

De Onderzoeksraad voor Veiligheid

Nummer voorval: 2004172

Classificatie: Ernstig incident

ALGEMENE GEGEVENS VOORVAL

Datum voorval:	18-09-2004	Bemanning:	2
Plaats voorval:	Amsterdam Airport Schiphol	Ervaring gezagvoerder:	1340 uren, waarvan
Registratienummer:	G-BMDK		513 uren op type
Type luchtvaartuig:	Piper PA-34 Seneca	Passagier(s):	Geen
Soort luchtvaartuig:	Tweemotorig propellervliegtuig	Letsel:	Geen
Soort vlucht:	Vrachtvlucht	Lichtcondities:	Daglicht
Fase van de vlucht:	Taxiën		
Schade luchtvaartuig:	Aanzienlijk		

Omschrijving van het voorval

Nadat het vliegtuig (PA-34) was geland op baan 22 van luchthaven Schiphol kreeg de bemanning van de grondverkeersleider toestemming om naar het R-platform aan de zuidwestelijke zijde van de luchthaven te taxiën. Daar stond een Boeing 747 (B747) geparkeerd waarvoor de PA-34 een reserveonderdeel aan boord had (Zie ook de plattegrond op pagina 3). Nadat de PA-34 baan 22 halverwege aan de linkerkant had verlaten, moest het via taxibaan G zowel baan 22, als baan 18L kruisen en vervolgens vlak achter de kop van baan 24 via taxibaan E1 taxiën om vervolgens via taxibaan A - parallel aan baan 24 - naar het R-platform te taxiën. Baan 24 was één van de in gebruik zijnde startbanen, waardoor diverse vliegtuigen rond het begin van baan 24 stonden te wachten op toestemming voor vertrek. De PA-34 werd door de grondverkeersleider naar het R-platform geleid. Taxiënde vliegtuigen volgen op Schiphol normaliter standaard taxiroutes. Na het verlaten van baan 22 kreeg de bemanning van de PA-34 toestemming om baan 22 en daarna om baan 18L over te steken, waarbij gewaarschuwd werd voor 'jet blast'.¹⁾ Op taxibaan S7 stond een B747 te wachten om als eerste baan 24 op te rijden voor vertrek; daarachter stond een Boeing 737 (B737).



Schade aan de rechter propeller



Schade aan de rechter vleugeltip

¹⁾ Sterke gasstroom afkomstig uit de straalmotor van een verkeersvliegtuig.

In samenspraak met de grondverkeersleider verzocht de torenverkeersleider de bemanning van de B737 een stukje door te rijden om zo meer ruimte te creëren voor de PA-34, waarna de PA-34 toestemming kreeg om achter deze B737 en voor een Airbus A320 te taxiën. Vervolgens kregen de B747 en de B737 toestemming om in volgorde op baan 24 op te lijnen. Bij het achter de B737 langs taxiën kwam de PA-34 in de 'jet blast' van de B737 terecht met als gevolg dat de rechtervleugeltip en –propeller de grond raakten. De PA-34 liep hierdoor aanzienlijke schade op.

Onderzoek & Analyse

De grondverkeersleider is verantwoordelijk voor verkeersleiding op de platformen en taxibanen. Als taak heeft hij onder meer het geven van taxi-instructies. Indien nodig geeft de verkeersleider instructies ten einde botsingen tussen vliegtuigen onderling te voorkomen. In het document "taken en verantwoordelijkheden – ground controller" wordt niet omschreven hoe te handelen ter voorkoming van problemen met 'jet blast'.

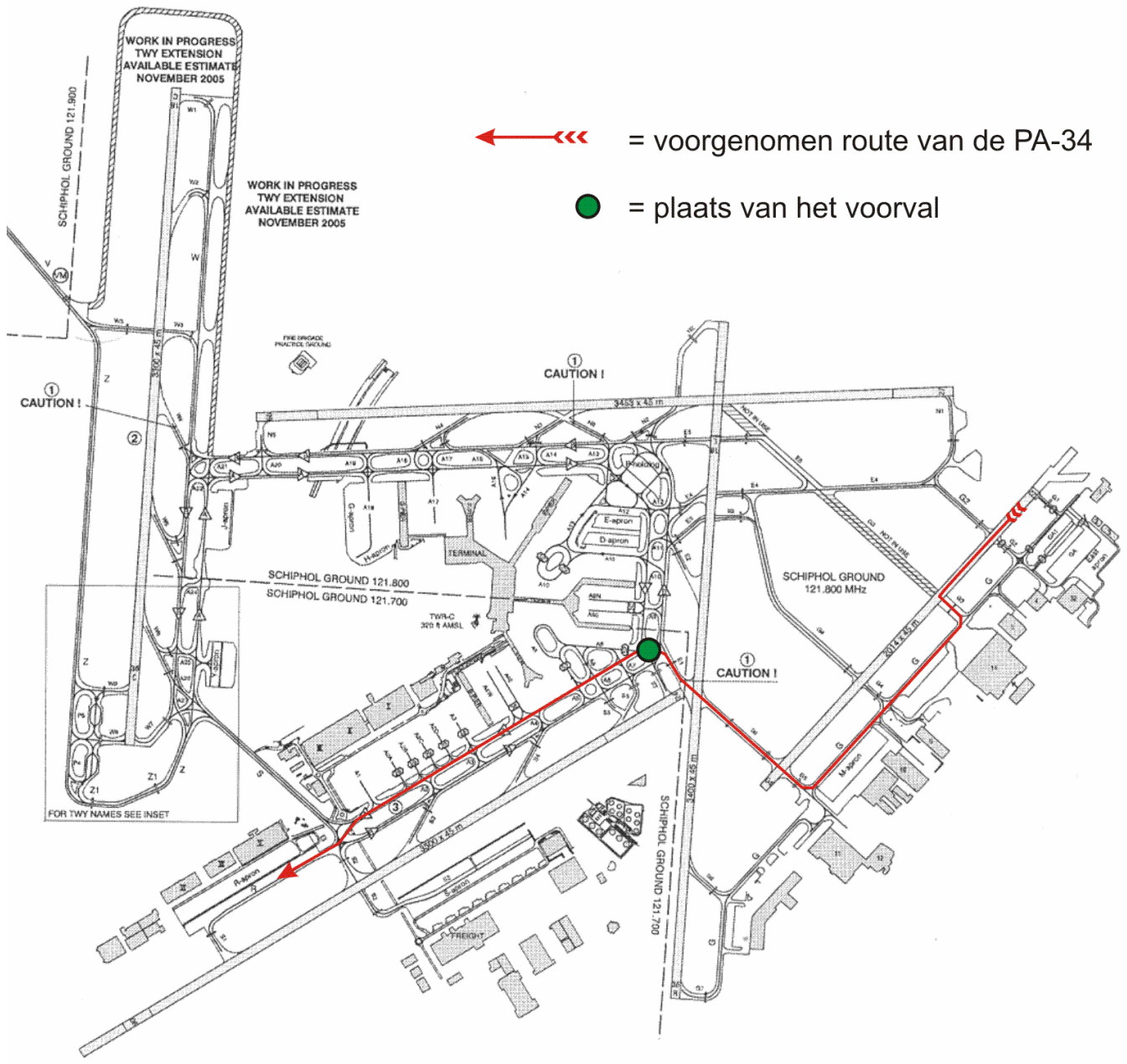
Tijdens het taxiën van de PA-34 liet de torenverkeersleider de B747 voor het oplijnen op baan 24 wachten op taxibaan S7, zodat deze geen problemen met 'jet blast' zou veroorzaken voor de PA-34 als deze vlak achter het begin van baan 24 zou taxiën. Op het zelfde moment werd de bemanning van de PA-34 door de grondverkeersleider gewaarschuwd voor 'jet blast'.

Nadat de B737 was gevraagd door te rijden om ruimte te maken voor de PA-34 maakte de B737 tijdens het oprijden een (niet standaard) bocht: eerst richting taxibaan E1 en vervolgens weer richting de kop van baan 24. Nadat de bemanning van de PA-34 toestemming had gekregen om achter de B737 en voor de Airbus 320 langs te taxiën, stopte de bemanning van de PA-34 even en week vervolgens af van de gele taxibaan middenlijn om zo meer afstand te creëren tussen de PA-34 en de B737. De PA-34 kwam vervolgens in de 'jet blast' terecht van de B737 en volgens de bemanning van de PA-34 mogelijk ook in die van de B747. Zowel de B747 als de B737 hadden net opdracht gekregen (van de torenverkeersleider) om in volgorde op te lijnen op baan 24 en verhoogden op dat moment het motorvermogen.

Door de grondverkeersleider werd ruimte geschapen zodat de PA-34 kon passeren, maar de beoordeling of dit passeren vanuit een oogpunt van 'jet blast' mogelijk was, werd overgelaten aan de bemanning van de PA-34. Kennelijk ging de bemanning van de PA-34 ervan uit, dat toestemming om tussen de wachtende vliegtuigen door te taxiën tevens inhield, dat er ook geen problemen te verwachten waren met 'jet blast', hetgeen – zeker gezien de krappe ruimte om te passeren – een onderschatting van het 'jet blast' risico kan worden genoemd.

Mogelijk werd de schade aan de PA-34 als gevolg van de 'jet blast' tevens beïnvloed door de B737 die een niet standaard bocht maakte tijdens het oprijden om ruimte te maken voor de PA-34. De bemanning van de B737 voelde zich kennelijk niet comfortabel zo dicht recht achter de voorafgaande B747. Door het maken van de bocht werd een positie iets meer naast de B747 ingenomen. Hoewel bekend was gemaakt aan de bemanning van de B737 dat een licht vliegtuig achterlangs zou passeren (en dit werd bevestigd door de bemanning) werd hier bij het selecteren van meer vermogen onvoldoende rekening mee gehouden.

Uit de gegevens die aan de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) waren verstrekt door Amsterdam Airport Schiphol (AAS) bleek dat de PA-34 op het 'General Aviation' K-platform op Schiphol-Oost zou worden geparkeerd; vandaar de toegewezen baan 22. 'General aviation' verkeer wordt standaard op het K-platform gepland. In het onderhavige geval had de afhandelaar van de vlucht voorafgaand niet aan AAS gemeld dat het vliegtuig een onderdeel op het R-platform moest afleveren. Was dit wel gebeurd dan had er in samenwerking met de LVNL een andere landingsbaan kunnen worden toegewezen. Nadat de PA-34 baan 22 had verlaten, verzocht de bemanning de grondverkeersleider naar het R-platform te mogen taxiën in verband met het afleveren van een pakket. Om aan dat verzoek te voldoen kon de grondverkeersleider niets anders doen dan de PA-34 naar het R-platform geleiden. Dit verklaart de lange taxiroute die werd afgelegd door de PA-34.



← ← ← ← ← = voorgenomen route van de PA-34

● = plaats van het voorval

N.B. Dit rapport is in de Nederlandse en Engelse taal gepubliceerd. Bij verschil in interpretatie dient de Nederlandse tekst als bindend te worden beschouwd.