen met een passagier direct achter het stuur, de vlucht niet verzekerd. Veel branchegenoten verwijderen het tweede stuur niet voor rondvluchten. Uit bovenstaande is duidelijk wat hiervan de mogelijke, verzekeringstechnische, gevolgen kunnen zijn.

Voor een (nog) veiliger luchtvaart, probeert Lion Air bij IVW en KLPD al enkele jaren duidelijkheid (en handhaving) of liever, verandering van de luchtvaartwet te bewerkstelligen. Helaas, totnutoe hebben alle eerdere correspondenties en gesprekken tot niets geleid. Het is leuk dat de Luchtvaartwet iets voorschrijft, maar ons inziens is het de taak van IVW en KLPD er serieus naar te kijken als blijkt dat dit in de praktijk niet werkt en gevolgen heeft voor de veiligheid. Het is ook de taak van IVW en KLPD te streven naar een veiliger luchtvaart. Gezien het voorgaande, zijn wij dus voorstander van het onaangetast laten van de dubbele besturing tijdens alle vluchten: de vluchten zijn dan verzekerd en de borging van het stuur heeft niet te leiden, waardoor de veiligheid niet in het geding komt.

Wat wij met het AD-artikel wilden bereiken, is de discussie met IVW en KLPD eindelijk eens op gang te brengen; KLPD heeft ons in 2007 al laten weten dat men ook niet blij is met het telkens moeten verwijderen van de besturing. Handhaving vindt echter zelden of nooit plaats. Helaas wordt in het AD-artikel niet duidelijk dat wij bezorgd zijn omtrent de besturingswisseling en het ontbreken van de voorlichting aan klanten, zij weten veelal niet dat zij onverzekerd vliegen. De vlieger moet dit weten, aangezien dit vooraan in het in supplement van het Pilot Operating Handbook van het betreffende vliegtuig staat.

Indien IVW bij haar standpunt blijft betreffende het verwijderen van de dubbele besturing tijdens rondvluchten, dan verzoeken wij hen dringend hierop te gaan handhaven. Zo kan in ieder geval voorkomen worden dat er nog steeds vluchten onverzekerd worden uitgevoerd.

Als extra opmerking, enigszins los van het AD-artikel, maken wij ons ook bezorgd over het feit dat veel proeflessen niet door instructeurs worden gegeven, maar door "gewone" beroepsvliegers. Ook hier heeft de Rechtbank Rotterdam een uitspraak over gedaan. Proeflessen mogen alleen worden gegeven door gecertificeerde instructeurs, zo niet dan is ook dit soort vluchten niet verzekerd.

Meer informatie hierover kunt u vinden op onze website [www.lionair.nl](http://www.lionair.nl) bij Rondvluchten en Proeflessen, Note 1: wij spreken hier over het ontstaan van speling op de besturing en niet over haperingen.

Note 2: niet iedere vlieger wordt ieder half jaar medisch gekeurd, dit hangt af van leeftijd en soort brevet.