

ALGEMENE GEGEVENS

Nummer voorval: 2008074/2008097
Classificatie: Ernstig incident
Datum, tijd¹ voorval: 1 augustus 2008, 11.39 uur
Plaats voorval: Teuge Airport (EHTE)

Luchtvaartuig #1

Registratie luchtvaartuig: PH-WJK
Type luchtvaartuig: Robinson R44
Soort luchtvaartuig: Eénmotorige helikopter
Soort vlucht: Testvlucht
Fase van de vlucht: Start
Schade aan luchtvaartuig: Geen
Aantal bemanningsleden: Twee (bestuurder en grondwerktuigkundige)
Aantal passagiers: Geen
Persoonlijk letsel: Geen

Luchtvaartuig #2

Registratiekenmerk: PH-CIS
Type luchtvaartuig: SOCATA-GA TB 9
Soort luchtvaartuig: Eénmotorig propellervliegtuig
Soort vlucht: Lesvlucht
Fase van de vlucht: Start
Schade aan luchtvaartuig: Geen
Aantal bemanningsleden: Twee (instructeur en leerling)
Aantal passagiers: Geen
Persoonlijk letsel: Geen

Overige schade: Geen
Lichtcondities: Daglicht

SAMENVATTING

Een helikopter en een éénmotorig propellervliegtuig kwamen bijna met elkaar in botsing tijdens de start.

De feitelijke informatie in dit rapport is gebaseerd op een beperkt onderzoek door de Onderzoeksraad voor Veiligheid, de verklaringen van beide bestuurders, de verklaring van de dienstdoende assistent havenmeester en informatie verkregen van het KNMI².

¹ Tenzij anders vermeld zijn alle tijden lokale tijden.

² Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut.

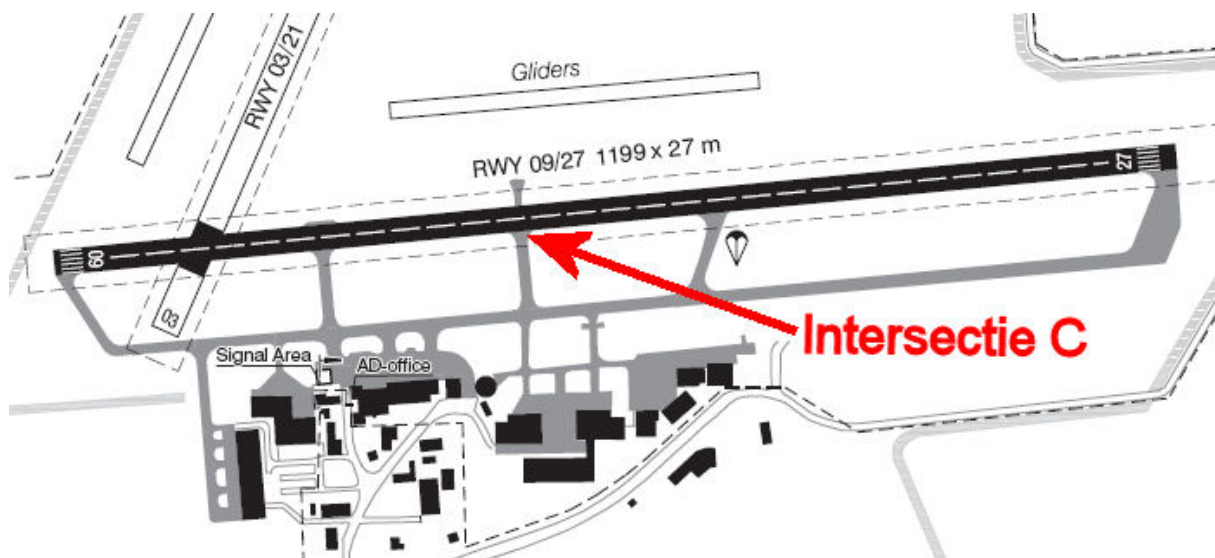
FEITELIJKE INFORMATIE

De vlucht

De PH-WJK was na het uitvoeren van een onderhoudsbeurt gereed voor het maken van een lokale testvlucht vanaf Teuge Airport. Aan boord bevonden zich de bestuurder en een grondwerktuigkundige.

De PH-CIS was eerder op de dag van Lelystad Airport (EHLE) naar Teuge Airport gevlogen. Aan boord bevonden zich een instructeur en een leerling. Na ongeveer een uur op Teuge Airport te hebben doorgebracht begon de PH-CIS aan de terugvlucht naar Lelystad Airport. Het vliegtuig werd opgelijnd voor de start vanaf baan 27 en de bemanning maakte via de radio hun intenties kenbaar aan Teuge Radio. Volgens de verklaring van de instructeur waren de landingslichten van de PH-CIS ontstoken.

Na het loskomen en vliegend op een hoogte van ongeveer 10 voet bij een snelheid van ongeveer 80 knopen, zag de bemanning een helikopter, de PH-WJK, vanaf intersectie C de baan opdraaien en met de neus in de baanrichting opstijgen. De instructeur nam direct de besturing over van de leerling en maakte een steile bocht naar rechts om de helikopter te ontwijken. De minimale onderlinge afstand was ongeveer 20 meter. De inzittenden van de PH-CIS vlogen vervolgens door naar Lelystad Airport. De testvlucht van de PH-WJK verliep zonder problemen waarna de helikopter weer landde op Teuge Airport. De bestuurder van de PH-CIS meldde het voorval door het indienen van een AIRPROX³ ("Aircraft Proximity") Report Form.



Afbeelding 1: Teuge Airport

Het weer

Het zicht was meer dan 10 km en er was lichte bewolking aanwezig tussen 3000 en 5000 voet. Volgens een weerrapport van het KNMI kwam de wind aan de grond ten tijde van het voorval uit een richting van 250 graden en met een windsterkte van 13 knopen.

³ Een AIRPROX is een situatie waarbij naar de mening van een bestuurder of een luchtverkeersleider zowel de afstand en het hoogteverschil, tussen twee luchtvaartuigen (dan wel tussen een luchtvaartuig en een toestel dat geen luchtvaartuig is in de zin van de Luchtvaartwet) als hun richting en snelheid zodanig waren dat de veiligheid van het betrokken luchtverkeer in het gedrang kan zijn geweest.

De gezagvoerder van de PH-CIS

De gezagvoerder (instructeur) was een 23-jarige man.

Type brevet	CPL (<i>commercial pilot licence</i>)
Bevoegdheidverklaringen	SEP (<i>single engine piston</i>) FI (<i>flight instructor</i>) RT (<i>radiotelephony</i>)
Aantal uren in totaal	Circa 700 uur
Aantal uren op type	Circa 200 uur
Aantal uren op alle typen in de laatste drie maanden	Circa 120 uur

Tabel 1: Ervaring gezagvoerder PH-CIS

De bestuurder van de PH-WJK

De bestuurder was een 67-jarige man.

Type brevet	CPL (<i>commercial pilot licence</i>)
Bevoegdheidverklaringen	Robinson R44 type rating RT (<i>radiotelephony</i>)
Aantal uren in totaal	Circa 900 uur
Aantal uren op type	Circa 200 uur
Aantal uren op alle typen in de laatste drie maanden	Circa 20 uur

Tabel 2: Ervaring bestuurder PH-WJK

ONDERZOEK EN ANALYSE

Het voorval

De dienstdoende assistent havenmeester van Teuge Airport had de bijna botsing zien gebeuren. Volgens zijn verklaring had de bestuurder van de PH-CIS zijn vertrek vanaf baan 27 kenbaar gemaakt via Teuge Radio. De assistent havenmeester verklaarde tevens dat hij geen melding had gehoord van de bestuurder van de PH-WJK. De bestuurder van de PH-WJK was na de vlucht uitgenodigd door de assistent havenmeester om uitleg te geven. Uit dat gesprek en uit een schriftelijke verklaring van de bestuurder van de PH-WJK bleek dat zowel hij, als de meegevoegen grondwerktuigkundige, de PH-CIS niet hadden gezien op de baan noch hadden gehoord op de radio. In de schriftelijke verklaring van de bestuurder van de PH-WJK stond verder dat hij aan Teuge Radio had gemeld dat hij op ging stijgen en dat de assistent havenmeester niets had gezegd over een tweede toestel. Het is niet bekend welke radiofrequentie de bestuurder van de PH-WJK had geselecteerd en of het volume van de radio was open gedraaid.

Teuge Airport

Teuge Airport is een ongecontroleerd luchtvaartterrein en beschikt over twee banen. De hoofd baan 09/27 is verhard en is 1199 meter lang. Baan 03/21 is een grasbaan met een lengte van 700 meter. Er wordt op Teuge Airport geen luchtverkeersleiding verstrekt. Bestuurders zijn eerst en vooral zelf verantwoordelijk voor een veilig en ordelijk gedrag in het luchtvaartterreinverkeer en separatie met ander vliegverkeer. Deze verantwoordelijkheid wordt uitgeoefend op basis van het houden van uitkijk en het zondig nemen van uitwijkacties ("see-and-avoid" principe). Op verzoek kan een bestuurder luchtvaartterreininformatie verkrijgen via Teuge Radio maar radiocontact is niet verplicht. De havenmeester is belast met de dagelijkse uitvoering van het toezicht op het luchtvaartterrein en in het bijzonder met het toezicht op de veiligheid en de goede orde daarop. De havenmeester heeft de bevoegdheid het opstijgen van luchtvaartuigen te verbieden of te beletten. In de geluidsbeperkende procedures van Teuge Airport is onder andere opgenomen dat het uitvoeren van circuit-, rond- en lesvluchten met helikopters is verboden. Omdat het in het geval van de PH-WJK om een testvlucht ging, was de vlucht toegestaan. Voor het opstijgen vanaf een intersectie zijn geen regels opgesteld.

Vermijden van botsingen

Volgens de luchtvaartvoorschriften moet tijdens de gehele vlucht, dus ook tijdens taxiën, een luchtvaartuig voldoende afstand van andere luchtvaartuigen houden, teneinde botsingsgevaar te voorkomen. Wat betreft voorrangregels zijn helikopters en motorvliegtuigen gelijkwaardige luchtvaartuigen. Aan een startend luchtvaartuig of aan een luchtvaartuig dat op het punt staat te starten, alsmede aan landende luchtvaartuigen moet door een taxiënd luchtvaartuig voorrang worden verleend. In dit geval had de bestuurder van de PH-WJK voorrang moeten verlenen aan de bestuurder van de PH-CIS.

CONCLUSIE

De Raad concludeert dat de bijna botsing was veroorzaakt doordat de bestuurder van de PH-WJK was opgestegen terwijl de PH-CIS op dezelfde baan aan de start bezig was. Volgens de verklaring van de bestuurder had hij geen oproep van de PH-CIS gehoord en had hij de PH-CIS ook niet gezien. De Raad benadrukt dat zeker in het geval van een start anders dan vanaf het begin van een baan, een bestuurder zich extra moet verzekeren of er zich geen verkeer op de baan dan wel in de landingsfase bevindt. Een correct gebruik van de boordradio door alle piloten en de havenmeester is een belangrijk hulpmiddel om inzicht te krijgen in de vliegbewegingen op en rondom een vliegveld.