

### Voor de lol de lucht in

**(1) Ondanks dat in een mooi weekend de dagjesmensen ook de lucht in gaan en het daar steeds drukker wordt, is – zo blijkt uit onderzoek – het luchtruim veilig. Het is namelijk nog niet zo eenvoudig om een vliegbrevet te halen. Gaat er dan toch iets mis, dan is dit voor alle partijen een wake-up call ...**

**(2)** Niets menselijks is een piloot vreemd en zeker ook bij ervaren piloten kan bij routinehandelingen laksheid optreden. Maar voor een vlieger is veiligheid van het allergrootste belang. “Hij wil zijn vlucht graag navertellen”, vertelt Ary Stigter van AOPA-Nederland, de belangenvereniging van de ruim vijfduizend privépiloten in Nederland. “Dus worden aan hem meer eisen gesteld dan aan een weggebruiker.”

**(3)** Zo moet elke piloot iedere twee jaar een test doen: vliegen met naast zich een instructeur die hem noodprocedures laat oefenen. Die neemt dan ineens het gas terug en laat de motor stationair draaien, waarop de piloot de *drill* voor motorstoring moet uitvoeren. Wie faalt voor deze test, loopt een grote kans zijn duurbetaalde – denk aan zo’n 15.000 euro – vliegbrevet te moeten inleveren. Bovendien worden piloten regelmatig medisch gekeurd en moeten ze minstens eenmaal in de drie maanden vliegen.

**(4)** Het Nederlandse luchtruim raakt, zeker op mooie dagen, steeds voller met vliegende recreanten. De nieuwste

trend zijn de ultralight vliegtuigen, een categorie die zowel bestaat uit zeer lichte, volwaardige vliegtuigen als uit parapentes met een hulpmotor, de zogenoemde paramoteurs. Het aantal paramoteurs in Nederland is enorm toegenomen sinds het in 2004 is toegestaan om hiermee te vliegen.

**(5)** Af en toe hoor je bij de recreatieve luchtvaart berichten over ongevallen (of bijna-ongevallen) met ballonnen, deltavliegers en vliegtuigen, soms met gewonden en doden. Onlangs verongelukte wegens een plotseling optrekkende mist, een Cessna 172 met vier inzittenden, die zwaar gewond werden opgenomen in het ziekenhuis. Dit soort ongelukken zet ons weer met beide benen op de grond: we zijn geen skygods. De weersomstandigheden kunnen heel bepalend zijn. Toch is het kleine vliegen net zo veilig als de grote luchtvaart. “De kleine luchtvaart vliegt in hetzelfde luchtruim. We moeten dus aan dezelfde eisen voldoen als de grote luchtvaart, zowel wat betreft de vliegers als de toestellen”, aldus Stigter.

**(6)** Hoe veilig het luchtruim ook is, er zijn zeker kritische geluiden. Zo constateerde de luchtvaartinspectie na een uitgebreide controle vorig jaar, dat het bij veel vliegtuigpiloten schort aan de voorbereiding van de vluchten. Volgens Stigter is dat eigenlijk niet echt een probleem. “Een ervaren piloot, die weet dat hij met slechts twee passagiers aan boord niet overbeladen is, kan geen gewichtberekeningen ter controle overleggen, maar heeft dat natuurlijk wel uit het hoofd gedaan.”

**(7)** Bij een tweede controle waren er trouwens geen problemen meer. Het grootste probleem volgens de Raad voor de Veiligheid zijn de zogenoemde *infringements*: zo noem je het als een vliegtuig zonder contact met de verkeersleiding te onderhouden, een gebied in vliegt waar dat verplicht is. Het meest geruchtmakende incident daarmee deed zich twee jaar geleden voor bij Schiphol. Een klein privévliegtuig kwam daar bijna in botsing met twee grote passagiersvliegtuigen. In een rapport over dit incident meldt de Onderzoeksraad dat er jaarlijks ruim 400 *infringements* voorkomen, waarbij zeker de helft veroorzaakt wordt door de kleine luchtvaart.

**(8)** “De belangrijkste oorzaken van *infringements* zijn slechte voorbereiding, uitwijken voor slecht

weer, verkeerde interpretatie van de navigatieapparatuur en afleiding door passagiers”, zegt Stigter. “Dat op Schiphol was natuurlijk een heel gevaarlijke situatie. Maar in de statistieken wordt ook het schampen van een dergelijk gebied meegerekend. Dat is vergelijkbaar met de situatie dat je met je auto op de witte streep komt en dan weer terugstuurt. Alleen staan in de lucht geen strepen, die staan op de kaart.”

**(9)** Wat in de vliegsport totaal geen issue is, is alcoholgebruik. “Vliegers drinken geen druppel als ze de lucht ingaan”, stelt Stigter. “Zij drinken hun biertje na de veilige landing. Wat vliegen moeilijk maakt, zijn de handelingen en de procedures die je moet beheersen, maar waarvan je hoopt dat je ze nooit nodig hebt.”

*naar een artikel van Chris Halkers en Jos de Poel,  
de Gelderlander, 30 mei 2012*