



Aan: de Minister

D.t.v: de SG

I.a.a.: CDS  
DV  
C-LSK

# nota

Aanvulling op rapport "Veiligheid in de lucht"

## Inspectie Veiligheid Defensie

*Locatie*  
Complex Brasserskade  
Brasserskade 227a  
2497 NX I Den Haag

*Postadres*  
Postbus 90701  
2509 LS I Den Haag  
MPC 58B

### Contactpersoon

L.E. Maes  
*Sr Inspecteur A*  
T +31 6 13996506  
LE.Maes.01@mindef.nl  
www.ivd.nl

### Datum

29 november 2021

### Onze referentie

BS2021026123

*Bij beantwoording, datum,  
onze referentie en onderwerp  
vermelden.*

## Aanleiding

De Inspectie Veiligheid Defensie heeft onderzoek verricht naar de zelfbeschieting van een F-16 boven de Vliehors op 21 januari 2019. Na de publicatie van het rapport op 25 mei 2021 is er nieuwe informatie beschikbaar gekomen en heeft de IVD aanvullend onderzoek gedaan.

Met deze nota wil ik u informeren over de nieuwe inzichten en bevindingen die uit het aanvullende onderzoek naar voren zijn gekomen.

## Nieuwe inzichten en bevindingen

In volgorde van het rapport zijn de volgende nieuwe inzichten en bevindingen geformuleerd.

1. Op bladzijde 8 para 1.1 *Aanleiding*, derde alinea is te lezen: "*waarna in de cockpit van het vliegtuig een waarschuwingssignaal wegens lage oliedruk klonk.*" Uit nader onderzoek blijkt dat er geen audiowaarschuwing is geweest. Wel was er drie keer kort achter elkaar een visuele "*WARNING*" te zien.
2. Op bladzijde 22 para 3.2 *Terugvlucht*, eerste alinea is te lezen dat er een fluitend geluid hoorbaar was tijdens de terugvlucht. Dit is onjuist. Het fluitende geluid was kortstondig hoorbaar toen de vlieger na het afvuren van de kogels (de derde *strafe pass*) vol motorvermogen had geselecteerd. Bij de afname van het toerental verdween het geluid. Hoewel de oorzaak niet direct duidelijk was en de motorindicaties normaal waren, bleef de vlieger alert op eventuele motorproblemen.
3. Op bladzijde 23 para 3.2 *Terugvlucht*, wordt gesteld: "*Door geen noodoproep te plaatsen, ontstond dus een situatie waarin de werklust voor beide vliegers en de verkeersleiding toenam.*" Ook wordt op bladzijde 32 para 4.3.3 *Communicatie noodprocedures* en op bladzijde 38 para 5.3.4 *Communicatie* de volgende conclusie getrokken: "*De bemanning volgde niet de standaard radioprocedures voor spoed- en noodoproepen zoals vastgelegd in het Luchtverkeersvoorschrift. Dit zorgde voor onnodige werkdruk aan boord van het vliegtuig en bij de verkeersleiding die ertoe leidde dat de vlieger afweek van de emergency checklist.*"

Zowel vliegers als verkeersleiding verklaren bij navraag dat de oproep "*declaring an emergency*" vaker wordt gebruikt en dus niet verwarrend is en dat er geen twijfel aan bestond dat de vlieger met spoed moest landen. De

term "declaring an emergency" is geen voorgeschreven standaard voor radiotelefonie, maar wel gebruikelijk voor zowel de jachtvliegers als de verkeersleiding op de Nederlandse militaire vliegvelden. De stelling dat de gevolgde radioprocedure voor onnodige werkdruk zorgde, is onjuist.

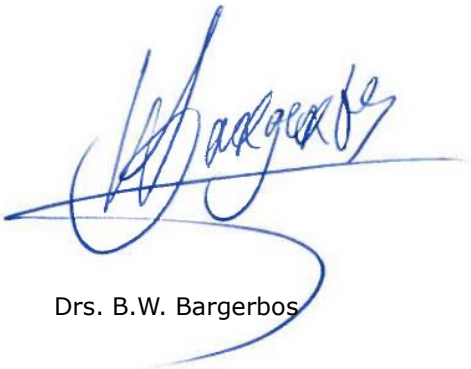
4. Op bladzijde 31 para 4.3.2 en op bladzijde 37 para 5.3.3 *Gebruik checklist*, wordt gesteld: "De IVD is van mening dat het drukke luchtverkeer en het drukke radioverkeer geen, althans onvoldoende aanleiding waren om van de procedure bij het verlies van oliedruk af te wijken en de EPU niet te activeren". Deze conclusie doet geen recht aan de context van deze situatie. Aangezien een F-16 een eenmotorig toestel is, moet de vlieger elk mankement aan de motor met urgentie behandelen. Deze ene vlieger moet bovendien alle benodigde handelingen in zijn cockpit verrichten. Dit vraagt om een doordachte prioritering. De vlieger had daarbij kort de tijd voordat hij met de noodlandingsprocedure moest beginnen. Een wolkendek tussen de 3.000 en 4.000 voet belemmerde het zicht op de landingsbaan en bemoeilijkte daardoor de uitvoering van de noodlandingsprocedure.

Het effectief managen van de noodsituatie, het verlies van visuele referentie en de nabijheid van overig vliegverkeer vereisen de volledige aandacht van de vlieger en een scherpe prioriteitstelling. Deze samenloop verklaart waarom hij niet elke stap op de checklist heeft uitgevoerd.

Alles in ogenschouw nemend laat het verloop van de vlucht zien dat beide vliegers zich goed bewust waren van de omstandigheden en hun omgeving. Zij hebben in teamverband de noodsituatie bekwaam en effectief aangepakt en zo tot een goed einde gebracht.

Hoewel het aanvullende onderzoek niet resulteert in aanpassing van de aanbevelingen in het eindrapport, is het betreuenswaardig dat bovengenoemde inzichten en bevindingen niet in het initiële onderzoek en/of uit de wederhoor naar voren zijn gekomen. Ik hecht eraan de feitelijke situatie zo goed mogelijk te beschrijven en recht te doen aan de uitdagingen van de betrokken vliegers. Deze nota zal daarom met een link naar het eindrapport op de website van de IVD worden geplaatst, zodat iedereen er kennis van kan nemen.

De Inspecteur-Generaal Veiligheid



Drs. B.W. Bargerbos