

ALGEMENE GEGEVENS

Nummer voorval:	2009073
Classificatie:	Ernstig incident
Datum, tijd ¹ voorval:	1 september 2009, 19.59 uur
Plaats voorval:	Amsterdam Schiphol Airport
Registratie luchtvaartuig:	G-LEAA
Type luchtvaartuig:	Cessna 510 Mustang Citation
Soort luchtvaartuig:	Tweemotorig straalvliegtuig
Soort vlucht:	Chartervlucht
Fase van de vlucht:	Oplijnen baan 22
Schade aan luchtvaartuig:	Geen
Aantal bemanningsleden:	Twee
Aantal passagiers:	Geen
Persoonlijk letsel:	Geen
Overige schade:	Geen
Lichtcondities:	Daglicht

SAMENVATTING

Het toestel vertrok vanaf het platform van Schiphol-Oost en taxiede naar baan 22 om op te stijgen. Vervolgens reed het zonder toestemming van de verkeersleiding de startbaan op. Een ander vliegtuig, dat baan 22 naderde voor een landing, moest de nadering afbreken en een doorstart maken.

Dit rapport is gebaseerd op verklaringen van de bemanning van G-LEAA en van de dienstdoende verkeersleidingsfunctionarissen, het transcript van het radiotelefonieverkeer op de Schiphol delivery-, grond- en torenfrequenties en het rapport van het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut.

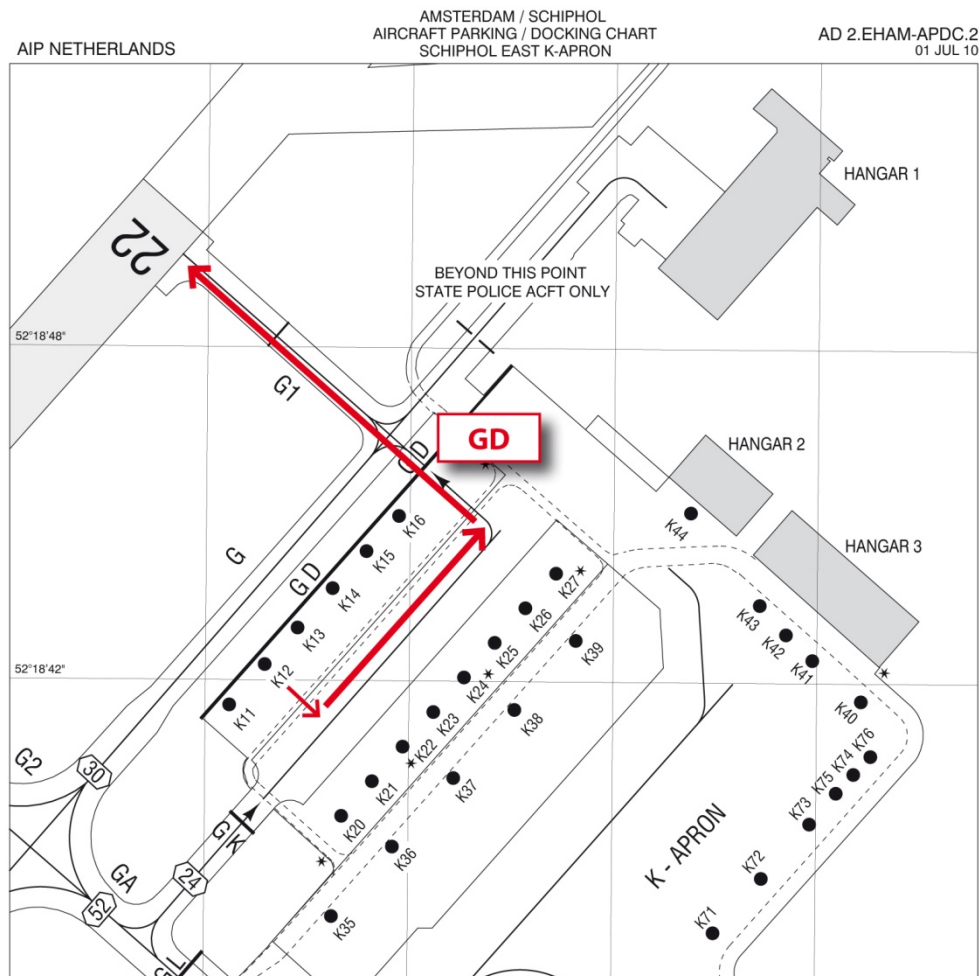
FEITELIJKE INFORMATIE

G-LEAA, een tweemotorig straalvliegtuig, stond geparkeerd op positie K12 op Schiphol-Oost van Amsterdam Schiphol Airport. De bemanning meldde zich om 19.44 uur op de frequentie van de verkeersleidingsdienst Schiphol Delivery. De 'delivery' verkeersleider² gaf de klaring voor een vlucht naar London Luton Airport in Groot-Brittannië en toestemming de motoren te starten.

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

² De delivery verkeersleider geeft onder meer en routeklaringen door aan vertrekkende vluchten en controleert vliegplangegevens.

Vervolgens kreeg de bemanning toestemming van het KLM Jet Center³ om te taxiën van parkeerpositie K12 naar punt GD (zie figuur 1).



Figuur 1: overzicht K-platform, taxibaan en begin van baan 22 op Amsterdam Schiphol Airport

Om 19.55 uur meldde zich de bemanning van een Cessna 525 met registratie PH-SOL bij de plaatselijke verkeersleiding Schiphol Tower met de mededeling dat zij baan 22 naderden voor de landing. Zij kreeg van de baanverkeersleider⁴ toestemming voor de landing op baan 22.

Om 19.56 uur, aangekomen bij punt GD, meldde de bemanning van G-LEAA zich bij de verkeersleidingsdienst Schiphol Ground met de woorden: "Schiphol hello, LNX3AA approaching GD". De grondverkeersleider⁵ antwoordde met: "hello LNX3AA, continue to runway 22". De bemanning bevestigde deze transmissie met de woorden: "continue to runway 22, LNX3AA".

³ KLM Jet Center is verantwoordelijk voor (taxi/sleep)bewegingen op het K-platform op Schiphol-Oost.

⁴ De baanverkeersleider is verantwoordelijk voor de plaatselijke verkeersleiding met uitzondering van de vluchten die onder de grondverkeersleider vallen.

⁵ De grondverkeersleider is verantwoordelijk voor de verkeersleiding van verkeer in het manoeuvreergebied met uitzondering van de banen beschikbaar voor start en landing.

Ongeveer 20 seconden later gaf de grondverkeersleider de opdracht contact op te nemen met Schiphol Tower op frequentie 119,22 MHz.

Met het geven van de opdracht contact op te nemen met Schiphol Tower, droeg de grondverkeersleider de verantwoordelijkheid ten aanzien van G-LEAA over aan de baanverkeersleider. Deze keek naar buiten en zag dat G-LEAA zich wel heel dicht bij de baan bevond. Na het instellen van de grondradar op het begin van baan 22 zag hij dat G-LEAA bezig was met oplijnen. Omdat PH-SOL zich vlak voor baan 22 bevond met de intentie te landen, gaf de baanverkeersleider dit vliegtuig direct opdracht om een doorstart te maken.

De bemanning van G-LEAA verklaarde dat zij, na de opdracht contact op te nemen met Schiphol Tower, de frequentie wijzigde, maar dat niet direct contact kon worden opgenomen, omdat de baanverkeersleider in gesprek was met ander verkeer gedurende een periode van ongeveer 30 seconden. Wel taxiede de bemanning van G-LEAA in deze tijd verder naar baan 22 en in de veronderstelling dat er toestemming voor was gegeven, nam zij de startpositie in aan het begin van baan 22. Gedurende deze periode zag de eerste officier een vliegtuig in de eindnadering voor baan 22. Hij communiceerde hierover met de gezagvoerder, maar zij zagen geen aanleiding het oprijden van de baan te onderbreken.

Nadat de bemanning van G-LEAA zich meldde op de frequentie van Schiphol Tower, gaf de baanverkeersleider opdracht om te blijven staan met de mededeling dat zij zonder toestemming de baan op waren gereden. De bemanning verklaarde dat zij volgens hun op de vorige frequentie hiervoor toestemming had gekregen. Nadat PH-SOL een doorstart had gemaakt, ontving de bemanning van G-LEAA toestemming te starten voor de vlucht naar London Luton Airport.

De bemanning

De bemanning van G-LEAA bestond uit twee piloten, een gezagvoerder en een eerste officier, die volgens het crew resource management⁶ met elkaar samenwerkten. De gezagvoerder zat in de linkerstoel en was verantwoordelijk voor het radioverkeer; de eerste officier zat in de rechterstoel en was verantwoordelijk voor de besturing van het vliegtuig.

De bemanning was in het bezit van geldige bewijzen van bevoegdheid en medische verklaringen voor het uitvoeren van de vlucht.

Type brevet	ATPL(A) C510 tot 13 december 2009
Medische verklaring	Klasse I tot 12 mei 2010
Aantal uren in totaal	4410
Aantal uren op type	445
Aantal uren op type gedurende laatste drie maanden	7

Tabel 1: ervaring gezagvoerder

⁶ Crew resource management is een managementsysteem dat optimaal gebruik van alle beschikbare bronnen – materiaal, procedures en mensen – bevordert opdat de veiligheid en efficiëntie wordt verhoogt.

Type brevet	UK CPL(A) C510 tot 13 december 2011
Medische verklaring	Klasse I tot 28 januari 2010
Aantal uren in totaal	500
Aantal uren op type	130
Aantal uren op type gedurende laatste drie maanden	7

Tabel 2: ervaring eerste officier

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 190 graden met twaalf knopen en er was geen bewolking beneden de 2500 voet.

ONDERZOEK EN ANALYSE

Amsterdam Schiphol Airport is een gecontroleerde luchthaven. Dit betekent dat ondermeer toestemming van de verkeersleiding moet worden gekregen om een taxibaan te gebruiken. De grondverkeersleider heeft, nadat de bemanning van G-LEAA zich meldde op de frequentie, de woorden "continue to runway 22" gebruikt met de intentie dat punt GD gepasseerd en naar het holding point van baan 22 getaxied mocht worden. De bemanning heeft deze transmissie bevestigd met dezelfde woorden.

Internationaal is vastgelegd⁷ dat de toestemming om naar een holding point te taxiën voor de start wordt verleend met de woorden: TAXI TO HOLDING POINT [number] [RUNWAY (number)] [HOLD SHORT OF RUNWAY (number) (or CROSS RUNWAY (number))] [TIME (time)].

De grondverkeersleider gebruikte niet de standaard terminologie.

De klaring om een baan op te rijden en vervolgens te wachten op de klaring om te starten wordt verleend met de woorden:

- LINE UP [AND WAIT];
- LINE UP RUNWAY (number)⁸;
- LINE UP. BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE.

De bemanning van G-LEAA zou dus alleen baan 22 mogen oprijden (om vervolgens te wachten op de startklaring) nadat zij van de verkeersleiding één van bovenstaande klaringen had ontvangen. Uit het overzicht van de gemaakte transmissies blijkt dat de bemanning een dergelijke klaring niet heeft ontvangen en ook niet heeft herhaald. De bemanning van G-LEAA heeft de transmissie van de grondverkeersleider ten onrechte gezien als klaring om baan 22 op te rijden.

Op Amsterdam Schiphol Airport zijn procedures van kracht bij beperkte zichtomstandigheden. Het gebruik van stopbars, rode lichten voor een baan, is daar een onderdeel van. Deze stopbars bevinden zich op taxibaan G1 (zie figuur 1) maar waren niet ontstoken, omdat er geen sprake was van beperkte zichtomstandigheden. De lichten van de stopbars hebben voor de bemanning van G-LEAA niet als barrière kunnen fungeren voor het oprijden van baan 22.

⁷ Doc 4444, ATM/501, Procedures for Air Navigation Services, Air Traffic Management, ICAO.

⁸ Indien er de mogelijkheid tot verwarring bestaat tijdens het gebruik van meerdere banen.

De eerste officier zat rechts in de cockpit en bediende de besturing. Hij verklaarde dat hij met het oprijden van de baan naar rechts keek en een vliegtuig in het verlengde van baan 22 zag. Echter, omdat hij geen radioverkeer hoorde op de ingestelde frequentie, ging hij ervan uit dat het vliegtuig een nadering maakte op een andere baan. Daarnaast was hij in de veronderstelling een klaring te hebben gekregen om de baan op te rijden en oordeelde dat het waargenomen vliegtuig geen factor van betekenis was. Wel communiceerde hij hierover met de gezagvoerder, die ook geen aanleiding zag het oprijden van de baan te onderbreken. Het feit dat er zich een vliegtuig in de naderingsfase naar baan 22 bevond en dit werd waargenomen door de bemanning van G-LEAA heeft het incident niet kunnen voorkomen.

CONCLUSIE

Door een verkeerde interpretatie van een klaring van de grondverkeersleider, waarbij niet de standaard terminologie werd toegepast, is de bemanning van G-LEAA zonder toestemming baan 22 opgereden.

Hoewel de bemanning naderend verkeer voor baan 22 waarnam, ondernam zij, ook na onderling overleg, hierop geen verdere actie.

Opmerking: Dit rapport is opgesteld in de Engelse en de Nederlandse taal. In geval van verschillen in interpretatie is de Nederlandse tekst doorslaggevend.