

Feitelijke informatie

Nummer voorval: 2006129 / 2006141 Classificatie: Ernstig incident
Datum voorval: 19-08-2006
Plaats voorval: Vliegbasis Soesterberg
(EHSB)

Luchtvaartuig 1

Registratiekenmerk: PH-HGO Bemanning: 1
Type: Reims F 152 Passagiers: Geen
Soort: Eenmotorig propellervliegtuig Letsel: Geen
Schade: Geen

Luchtvaartuig 2

Registratiekenmerk: PH-774 Bemanning: 1
Type: Schleicher ASK 23B Passagiers: Geen
Soort: Zweefvliegtuig Letsel: Geen
Schade: Geen
Lichtcondities: Daglicht

Samenvatting

De bestuurder van een eenmotorig propellervliegtuig vloog ongeautoriseerd door het luchtvaartterreinverkeersgebied (ATZ) van de vliegbasis Soesterberg en kwam hierbij bijna in botsing met een zojuist opgestegen zweefvliegtuig.

Omschrijving van het voorval

PH-HGO, een Reims F152, voerde een overlandvlucht uit vanaf Rotterdam Airport (EHRD) onder zichtvliegvoorschriften (VFR). Aan boord bevond zich alleen de bestuurder.

PH-774, een eenpersoons Schleicher ASK 23B, voerde een lokale vlucht uit vanaf vliegbasis Soesterberg (EHSB) onder zichtvliegvoorschriften. Aan boord bevond zich de bestuurder.

Na de start vanaf EHRD klom de PH-HGO naar een hoogte tussen de 1.300 en 1.400 voet AMSL¹, welke werd aangehouden tot de zuidoostelijke grens van het naderingsverkeersleidingsgebied Schiphol TMA 1 werd gepasseerd. Vervolgens nam de bestuurder contact op met Dutch Mil Info² en werd op de route Lelystad-Teuge geklommen naar een hoogte van circa 3.500 voet AMSL. Tussen Teuge en de grens van het plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied (CTR) van EHSB³ daalde de bestuurder naar circa 1.400 voet AMSL. De bestuurder verklaarde dat hij voor het binnengaan van de CTR toestemming vroeg aan Dutch Mil Info om de CTR te kruisen vanuit het oosten, via de

¹ Boven gemiddeld zeeniveau (above mean sea level).

² Militaire vluchtinformatieverstrekkingsdienst.

³ Elevatie EHSB: 66 voet boven gemiddeld zeeniveau.

vliegbasis en vervolgens over de stad Utrecht. De PH-HGO kreeg de toestemming (*PHHGO crossing approved, mind gliders and other crossing traffic*) en kruiste vervolgens de CTR.

De bestuurder verklaarde dat zijn hoogtemeter was ingesteld volgens de door Dutch Mil Info opgegeven regionale QNH.⁴ Op welke waarde kon hij zich niet meer herinneren. De mode A/C transponder⁵ van de PH-HGO stond aan en ingesteld op 7000, wat een gebruikelijke waarde is voor VFR-vluchten.

Omstreeks 11.30 uur UTC⁶ steeg de PH-774 op middels een lierstart. Vlak nadat de bestuurder op een hoogte van circa 1.200 voet AAL⁷ de neus naar beneden bracht om vervolgens de kabel te ontkoppelen, zag de bestuurder circa 30 tot 50 meter voor zich de PH-HGO die op een hoogte van circa 15 tot 30 meter onder hem van links naar rechts passeerde. De bestuurder ontkoppelde meteen de kabel en de lierman nam het vermogen van de lier volledig terug. Het zweefvliegtuig passeerde het motorvliegtuig boven- en achterlangs (vanaf de startplaats gezien). De bestuurder van de PH-774 verklaarde dat de PH-HGO geen uitwijkmanoeuvre maakte en recht over de lier heen vloog.

De bestuurder van de PH-HGO verklaarde dat hij het zweefvliegtuig had waargenomen toen hij net een linkerbocht had gemaakt, ten noorden van baan 09-27 van vliegbasis Soesterberg, in de richting van de stad Utrecht. Het zweefvliegtuig bevond zich toen in de 3-uurs positie van de PH-HGO en had de lierkabel al ontkoppeld. De bestuurder schatte de onderlinge afstand op circa 75-100 meter horizontaal en circa 90 meter vertikaal.

Radardata geeft aan dat de PH-HGO ten oosten van Soesterberg de daling van 3.500 voet naar 1.400 voet AMSL heeft ingezet. Om 11.21 uur werd circa 5,5 km ten oosten van de Schiphol TMA-5 alleen een primaire echo weergegeven. Kort hierna werd deze echo niet meer weergegeven, behalve dat de echo nog even kort zichtbaar was op circa 2 km ten oosten van baan 27 te Soesterberg. Het gevolg hiervan is dat er geen hoogte-uitlesing van de PH-HGO mogelijk was.

Het luchtruim waarin beide luchtvaartuigen zich bevonden ten tijde van het voorval is gecontroleerd en heeft ICAO luchtruimclassificatie C⁸ tot een hoogte van 3.000 voet AMSL. In dit weekeinde was de plaatselijke luchtverkeersleiding van Soesterberg niet actief en moest toestemming voor het kruisen van het luchtruim bij Dutch Mil Info worden aangevraagd.

Buiten de gepubliceerde normale openstellingsuren van gecontroleerde militaire luchtvaartterreinen mogen, met een speciale ontheffing, activiteiten van privé- en zakenluchtvaart waaronder zweefvliegen plaatsvinden. Voor de bescherming van deze activiteiten is er een luchtvaartterreinverkeersgebied⁹ (ATZ) ingesteld binnen de betreffende militaire CTR. Overvliegende luchtvaartuigen die een militaire CTR kruisen met een ATC-klaring¹⁰ buiten de normale openstellingsuren van het luchtvaartterrein moeten de ATZ vermijden. Gezagvoerders van zweefvliegtuigen van de Amsterdamsche Club voor Zweefvliegen (waar de PH-774 eigendom van is) mogen op grond van een ontheffing van het ministerie van Defensie vliegen in de Soesterberg ATZ.

Voor de vlucht van de PH-HGO was een VFR-vliegplan ingediend.

⁴ QNH: hoogtemeterinstelling om de hoogte boven gemiddeld zeeniveau te verkrijgen wanneer men op de grond staat.

⁵ Transponders zenden autonoom periodiek een signaal uit en/of reageren op een signaal dat door een secundaire radar wordt uitgestuurd. Als antwoord daarop sturen ze een signaal terug, dat informatie bevat over de identiteit van het vliegtuig waarin ze zijn ingebouwd, eventueel aangevuld met gegevens over koers, snelheid, vlieghoogte et cetera. Dit signaal wordt door de radar weer opgevangen en verder verwerkt.

⁶ Alle tijden in het rapport zijn 'universal time co-ordinated' (UTC) tenzij anders vermeld. Ten tijde van het voorval was de lokale tijd (LT) gelijk aan UTC + 2 uur.

⁷ Boven luchtvaartterreinniveau (above aerodrome level).

⁸ De bepalingen voor VFR-verkeer in luchtruimclassificatie C zijn schematisch weergegeven op pagina 3.

⁹ Een cirkelvormig gebied met een straal van 2 NM rond het middelpunt van de CTR, van de grond tot 1.500 voet boven luchtvaartterreinniveau. ATZ = air traffic zone.

¹⁰ Klaring van de luchtverkeersleiding. ATC = air traffic control.

Onderzoek en analyse

Onderzoekers van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid hebben zelf niet met de betrokkenen gesproken. Dit rapport berust op het onderzoek en het rapport¹¹ van de Air Traffic Incident Commission (ATIC) en schriftelijke verklaringen van de betrokkenen.

De AUTO METAR¹² van vliegbasis Soesterberg meldde om 11.25 uur:

Wind: 210/11¹³
Zicht: > 10 km
Bewolking: geen opgave in een AUTO METAR
QNH: 1012 hPa

Het voorval vond plaats in gecontroleerd luchtruim van de Amsterdam FIR¹⁴ met luchtruimclassificatie C. Hierin gelden de volgende bepalingen voor VFR-verkeer:

	VFR
Separatie	VFR van IFR ¹⁵
Dienstverlening	Air traffic control service voor separatie van IFR ¹⁶ ; VFR verkeersinformatie (and <i>traffic avoidance advice</i> op verzoek)
VMC¹⁷ minima	5 km meter zicht, 1500 meter horizontaal en 1000 voet verticaal van wolken
Snelheidsbeperkingen	250 knopen IAS beneden FL100 ¹⁸
Radiocommunicatie	Vereist
ATC-klaring	Vereist

Artikel 7 van de Regeling Luchtverkeersdienstverlening bepaalt, voor zover hier van belang, het volgende: "Buiten de openstellingsuren van een gecontroleerd militair luchtvaartterrein is het gebied met een straal van twee zeemijlen rond het middelpunt van het plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied, tot een hoogte van 1.500 voet AAL, aangewezen als bijzonder luchtverkeersgebied ter bescherming van het luchtvaartterreinverkeer. Dit gebied wordt aangeduid als ATZ voorafgegaan door de naam van het luchtvaartterrein. VFR-vluchten in de bedoelde ATZ's zijn verboden. Dit geldt niet voor gezagvoerders aan wie door de Minister van Defensie ontheffing is afgegeven voor medegebruik van het betreffende luchtvaartterrein voor de recreatieve luchtvaartbeoefening".

De gezagvoerder van de PH-HGO verklaarde dat hij, vliegend op 1.400 voet AMSL, van Dutch Mil Info toestemming had gekregen "om het luchtruim bij Soesterberg te kruisen, vanuit het oosten, via het veld, over de stad Utrecht." De hoogte waarop dit zou geschieden werd hierbij niet vermeld. Aangezien de hoogte van de PH-HGO niet meer afgelezen kon worden, kon Dutch Mil Info niet voorzien dat de ATZ-kruising zou plaatsvinden.

De ATIC is van mening dat het onbegrijpelijk is dat de PH-HGO, zelfs als de genoemde toestemming zou zijn verkregen, precies over het luchtvaartterrein vloog. In zijn rapport meldt de ATIC dat het toch bij Nederlandse vliegers algemeen bekend mag worden verondersteld dat op veel Nederlandse militaire luchtvaartterreinen buiten openstellingstijd zweefvliegen plaatsvindt en vaak met de lierstart methode. In de AIP¹⁹ is voor het luchtvaartterrein Soesterberg een lierka belhoogte vermeld van maximaal 2.000 voet AAL. Vliegers worden gewaarschuwd dat zweefvliegtuigen tot

¹¹ Rapport nr. 0609, 23 maart 2007.

¹² Normaal meteorologisch rapport voor luchtvaartterreinen (in meteorologische code).

¹³ Gemiddelde richting in graden t.o.v. het ware noorden van waaruit de wind waait/windsnelheid in knopen.

¹⁴ FIR staat voor vluchtinformatiegebied (flight information region).

¹⁵ IFR staat voor instrument flight rules, ofwel instrumentvliegvoorschriften.

¹⁶ Buiten de openstellingsuren van een gecontroleerd militair luchtvaartterrein, hoewel de CTR's zijn geclassificeerd als luchtruimclassificatie C, wordt geen luchtverkeersleiding en *traffic avoidance service* gegeven; alleen verkeersinformatie is beschikbaar.

¹⁷ VMC staat voor visual meteorological conditions, ofwel zichtweersomstandigheden.

¹⁸ FL staat voor flight level.

¹⁹ AIP staat voor aeronautical information publication.

deze hoogte kunnen worden opgelijed en dat de lierkabel een bijna onzichtbaar obstakel kan vormen. De ATIC is van mening dat het vliegen, tijdens het weekend, midden over het landingsterrein van een vliegbasis, pal boven de positie van de zweefvlieglier, op een hoogte van 1.400 voet AMSL, een onveilige vluchtuitvoering is. De indruk is gewekt dat de gezagvoerder zich dit niet heeft gerealiseerd. De Onderzoeksraad deelt deze meningen van de ATIC.

De maximale lierkabelhoogte voor luchtvaartterrein Soesterberg van maximaal 2.000 voet AAL, zoals vermeld in de AIP, komt niet overeen met de hoogte van een ATZ, welke 1.500 voet AAL is. De bestuurder van een luchtvaartuig dat zich boven de ATZ van luchtvaartterrein Soesterberg bevindt op een hoogte tussen de 1.500 en 2.000 voet AAL waant zich ten opzichte van het lierbedrijf veilig, terwijl dit dus niet het geval is. De Onderzoeksraad beveelt de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) dan ook aan de verticale dimensies van luchtvaartterreinverkeersgebieden (ATZ's) van gecontroleerde militaire luchtvaartterreinen te herzien in relatie tot de in de AIP gepubliceerde maximale lierkabelhoogten.

De ATIC beveelt in haar rapport de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) aan om zorg te dragen voor een zo'n breed mogelijk gedragen publicatie binnen de *general aviation* met betrekking tot de noodzaak van een goede vluchtuitvoering.

Conclusie

De Onderzoeksraad concludeert dat het voorval is ontstaan doordat de PH-HGO ongeautoriseerd de ATZ is binnengevlogen en daarbij de PH-774 dicht heeft genaderd.

Aanbeveling

De Onderzoeksraad beveelt de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) aan de verticale dimensies van luchtvaartterreinverkeersgebieden van gecontroleerde militaire luchtvaartterreinen zodanig te herzien dat een veilige marge met de in de AIP gepubliceerde maximale lierkabelhoogten is gewaarborgd.

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.