

Veiligheidsrapport

1 Feitelijke informatie

1.1 Melding

VMS_EHMM_2020_13:

Bij het vliegen op het circuit de call op final 05 gemaakt. Hierna werd ik opgeroepen door de PH-3R5 dat deze aan het back tracken was en wij een go around moesten maken. Visueel was de 3R5 net voorbij de afslag naar de Apron. Ondanks onze call op downwind is de 3R5 toch nog gaan backtracken waarvan geen melding gemaakt werd. Wij hebben de go around ingezet en zijn na het volgen van het circuit goed geland. Go around gevlogen en het circuit opnieuw gedaan en vervolgens goed geland.

Bij het invliegen over Sierra meldde de 3R5 een aantal keren dat ze 3 minuten out of Sierra waren. Vervolgens melde zij dat ze op Sierra zaten en ons niet zagen en daarom gingen orbitten. Vanwege drukte op het circuit (de 4N4 deed touch & go's en ging net naar downwind) en de rommelige situatie achter ons heb ik besloten om de nadering af te breken en het circuit te verlaten. Dit ook gemeld over de radio.

Opmerking: meldingen geven weer hoe de melder een situatie heeft ervaren. Dit is niet noodzakelijkerwijs hoe het in werkelijkheid is verlopen.

1.2 Risico classificatie melding

De melding VMS_EHMM_2020_13 is door de VCM geclassificeerd als een voorval in categorie 4C. Dat wil zeggen dat de kans op herhaling gemiddeld is en dat de gevolgen ernstig kunnen zijn.

1.3 Bemanning

Meerdere toestellen bemenst met Pilot In Command en een passagier: Pilot in command is ten tijde van de vluchten verantwoordelijk geweest voor de communicatie.

1.4 Vliegtuigen

De navolgende vliegtuigen waren in de buurt van het vliegveld Middenmeer.

- PH-3R5: Kappa.
- PH-4N5: Sirius.
- PH-4R4: Sting.
- PH-4N6: Sirius.

1.5 Bronnen

Ten behoeve van het onderzoek heeft de Veiligheidscommissie gebruik gemaakt van:

- Gesprekken met de vliegers van de PH-3R5 en de PH-4N5.
- LiveATC.net.
- Casper flighttracking.

2 Reconstructie

2.1 De vlucht van de PH-3R5

1. Op 2 september maakt de PH-3R5 zich op voor een lokale vlucht Middenmeer-Middenmeer.

2. Gedurende alle fasen van de vlucht inclusief de vluchtvoorbereiding geeft de vlieger van de PH-3R5

uitleg aan zijn passagier over het vliegen op Middenmeer, het vliegen zelf en welke handelingen er op welk moment moeten worden gepleegd.

3. Op enig moment meldt de PH-3R5 "one minute out of Sierra out of the south". Gevolgd door de melding van de PH-4N5 dat hij zich boven Sierra bevindt. De PH-4R4 is op dat moment bezig met circuittraining.

4. De PH-4N5 is vanuit Sierra onderweg naar downwind en hoort dat de PH-4R4 beginning downwind runway 05 zit. De vlieger besluit daarop en three sixty te maken. De vlieger meldt daarbij niet of hij over links of over rechts gaat draaien. De vlieger draait naar links. Vanwege de drukte besluit de vlieger vervolgens de three sixty niet af te maken en meldt dat hij het circuit verlaat. Hij vliegt vervolgens in zuid-westelijke richting weg.

De PH-3R5 geeft aan dat hij de PH-4N5 niet in zicht heeft en maakt, veiligheidshalve, een three sixty. De vlieger van de PH-3R5 meldt daarbij over welke kant hij heen gaat draaien (rechts).

5. Nadat de PH-3R5 zijn three sixty heeft gemaakt (geen gereed melding), meldt de vlieger zich weer over Sierra.

6. Nadat de PH-3R5 downwind en final heeft gemeld, landt de PH-3R5 op runway 05 en begeeft zich naar run-up area 23. In de radiocommunicatie heeft de vlieger van de PH-3R5 het over "holding point runway 23". Tijdens de landing meldt de PH-4N5 zich over Sierra.

7. De PH-3R5 wacht vervolgens op run-up area 23 totdat de PH-4N6 en de PH-4R4 zijn geland en de baan hebben verlaten via holdingpoint 23-05. De vlieger van de PH-3R5 hebben het beeld dat het circuit nu leeg is.

8. De PH-4N5 meldt turning downwind runway 05. De kwaliteit van deze oproep wordt door de Veiligheidscommissie ingeschat op readability 3 (verstaanbaar maar met moeite). Zowel de vlieger als de passagier van PH-3R5 geven aan de oproep van de PH-4N5 niet te hebben gehoord. Zij zijn zich er niet van bewust dat de PH-4N5 zich op dat moment in het circuit bevindt.

9. Ca. 38 seconden later meldt vlieger van de PH-3R5 dat hij gaan backtracken over runway 05 en meldt dit over de radio. Noch de vlieger noch de passagier van de PH-3R5 ziet de PH-4N5, die juist op dat moment base runway 05 in draait. De intentie van de vlieger van de PH-3R5 is om zich op te gaan stellen op run-up area 05 voor een volgende vlucht. Dit wordt niet als zodanig gemeld.

10. De PH-4N5 meldt zich op final runway 05.

11. Net voorbij de exit 23-05 naar taxiway B, gezien van noord naar zuid, merkt de PH-3R5 dat er een toestel (PH-4N5) op final zit en meldt dit over de radio met de oproep om een go-around te maken. Hierbij wordt geen gebruik gemaakt van de call-sign van het toestel dat op final vliegt.

12. De PH-4N5 ziet visueel dat de PH-3R5 nog op de baan staat. Vervolgens maakt de PH-4N5 een go-

around. De PH-3R5 vervolgt, onder dankzegging, zijn weg naar run-up area 05.

14. Na de go-around landt de PH-4N5 veilig op runway 05.

3 Analyse en conclusie

3.1 Three sixties

Zowel vlieger van de PH-4N5 als de PH-3R5 hebben uit veiligheidsoverwegingen een three sixty gemaakt. Gelet op de omstandigheden (PH-4R4 op downwind en PH-4N5 niet in zicht) hebben deze besluiten bijgedragen aan de vliegveiligheid. Echter geconstateerd moet worden dat de daarbij gehanteerde radio calls onvolledig waren, hetgeen tot vliegveiligheidsrisico's hadden kunnen leiden.

3.2 Backtracking runway 05 en Go-around

1. De vlieger van de PH-3R5 is na de landing op runway 05 door gereden naar run-up area 23. Daar heeft hij de landing van de PH-4N6 en de PH-4R4 afgewacht.

De vlieger en de passagier van de PH-3R5 hebben aangegeven dat zij de downwind call van de PH-4N5 niet hebben gehoord en het toestel niet hebben gezien. Het is niet onwaarschijnlijk dat het niet horen een combinatie is geweest van fysiek niet-horen (slechte radioverbinding) als niet-registreren (focus). De focus van de vlieger en zijn passagier lag op andere zaken (uitleg) dan wat er in het circuit gebeurde. Het effect van focussen is dat de aandachtsfunctie van het menselijk brein het sensorisch geheugen af kan knippen waardoor signalen van buiten zoals geluiden maar ook beelden simpelweg niet meer worden geregistreerd. Deze human factor is binnen de luchtvaart al even bekend als berucht. Het gevolg van de combinatie is dat de vlieger van de PH-3R5 geen volledig beeld van de situatie in het circuit heeft kunnen opbouwen en is vervolgens gaan backtracken op runway 05 in de veronderstelling dat het circuit leeg was. Het is niet onwaarschijnlijk dat voornoemde human factor ook heeft gespeeld op het moment dat de PH-4N5 zich boven Sierra meldde en tegelijkertijd de PH-3R5 aan het landen was dan wel net was geland, waardoor de vlieger van PH-3R5 niet "aware" was dat er nog een toestel onderweg naar het circuit was.

2. De doelstelling van de vlieger van de PH-3R5 was om naar run-up area 05 te gaan om zich daar klaar te maken voor de volgende vlucht. In zijn radiocommunicatie geeft de vlieger aan dat hij gaat backtracken op runway 05 zonder daarbij verdere intenties uit te spreken. Het is hierdoor voor anderen in het circuit en het luchthavengebied onduidelijk wat de intenties van de PH-3R5 zijn en daarmee onduidelijk wat te verwachten (de situational awareness is daarbij verstoord).

3. Tijdens het backtracken van de PH-3R5 geeft de vlieger van de PH-4N5 zijn final call "Final runway

05 full stop". De PH-4N5 besluit op dat moment niet om zijn approach af te breken en een go-around te maken. Het is niet onwaarschijnlijk dat dit is gebeurd in de vooronderstelling dat de PH-3R5 wel af zou slaan bij de exit 23-05 richting de apron.

4. Net voorbij de exit 23-05 naar taxiway B ziet de vlieger van de PH-3R5 een toestel naderen. Op dat moment weet hij niet welk toestel dit is. Hij doet een oproep aan het naderende toestel op final om een go-around te maken.

De PH-4N5 geeft hier direct gehoor aan in overeenstemming met de vigerende procedures. Voornoemde handelswijze van zowel de PH-3R5 als de PH-4N5 heeft een potentiële risicovolle situatie voorkomen.

4 Aanbevelingen

4.1 Gebruik radiocommunicatie

1. De Veiligheidscommissie adviseert (aspirant-) vliegers nadrukkelijk gebruik te maken van de juiste call signs, de standaard (Engelse) fraseologie en de afgesproken RT-procedures, zodat de kans op misverstanden over wie communiceert met welke boodschap wordt gereduceerd.

4.2 Positie en intenties

1. Het hoeft geen betoog dat vliegen in een ongecontroleerde omgeving intenties van vliegers en posities van toestellen van essentieel belang zijn om een goede situational awareness op te kunnen bouwen en daarmee de vliegveiligheid te kunnen borgen. De Veiligheidscommissie adviseert vliegers om tijdig hun intenties en positie door te geven en bij twijfel of onduidelijkheid hun collega vliegers te bevragen over hun intenties en positie.

2. Het circuit van vliegveld Middenmeer is niet groot en er kunnen met verschillende snelheden worden gevlogen. De Veiligheidscommissie Middenmeer adviseert vliegers in ieder geval de baan verlaten moeten hebben voordat een aankomend toestel zich op short final bevindt. Hierbij dient terdege rekening te worden gehouden met de snelheid van het aankomende toestel. Met andere woorden bij een snel vliegend toestel dient men eerder de baan te hebben verlaten via exit 23-05 of langer te wachten op één run-up area.

3. De Veiligheidscommissie adviseert tussen Sierra en Downwind geen three sixties te maken in verband het overzichtelijk houden van het luchtruim aldaar; het is beter om uit te vliegen en opnieuw aan te vliegen op Sierra, dit bevordert de vliegveiligheid.

4.3 "Sterile cockpit"

Vliegers wordt geadviseerd om tijdens kritische fasen van de vlucht hun aandacht volledig te richten op noodzakelijke handelingen en andere activiteiten na te laten.

De Veiligheidscommissie Middenmeer is ingesteld door de luchthavenexploitant Middenmeer op basis van art. 5 lid 1 RVGLT. Het doel van de Veiligheidscommissie Middenmeer is de (vlieg-) veiligheid op en rond de luchthaven Middenmeer te bevorderen door het ontvangen en onderzoeken van meldingen van voorvallen en gevaren, het adviseren over mitigerende maatregelen en het beschikbaar stellen van relevante informatie met betrekking tot meldingen, onderzoeken en mitigerende maatregelen aan belanghebbenden. De Veiligheidscommissie Middenmeer staat open voor feedback op de haar uitgevoerde activiteiten die een bijdrage leveren in het realiseren van haar doelstellingen.