

ALGEMENE GEGEVENS

Nummer voorval:	2009008
Classificatie:	Ernstig incident
Datum, tijd ¹ voorval:	29 januari 2009, 16.17 uur
Plaats voorval:	Amsterdam Schiphol Airport
Registratie:	G-JBIS
Type luchtvaartuig:	Cessna Citation II/C550
Soort luchtvaartuig:	Tweemotorig straalvliegtuig
Soort vlucht:	Chartervlucht
Fase van de vlucht:	Nadering baan 22
Schade aan luchtvaartuig:	Geen
Aantal bemanningsleden:	Twee
Aantal passagiers:	Twee
Persoonlijk letsel:	Geen
Overige schade:	Geen
Lichtcondities:	Daglicht

SAMENVATTING

Een Cessna Citation II/550 brak de nadering voor baan 22 op Amsterdam Schiphol Airport af omdat een sleepcombinatie met een Airbus 330 op hetzelfde moment baan 22 bij G2 overstak.

FEITELIJKE INFORMATIE

G-JBIS, een tweemotorig straalvliegtuig, maakte een vlucht met twee bemanningsleden en twee passagiers van Berlin Brandenburg International Airport in Duitsland naar Amsterdam Schiphol Airport. In de naderingsfase op 7,4 mijl voor baan 22, om 16.16 uur, nam de bemanning van G-JBIS contact op met de baanverkeersleider van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en kreeg toestemming te landen op baan 22.

¹ Alle tijden in dit rapport zijn lokale tijden tenzij anders vermeld.

De torenbezetting bestond die middag uit vier personen: een baanverkeersleider², een assistent-verkeersleider³, een grondverkeersleider⁴ en een start-up verkeersleider.⁵ De baanverkeersleider was verantwoordelijk voor baan 24, die als startbaan werd gebruikt, en al het vliegverkeer voor baan 22.

Om 16.17 uur vroeg de bestuurder van een sleepcombinatie met een Boeing 737 met de roepnaam BDD op het baankanaal⁶ toestemming baan 04-22 te mogen kruisen bij G2. Zie figuur 1. De assistent-verkeersleider verifieerde de positie van BDD en vroeg aan de baanverkeersleider of er toestemming verleend kon worden. De baanverkeersleider antwoordde bevestigend en schakelde de stopbarlichten uit. De assistent-verkeersleider gaf BDD toestemming, waarop deze de baan kruiste. Ongeveer een minuut later meldde BDD dat baan 04-22 weer vrij was. De stopbarlichten werden automatisch weer op rood gezet. Een halve minuut later meldde zich een volgende sleepcombinatie op de radio met de roepnaam AOA. Deze wilde ook bij G2 baan 04-22 kruisen met een Airbus 330. De bestuurder vroeg toestemming baan 22 te mogen kruisen, waarna de stopbarlichten werden gedoofd. De assistent-verkeersleider gaf een klaring en zonder te stoppen reed de bestuurder van AOA baan 22 op. De bestuurder van AOA verklaarde dat hij een vliegtuig in de naderingsfase voor baan 22 zag vliegen, maar omdat de stopbarlichten gedoofd werden, was hij in de veronderstelling dat het vliegtuig niet voor baan 22 vloog maar een nadering maakte voor een andere baan.

Na de gegeven toestemming aan AOA de baan te kruisen, keek de assistent-verkeersleider op de radar en zag G-JBIS vlak voor baan 22 op het radarscherm. Om dit te bevestigen, keek zij naar buiten en zag G-JBIS op final. De assistent-verkeersleider maakte onmiddellijk een transmissie op de radio dat AOA moest wachten. Op dat moment initieerde de bemanning van G-JBIS een doorstart.

Na de doorstart kreeg AOA toestemming verder te rijden en na een visueel circuit landde G-JBIS zonder verdere bijzonderheden op baan 22.

Het weer

Ter plaatse van het voorval heersten zichtvliegomstandigheden. Het zicht was meer dan tien kilometer en er was geen neerslag. De wind aan de grond kwam uit de richting van 100 graden met acht knopen en er was geen bewolking beneden de 5000 voet.

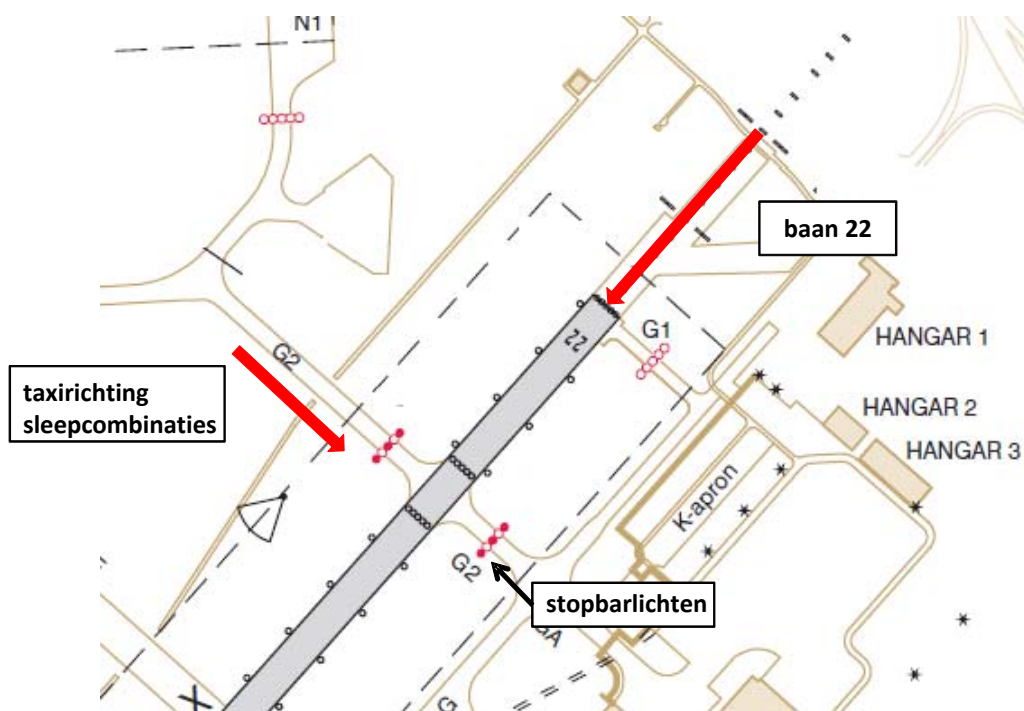
² De baanverkeersleider is verantwoordelijk voor de plaatselijke verkeersleiding met uitzondering van de vluchten die onder de grondverkeersleider vallen.

³ De assistent-verkeersleider heeft een algemeen assisterende taak in de verkeerstoren die onder andere de ondersteuning inhoudt van de baanverkeersleider, het geleiden van voertuigen in het manoeuvreergebied onder de verantwoordelijkheid van de grondverkeersleider en het kruisen van banen door sleepverkeer onder de verantwoordelijkheid van de baanverkeersleider.

⁴ De grondverkeersleider is verantwoordelijk voor de verkeersleiding van verkeer in het manoeuvreergebied met uitzondering van de banen beschikbaar voor start en landing.

⁵ De start-up verkeersleider geeft onder andere toestemming om de motoren te starten en draagt vluchten over aan de grondverkeersleider.

⁶ Op het baankanaal onderhoudt de assistent-verkeersleider onder meer contact met het sleepverkeer.



Figuur 1: kruising baan 22 met taxibaan G2 op Amsterdam Schiphol Airport

ONDERZOEK EN ANALYSE

Dit onderzoek is gebaseerd op verklaringen van de dienstdoende verkeersleidingfunctionarissen en sleeperspersoneel, het Air Safety Report van de Cessna Citation-bemanning, de transcripten opgesteld door LVNL van de torenfrequentie en het baankanaal, het onderzoeksrapport "2009-01-29 TWF64-sleep kruist baan 22" van LVNL en het weerrapport van het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut.

Op 16.16 uur meldde de bemanning van G-JBIS zich op de torenfrequentie met de mededeling dat zij 7,4 mijl verwijderd waren van het begin van baan 22 en bezig waren met de nadering. De baanverkeersleider antwoordde met het geven van een klaring te landen op baan 22. Uitgaande van een gemiddelde snelheid voor de Cessna Citation in de nadering van 150 mijl per uur betekende dit dat baan 22 voor ongeveer drie minuten niet gebruikt kon worden. Met het geven van toestemming aan de sleepcombinatie AOA de baan te kruisen en de klaring aan G-JBIS te landen op dezelfde baan werd een drempel weggenomen voor het ontstaan van een 'runway incursion'.⁷

Bij de taxibanen voor het oprijden van de banen zijn stopbarlichten geplaatst. Wanneer deze lichten op rood staan, mag de baan niet worden opgereden en moet voor de streep worden gewacht. De sleepcombinatie met de roepnaam BDD vroeg om 16.17 uur toestemming baan 22 te mogen kruisen bij G2. Deze toestemming werd verleend en de stopbarlichten werden uitgezet door de baanverkeersleider. Een minuut later meldde BDD dat hij baan 22 gekruist had. De assistent-verkeersleider bevestigde dit bericht. De stopbarlichten werden automatisch weer op rood gezet door detectie van het passeren van de sleepcombinatie. De bestuurder van de tweede sleepcombinatie (AOA) vroeg vervolgens toestemming te mogen kruisen, hetgeen hem door de

⁷ Er is sprake van een 'runway incursion' wanneer een vliegtuig, een voertuig of een persoon zich ten onrechte op de start- en of landingsbaan bevindt of binnen de beschermende zone daarvan.

assistent-verkeersleider werd verleend, nadat de stopbarlichten waren uitgezet. Doordat de lichten waren uit gezet, ging de bestuurder ervan uit dat het vliegtuig, dat hij in de naderingsrichting van baan 22 waarnam, niet de intentie had te landen op baan 22.

Op het moment van het incident was het erg rustig op de toren. Er was geen ander verkeer en er waren geen andere verstoringen zoals bijvoorbeeld telefoon. Deze rust heeft mogelijk bijgedragen aan het feit dat bij het geven van toestemming de baan te kruisen niet meer gedacht is aan de landingsklaring, gegeven aan G-JBIS.

CONCLUSIE

Door zowel G-JBIS als de sleepcombinatie AOA tegelijkertijd toestemming te geven voor het gebruik van baan 22, heeft een 'runway incursion' kunnen plaatsvinden.