

# Verdriet en vragen na ongeval met vliegtuigjes

## Achtergrond

Vliegers die vrijdag bij Lelystad na een botsing neerstortten, waren gezond en ervaren.

Onderzoek kan jaar vergen.

onze verslaggever  
de Waard

AMSTERDAM Is er ook bij vliegen een dode hoek? Hoe heeft het kunnen gebeuren? Poppe de Lange had al 55 jaar een vliegbrevet. Slingerland (46) was niet minder ervaren. Afgelopen vrijdagmiddag stegen ze om half twee uitstekend vliegweer op van de luchthaven Rotterdam, met een Cessna 172 van de vliegclub, op weg naar Lelystad.

Een half uur later botste hun toestel kort voordat ze zouden gaan landen, tegen het onderstel van een Fuji FA 200 van het Lelystadse bedrijf Wings. De staart van de Cessna brak af, óf - zo luidt een andere lezing van spotters - de vleugel met de tank vatte vlam. Hoe dan ook het toestel stortte neer en brandde volledig uit. De Lange en Slingerland waren op slag dood. Het andere toestel kon ondanks schade aan het landingsgestel een noodlanding maken. De twee inzittenden - eveneens ervaren vliegers - bleven ongedeerd.

De verslagenheid is groot. Zowel bij de vliegclub Rotterdam, waarvan De Lange en Slingerland lid waren, als bij de Technische Universiteit in Delft, waar ze allebei les gaven aan de faculteit luchtvaart- en ruimtevaarttechniek. 'Zoiets gebeurt meestal door een keten van gebeurtenissen. We weten alleen niet welke keten', zegt Jacco Hoekstra, decaan van de faculteit.

Op het eerste gezicht zijn er geen fouten gemaakt. De Lange en Slingerland hadden aan alle vereisten voldaan. Het vliegplan was in orde. Ze hadden alle kaarten verzameld en op internet de *notice to airmen* geraadpleegd - het overzicht van

activiteiten op de vliegroute (vuurwerk, parachutespringen).

Ze hadden kort daarvoor hun jaarlijks verplichte instructievlucht met glans doorstaan. De Lange was medisch gecontroleerd, wat twee keer per jaar verplicht is voor een vlieger van boven de 70. 'En toch ging het mis', zegt Wim Schimmel, voorzitter van de vliegclub Rotterdam. 'Onbegrijpelijk.' Zijn vliegclub, met zeshonderd leden de grootste van Nederland, bezit twintig toestellen. 'Er zijn in het verleden technische storingen geweest, of noodlandingen. Maar niemand kan zich een dodelijk ongeval herinneren', aldus Schimmel.

Botsingen in de lucht zijn zeldzaam. Vier, in de honderdjarige geschiedenis van de luchtvaart in Nederland. 'Juist daarom hebben we al die vragen.' De Lange en Slingerland vlogen op zicht: *visual flight rules*, zoals dat technisch heet. Dit betekent dat ze zelf moesten uitkijken, naar de radio moeten luisteren en niet werden begeleid door de verkeerstoren. Rond Lelystad is dat mogelijk tot een vlieghoogte van 1.500 voet (500 meter). Hoger moet verplicht *instrumental flight rules* worden gevlogen. De Cessna kende dubbelbesturing. Waarschijnlijk vloog Slingerland. Hij had het toestel gehuurd en was *pilot-in-command*.

'Normaliter vliegt de een heen en de ander terug', zegt Hoekstra. De vliegtocht was bedoeld om de voor het brevet benodigde uren te maken. Ze zouden in Lelystad landen en daarna terugvliegen.

Slingerland werkte elf jaar op de universiteit bij de vakgroep design of aircraft & rotorcraft. Hij nam soms studenten mee op vliegtochtjes. De Lange was gepensioneerd, maar deed freelance nog werk voor de faculteit. Zowel de studenten als de leden van de Vliegclub Rotterdam zitten voor vragen. Het officiële onderzoek van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid zal mogelijk een jaar vergen.