

Verlies van separatie na CTR crossing zonder toestemming, Douglas C-53D, LN-WND, nabij Amsterdam Airport Schiphol, 7 september 2017

De Douglas C-53D vetrok omstreeks 14.00 uur vanaf Groningen Airport Eelde voor een VFR-vlucht naar Chichester/Goodwood Airport in het Verenigd Koninkrijk. De bemanning had voor de vlucht een vliegplan ingediend waaruit bleek dat de geplande route vanaf Groningen Airport Eelde naar het zuidwesten ging, via het bakenspijkerboor (SPY) rechtstreeks naar Oostende in België. De route leidde over het IJsselmeer en Markermeer door het plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied (CTR) van de luchthaven Schiphol naar de Noordzeekust.

Nadat de LN-WND de CTR van Groningen Airport Eelde had verlaten, nam de bemanning contact op met de luchtverkeersleidingsdienst Nieuw Milligen (Dutch Mil Info). De verkeersleider van Dutch Mil Info bevestigde het radarcontact en gaf de bemanning van de LN-WND de waarde van de luchtdruk. Nadat de LN-WND het gebied van Dutch Mil had verlaten en in het gebied kwam dat onder beheer is van Amsterdam Information, meldde de bemanning zich niet bij Amsterdam Information maar bleef afgestemd op Dutch Mil.

Ook nadat de LN-WND de Schiphol CTR op een hoogte van 1000 voet binnenvloog, bleef de bemanning afgestemd op de radiofrequentie van Dutch Mil Info. Toen de bemanning andere vliegtuigen zag die bezig waren met de nadering van Schiphol, beseftte zij dat het vliegtuig zich in de CTR van Schiphol bevond. Zij nam vervolgens contact op met Dutch Mil, gaf hun situatie door en vroeg om de juiste frequentie van de luchtverkeersleiding van Schiphol. Ondertussen bleef de bemanning op dezelfde koers en hoogte doorvliegen.

De luchtverkeersleiding van Schiphol zag op de radar dat de LN-WND het noordelijke gedeelte van de CTR binnenvloog en dat het vliegtuig in de richting vloog van het naderingsgebied van de banen 18R en 18C. Pogingen van de luchtverkeersleiding om radiocontact te maken met de bemanning van het vliegtuig mislukten totdat de bemanning van de LN-WND zich meldde op de frequentie die zij van Dutch Mil had gekregen. Op dat moment vloog de LN-WND vlak achter en onder een Boeing 747 die ging landen op baan 18R. De luchtverkeersleiding hoefde echter geen maatregelen te nemen om een gevaarlijke situatie te vermijden. De verkeersleiding stelde de bemanning van de LN-WND op de hoogte van de situatie. De LN-WND bleef in contact met de verkeersleiding van Schiphol totdat het vliegtuig de CTR had verlaten.

Uit de radarbeelden blijkt dat de minimale separatie tussen de LN-WND en de Boeing 747 0,7 NM horizontaal en 500 voet verticaal was geweest. De vereiste separatie tussen twee vliegtuigen is 3 NM horizontaal en 1000 voet verticaal.

De gezagvoerder van de LN-WND verklaarde dat zij de vlucht de dag ervoor hadden gepland. Zij gebruikten daarvoor luchtvaartkaarten en een GPS-navigatieprogramma op een I-Pad. Nadat het vliegtuig op 7 september 2017 vanaf Eelde was opgestegen, stopte na vijf minuten de werking van het navigatieprogramma op de I-Pad zodat de bemanning via bakens en kaarten verder moest navigeren. Zij stond in verbinding met Dutch Mil en nadat het toestel het bakenspijkerboor (SPY) was gepasseerd en de CTR van Schiphol naderde, verwachtte zij dat zij opdracht zou krijgen om over te schakelen naar de luchtverkeersleiding van Schiphol. Dit gebeurde echter niet. Vervolgens bleek dat zij ook niet over de juiste radiofrequenties beschikte, omdat deze ook in het navigatieprogramma stonden en zij deze frequenties niet had genoteerd. De aandacht van de bemanning richtte zich op het achterhalen van de frequenties waardoor zij niet op de navigatie lette. >



Archieffoto van de LN-WND. (Foto: L. Fekete)

Voorvallen die niet uitgebreid zijn onderzocht

Pas toen de LN-WND in het naderingsgebied van de banen 18R en 18C vloog, bemerkte de bemanning dat zij zich in de CTR van Schiphol bevond. Zij vroeg vervolgens aan Dutch Mil de frequentie van de verkeersleiding van Schiphol, waarna zij contact met deze luchtverkeersleiding opnam. Van de verkeersleider vernam de bemanning zij dat zij zonder toestemming de CTR van Schiphol was binnengevlogen en dat zij separatieverlies had veroorzaakt met een ander vliegtuig. De bemanning was er niet van op de hoogte dat de grens van het luchtruim waarvoor Dutch Mil verantwoordelijk is, deels boven het IJsselmeer ligt. Ook wist zij niet dat zij zelf moest overschakelen naar de juiste frequentie.

Beide bemanningsleden hadden de Boeing 747 gezien die rechts van hun vloog, maar zij waren er van overtuigd dat dit vliegtuig zich meer dan 1000 voet boven hen bevond zodat zij daar geen gevaar in zagen. Zij hadden ook geen turbulentie ondervonden toen het vliegtuig over hen heen was gevlogen.

De bemanning van de LN-WND bestond uit twee verkeersvliegers. De gezagvoerder had 47 jaar ervaring als verkeersvlieger en had een vliegervaring van meer dan 16.000 uur. De eerste officier had 40 jaar ervaring als verkeersvlieger en had ongeveer 17.000 uur vliegervaring. Beiden waren in het bezit van een geldig bewijs van bevoegdheid en een geldig medisch certificaat.

Dit voorval is veroorzaakt door een niet adequate vluchtvoorbereiding door de bemanning van de LN-WND. Het luchtruim tussen de CTRs van Eelde en Schiphol is tot 1500 voet geclassificeerd als klasse G luchtruim. Dit houdt in dat er alleen luchtverkeersinformatie wordt gegeven en geen verkeersleiding; de vliegtuigbemanning is daarvoor zelf verantwoordelijk. Ook staat op de luchtvaartkaart duidelijk aangegeven waar het luchtruim waarvoor Dutch Mill verantwoordelijk is wordt begrensd, en waar dus moet worden overgeschakeld naar een andere frequentie, namelijk boven het IJsselmeer.

Ook de CTR van Schiphol staat duidelijk aangegeven op de luchtvaartkaart. Een deel van de route was gepland vanaf het baken SPY direct naar Oostende. De lijn van deze route gaat door de CTR van Schiphol heen, dit had de bemanning dus kunnen en moeten weten. Daarnaast staan alle radiofrequenties op de luchtvaartkaart aangegeven. Het volledig vertrouwen op het elektronisch navigatieprogramma zonder een mogelijkheid te creëren om bij storingen, de relevante informatie voorhanden te hebben, getuigt van onvoldoende vluchtvoorbereiding.

Als gevolg van bovenstaande kwam de bemanning er te laat achter dat zij in de CTR van Schiphol vloog en in de buurt kwam van een vliegtuig dat bezig was met de nadering naar Schiphol. Voor een bemanning met een vliegervaring van 16.000 en 17.000 uur is dat opmerkelijk te noemen.

Classificatie: *Ernstig incident*

Referentie: 2017096