

ALGEMENE GEGEVENS

Nummer voorval: 2008105
Classificatie: Ernstig incident
Datum, tijd¹ voorval: 3 januari 2008, 12.30 uur
Plaats voorval: Lelystad Airport

Luchtvaartuig 1

Registratie luchtvaartuig: PH-MLL
Type luchtvaartuig: SOCATA-GA TB 20
Soort luchtvaartuig: Eénmotorig propellervliegtuig
Soort vlucht: Overland
Fase van de vlucht: Nadering
Schade aan luchtvaartuig: Geen
Aantal bemanningsleden: Twee
Aantal passagiers: Eén
Persoonlijk letsel: Geen

Luchtvaartuig 2

Registratie luchtvaartuig: PH-VFC
Type luchtvaartuig: Piper PA-28
Soort luchtvaartuig: Eénmotorig propellervliegtuig
Soort vlucht: Overland
Fase van de vlucht: Nadering
Schade aan luchtvaartuig: Geen
Aantal bemanningsleden: Eén
Aantal passagiers: Geen
Persoonlijk letsel: Geen

Overige schade: Geen
Lichtcondities: Daglicht

SAMENVATTING

Twee propellervliegtuigen kwamen bijna met elkaar in botsing in het luchtverkeerscircuit van Lelystad Airport.

De feitelijke informatie in dit rapport is gebaseerd op een onderzoek door de Onderzoeksraad voor Veiligheid en de verklaringen van beide bestuurders.

¹ Tenzij anders vermeld zijn alle tijden lokale tijden.

FEITELIJKE INFORMATIE

De vlucht

PH-MLL, een SOCATA-GA TB 20, maakte een overlandvlucht van Rotterdam Airport naar Lelystad Airport. Aan boord bevonden zich een instructeur en twee leerlingpiloten, waarvan er één op de achterbank zat. Na het binnenvliegen van het luchtverkeerscircuit op Lelystad Airport via het verplichte meldingspunt Bravo, vloog de leerlingpiloot een rechterhand rugwindbeen om een nadering te maken voor baan 05. Omdat een bocht naar het basisbeen niet kon worden gemaakt vanwege aanwezig vliegverkeer in het rechterhand circuit voor baan 05, verlengde de leerlingpiloot zijn rugwindbeen. De instructeur gaf hiervoor een radiotransmissie op de Lelystad Radio frequentie met de woorden: "PH-MLL extending downwind".

Op dit moment bevond PH-VFC, een Piper PA-28, zich aan het begin van het rugwindbeen, ongeveer ter hoogte van het begin van baan 23. PH-VFC had een lokale vlucht gemaakt vanaf Lelystad Airport. Aan boord bevond zich alleen de bestuurder.

De bestuurder van PH-VFC meldde dat het horizontale zicht die dag slecht was. Hij had het toestel dat voor hem vloog, PH-MLL, in zicht. Via de radio maakte de bestuurder van een helikopter een verzoek², waarop vanuit de toren in eerste instantie afwijzend werd gereageerd. Dit had tot gevolg dat de bestuurder van PH-VFC begon uit te kijken naar de helikopter om te zien of deze een gevaar voor hem opleverde. Nadat hij de helikopter had gelokaliseerd op het eindnaderingsbeen was hij PH-MLL uit het oog verloren. De bestuurder vloog door op het eindnaderingsbeen tot het veld waar de parachutisten landen. Voor dit veld maakte hij een bocht naar rechts naar het basisbeen.

Na het basisbeen draaide PH-MLL naar het eindnaderingsbeen en maakte de instructeur de radiotransmissie: "PH-MLL final number 2". Op dat moment vloog een motorvliegtuig voor PH-MLL op het eindnaderingsbeen voor baan 05. De instructeur van PH-MLL verklaarde dat op het eindnaderingsbeen PH-VFC linksboven PH-MLL verscheen. Hij schatte de afstand tussen beide vliegtuigen ongeveer drie tot vier meter. Onmiddellijk nam de instructeur de besturing van het vliegtuig over en maakte een steile duik naar beneden om een botsing te voorkomen.

Met het geven van vermogen vergrootte hij de separatie om vervolgens te landen op baan 05. In die tijd zag de bestuurder van PH-VFC de PH-MLL en maakte een doorstart.

De instructeur van PH-MLL meldde het voorval door het indienen van een AIRPROX³ ("Aircraft Proximity") Report Form. Hierin stond ondermeer vermeld dat het zicht tien kilometer was, dat er geen bewolking onder de 2000 voet aanwezig was en dat er sprake was van zichtvliegomstandigheden.

Lelystad Airport

Lelystad Airport is een ongecontroleerd luchtvaartterrein en beschikt over twee banen. De hoofdbaan 05/23 is verhard en is 1250 meter lang. Een grasstrip (05/23) van 430 meter wordt alleen gebruikt voor lichtgewicht vliegtuigen.

² De bestuurder van PH-VFC kon zich niet meer herinneren wat voor verzoek het betrof.

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.

Er wordt op Lelystad Airport geen verkeersleiding verstrekt. Wel is er rond de luchthaven een luchtvaartterreinverkeersgebied⁴ ingesteld. Binnen de grenzen van dit gebied mogen slechts vluchten worden uitgevoerd die deel uitmaken van het luchtvaartterreinverkeer en radiocontact hebben met de havendienst op de frequentie van Lelystad Radio. De circuits moeten binnen de limieten van het luchtvaartterreinverkeersgebied gevlogen worden. De bestuurders zijn zelf verantwoordelijk voor separatie met andere vliegtuigen.

ONDERZOEK EN ANALYSE

PH-MLL en PH-VFC vlogen beide op het rugwindbeen van baan 05 en hadden radiocontact met Lelystad Radio. Aan het einde van het rugwindbeen was het voor PH-MLL niet mogelijk naar het basisbeen te draaien in verband met aanwezig vliegverkeer. De bestuurder van PH-MLL verlangde daarom zijn rugwindbeen, hetgeen toegestaan is, mits het circuit niet zodanig verlegd wordt dat het luchtvaartterreinverkeersgebied wordt verlaten. Met het verlengen van het rugwindbeen werd het circuit van PH-MLL vergroot. De bestuurder van PH-VFC verlangde zijn rugwindbeen, omdat hij PH-MLL uit het oog was verloren. Na ingedraaid te zijn naar het basisbeen, kwam PH-VFC vervolgens bij het indraaien naar het eindnaderingsbeen bijna in botsing met PH-MLL.

PH-VFC is een eenmotorige laagdekker. Een laagdekker is een vliegtuig waarbij de vleugels laag geplaatst zijn. Het nadeel van een laagdekker is dat bij het ingaan van een bocht de omhoog gaande vleugel het zicht van eventueel naderend en lager vliegend verkeer belemmert. Bij het ingaan van de rechterbocht naar het basisbeen en het eindnaderingsbeen belemmerde de linkervleugel het zicht van de bestuurder naar links, zodat PH-MLL aan het zicht werd onttrokken.

Separatie van verkeer in het circuit van Lelystad Airport gebeurt op basis van het principe 'see-and-avoid'. Hierbij zijn bestuurders van vliegtuigen zelf verantwoordelijk voor het houden van uitkijk naar ander verkeer en het zo nodig uitwijken om een botsing te voorkomen. Het gebruik van de radio kan een ondersteuning zijn van het 'see-and-avoid' concept. De radiotransmissies helpen mee aan het bouwen van een mentaal plaatje van het omringende verkeer en verhogen daardoor de zogenaamde 'situational awareness'.⁵ De radiotransmissies van PH-MLL op het rugwindbeen en het eindnaderingsbeen hebben niet kunnen voorkomen dat de bestuurder van PH-VFC de PH-MLL uit het oog verloor.

De bewolking bevond zich boven hoogte van het circuit. Er werd voldaan aan de minimale zichtweersomstandigheden voor VFR⁶-verkeer in luchtruimclassificatie G.⁷ Gezien de tegenstrijdige verklaringen van beide bestuurder betreffende het zicht kan niet met zekerheid worden vastgesteld of de weersomstandigheden een rol van betekenis hebben gespeeld bij het ontstaan van het incident.

⁴ Dit gebied dient ter bescherming van het plaatselijk luchtverkeer.

⁵ Hiermee wordt bedoeld dat de piloot te allen tijde op de hoogte is van hetgeen er om hem heen gebeurt.

⁶ Visual flight rules (zichtvliegvoorschriften).

⁷ Klasse G staat voor ongecontroleerd luchtruim.

CONCLUSIE

De bijna-botsing tussen PH-MLL en PH-VFC werd veroorzaakt doordat de bestuurder van PH-VFC de PH-MLL uit het oog verloor in het luchtverkeerscircuit van Lelystad Airport. De radiotransmissies van PH-MLL op het rugwindbeen en het eindnaderingsbeen hebben het bewustzijn van de bestuurder van PH-VFC van de vliegtuigen in zijn omgeving niet verhoogd. Het feit dat PH-VFC een laagdekker is heeft bijgedragen aan het feit dat PH-MLL niet is opgemerkt.