

### **Ongecoördineerd handelen van piloten vlak voor de landing**

Door conflicterende stuurinputs van captain en co-pilot (Pilot Flying) vlak voor de crash viel de CWS (deel van de auto pilot) uit.

*... at about 80 ft radio altitude, the CWS was switched off and the aircraft control was manual, probably due to opposite actions on the control wheel by the captain and the copilot. (Pagina 18 van onderzoeksrapport)*

Dit uitvallen van de CWS kon gebeuren doordat de captain de besturing van het vliegtuig overnam zonder de voorgeschreven call ‘my controls’. De co-pilot bleef daardoor ook actief. De captain gaf even later ook niet de call ‘go around’.

### **Over call ‘my controls’ door captain uit het onderzoeksrapport (pagina 92)**

*During critical phases of the flight, however, there may not be time to wait for response and the only alternative will be to take immediate control of the aircraft. If this action is considered necessary, the captain shall fully take-over control while calling out "My Controls" . Changes in e.g . power settings, flight instrument set-up, configuration, shall not be made without informing the PF, as this may lead to uncoordinated actions .*

### **Uit vonnis Rechtbank Den Haag, 8 januari 2020 ECLI:NL:RBDHA:2020:4 over ‘missed calls’**

In dit vonnis veroordeelt de Rechtbank de Staat tot, onder beperkende voorwaarden, aanvullende schadevergoeding voor passagiers en nabestaanden.

Uit het vonnis van Rechtbank:

*De rechtbank vindt dat de Raad [voor de Luchtvaart] onzorgvuldig en onrechtmatig heeft gehandeld.*

*... Verder had de Raad een aantal zogenaamde “missed calls” van de bemanning ... moeten benoemen.*

De Rechtbank benoemt in het vonnis niet welke missed calls. Essentiële calls als ‘my controls’ en ‘go around’ horen daar waarschijnlijk wel bij.

### **Benno Baksteen in een radio-interview met BNR naar aanleiding van het vonnis over een vraag door de interviewster ‘missed calls’:**

#### **NB: transcript radio-interview door Cor ten Hove**

*Ik weet ook niet waar die missed calls op slaan. Je hebt verschillende mogelijkheden. Je hebt standaard dingen die je zegt volgens protocol. Is één van die dingen gemist? Kan ook zijn dat je de besturing van het vliegtuig overneemt handmatig, dat je dat dan aankondigt. Dat je collega dat ook weet. Hier is, de besturing was automatisch tot op het laatste moment maar is toen of uitgevallen of overgenomen. Dat zou ik dan even moeten teruglezen. Misschien is dat toen niet gezegd maar of dat een rol heeft gespeeld?*

*Ik kan me voorstellen dat als je heel snel iets moet doen dat je het dan doet en niet onmiddellijk daarbij zegt wat je doet.*

### **Gedachte van Cor ten Hove bij bovenstaande reactie van Benno Baksteen:**

Opmerkelijk laconieke houding van Benno Baksteen over het achterwege laten van zo’n belangrijke call.

Helemaal opmerkelijk gezien de achtergrond van Benno Baksteen: oud gezagvoerder bij de KLM, voorzitter van de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers ten tijde van de Martinair crash in Faro en in 2007 door de Minister van Verkeer en Waterstaat benoemd tot voorzitter van de *Dutch Expert Group Aviation Safety (DEGAS)*, een internationaal georiënteerd adviescollege inzake de veiligheid van de burgerluchtvaart.