

# RUNWAY EXCURSION

Case Study DA-40, Ameland, 26 May 2024

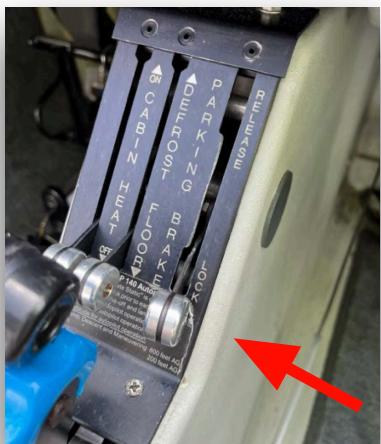


The purpose of this brief is to raise awareness of real-world operational risks that can affect us as ACM pilots, even in familiar aircraft and routine environments. The event described did not involve our pilots, but the causal factors are relevant to our operations.

A DA-40 with four persons onboard attempted to depart the grass runway at Ameland (EHAL) in deteriorating weather. The aircraft never achieved rotation speed, overran the runway, broke through a perimeter fence, crossed a road, and stopped in the dunes. There were no serious injuries, but the aircraft sustained significant structural damage. Link to OVV Reports: [Runway excursion, Diamond DA 40, PH-USL](#)

According to the investigation by the OVV, the holes of the “Swiss cheese model” aligned when time pressure with perceived necessity to return home, deteriorating weather, procedural deviations, and failure to abort became key contributing factors.

## What we can learn from it



**“Get-there-it-is” is real and we are not immune.** External factors like weather, schedules, passengers, or “we can make it” can bias decision-making. Even experienced pilots are susceptible.

**Weather can quietly turn a “normal” departure into a trap.** Tailwinds, wet grass, low visibility, gusts, and wind shear degrade performance fast. Weather apps (e.g., Buienradar) are useful, but not sufficient on their own. Official aviation weather sources (e.g., [KNMI](#) Aviation Weather & its products) and alternate planning **really matter**.

**Checklists protect us when cognitive workload spikes.** The missed checklist items (parking brake, trim setting) directly contributed to the outcome. Time pressure makes skipping steps *feel* reasonable, but that’s exactly when adherence matters most.

**Aborting a take-off is a normal safety action.** Pilots must feel empowered to reject a takeoff whenever performance isn’t normal, even if passengers are onboard, the weather is closing in, or the plan is to “just go.”



**Familiar aircraft + familiar airport ≠ safe by default.** The pilot had nearly 300 hours total and 40 hours on type and knew the airfield well. Familiarity can create complacency, especially when combined with time pressure or expectations.

### ACM pilots operational considerations checklist

**Brief your “no-go” criteria** ..... ✓

When to abort? What speed? What cues?

*Note: the effect of the parking brake locked-on during a takeoff roll may be noticeable on asphalt, but on grass it's more deceptive!*

**Use the full checklist every time** ..... ✓

Time pressure is not an exception, **it's the reason checklists exist.**

**Weather can change faster than our plans** ..... ✓

Have alternates. Have margins. Have patience.

**External pressures do not justify degraded safety** ..... ✓

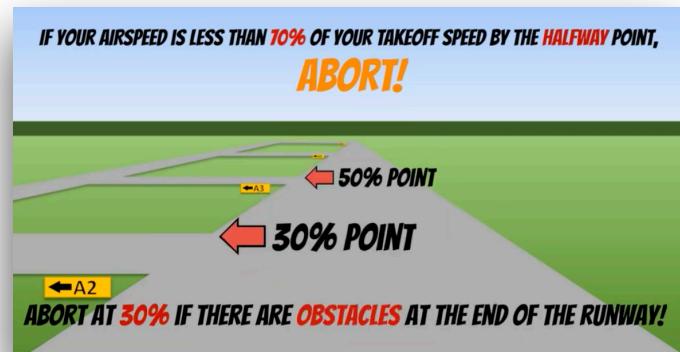
Passengers, work schedules, and “just getting home” do not outrank safety.

**We have experienced similar issues in the past** ..... ✓

In our club, distraction and rushed departures have already caused incidents and in some cases expensive repairs. We don't want to repeat them!

### Discussion questions for briefing / training sessions

- How do you personally define your **reject point** on a runway?
- What sources do you use to **assess weather risk**?
- How do you **handle** passenger or schedule pressure?
- When do you think it's acceptable to run a **checklist** faster than normal?



### Final message

This accident did not happen because the pilot was inexperienced, it happened because normal human factors aligned under pressure. That means: **if it can happen to them, it can happen to us.**

I don't share this to discourage anyone away from flying, but to remind us that safe flying is within our control. By using checklists, respecting weather, and staying willing to pause or divert, we make aviation both safer and more enjoyable.

Awareness keeps us safe, and safety keeps us flying.

*Karina van Twisk*

#### Links:

- [Distraction and Interruption in General Aviation Operations - Managing checklists - May 2023 UK CAA](#)
- [Kwartaalrapportage luchtvaart Q3 2025- Runway excursion, Diamond DA 40, PH-USL - Jul Sept 2025 OVV](#)
- [4 Rules of Thumb for Safer Takeoffs - Jan 2023 FAA](#)



## Summary EHLE Runway Safety Meeting Report - Q4 2025

### AIRPORT UPDATES & OPERATIONAL NOTES

#### Circuit Markers

1. Current visual circuit markers are hard to see.
2. Plan for spring 2026:
  - Replace with larger painted ground markers (twice the size) on local roads.
  - Add one extra marker to improve circuit definition.
  - Northern forest marker replaced by a shelter-style marker (like the YANKEE marker) for better visibility.
  - After upgrade: circuit = 1 shelter + 4 road markers.

#### Snow Markers

1. Seasonal orange snow markers installed.
2. Their future use will be reconsidered this year based on user feedback.

#### HeliCentre Construction

- Construction has begun.
- High cranes will be present in 2026 - NOTAMs to be issued.
- Minimal impact expected for GA traffic, though altitude limitations are possible.
- After completion, minor wind-related interference remains possible in strong winds.

### RUNWAY INCURSIONS (RI)

<https://iris.lvn.nl//index.php?issue=201536>

**RI#10 25 aug 2025**  
Oplijken na ingetrokken startklaring

**HUISKAMERVRAAG**

**Uitkomst RST SPL op huiskamer vraag van LST is als volgt:**  
Event op 25/08/25 op EHLE:  
De "Huiskamer vraag": We evalueren een runway event op verzoek van het RST van Lelystad Airport. Het betreft een lesvlucht die uittaxiet voor vertrek naar RWY 23 via S1. De piloot (vermoedelijk onervaren) stunkt met de RT en leest een "line up and wait" klaring verkeerd terug met "euh... euh... approved takeoff". De RC probeert dit te herstellen/corrigeren met "hold position" (NB: Dit is de juiste call om een takeoff klaring te annuleren volgens ICAO Doc 4444 en 9432). Die call wordt niet ontvangen door de lesvlucht (mogelijk blocked transmissions) en lijkt toch op op RWY 23. Verder geen bijzonderheden.

Na enige discussie **besluit het RST SPL dat dit een Runway Incursion is**.  
Uiteindelijk is het een incorrect presence, omdat de RC de eerdere klaring weer heeft ingetrokken. De RICA Tool submission 721 bevestigt dit ([zie bijlage](#))

---

**Mijn eigen (hulshoff) notitie van**  
**Uitkomst RST EHRD op huiskamer vraag van LST is als volgt**  
Huiskamer vraag > Afsluitend voor dit agendapunt heeft Michael nog een huiskamer vraag aan het RST EHRD.  
Betreft een event op EHLE dat door EHLE RST thans (nog) als runway incursion op de turflijst EHLE staat.  
RST EHLE heeft verzocht om eens bij andere RST te polsen, hoe zij tegen dit event aankijken en of het RST EHRD in dit geval dit event als een runway incursion zouden bestempelen of niet?  
Situatieschets doorgenomen met RST EHRD

Discussie binnen RST EHRD volgt met als slotsom dat de piloot niet bewust is geweest van de ingetrokken line-up instructie en derhalve gehandeld heeft als geïnstrueerd.  
Overall neigt RST EHRD er naar om de voorbeeldsituatie van de huiskamer vraag **NIET als een runway incursion te bestempelen**.  
Wel zou hier het label runway safety event aan gehangen kunnen worden.

#### Review:

- Does ATC clearance exist after the RT transmission or only after pilot read back?
- Other airports (EHAM, EHRD, EHGG) showed a roughly 50/50 split on this interpretation.
- Due to the ambiguity, RI #10 will be reclassified as a Runway Safety Event instead of an RI.
- The case was assessed using the Eurocontrol RICA-tool.

#### Action:

- For 2026, RIs involving incorrect phraseology (RT) will be reviewed as case studies in Lelystad Safety Team meetings.



## GO AROUND INCIDENT

<https://iris.lvnl.nl//index.php?issue=204155>

Go around DA40 runway due to lining up for taxiway N and not the runway 23

### 7 juni 2025 DA40 positioneert zichzelf final TWY N i.p.v. baan 23

## Context

Baan: 23 in gebruik  
 Verkeer: PHDTI [DA40] EHSE-EHLE verzoekt bij incheck TWR frequentie een DCT base baan 23 hetgeen wordt toegestaan (RBC)  
 PHDHA [A210] vliegt een RNP 23 FULL STOP  
 DEWAR [P28A] in visuele circuit

## 15.15.00 Torenfrequentie

TWR herklaart de inbound PHDTI via BRAVO de CTR te betreden

## 15.17.47 Torenfrequentie

PHDTI meldt BRAVO. TWR geeft opdracht om op **1500ft** te blijven en een LH DW 23 joinen  
 (RB: *Joining LH DW 23 maintaining 1500ft*)

## 15.19.05 Torenfrequentie

Als de PHDTI t.h.v. YANKEE vliegt (iets rechts vliegend van gepubliceerde VFR track naar YANKEE) herhaalt TWR VKL - to be sure - nog een keer dat het een LH DW betreft.  
 (RB: *Left downwind 23 PHDTI*)

## 15.19.36 Torenfrequentie

PHDTI zakken naar **1000ft** en krijgt te horen dat hij **#2 is behind een Aquila on final**.  
 (RB *Descending to 1000, #1 NOT in sight*)

Noot: #1 is de PHDHA (A210) en die vliegt net binnen de 3NM final

Noot: DEWAR op RH DW 23 én gepland achter de PHDTI aan.

## 15.20.28 Torenfrequentie

Piloot: **P-DI base 23**  
 TWR: **-DI Roger, #2, P-DI #1 is over the threshold**  
 Piloot: **#2, P-DI**

## 15.21.26

TWR: **P-DI RWY 23 CTL wind calm**  
 Piloot: **CTL Righthand 23**

## PHDTI positioneert zichzelf vóór TWY N i.p.v. baan 23

TWR onderkent op enig moment en neemt actie

## 15.21.54

TWR: **P-DI GO AROUND i.s.a. GO AROUND To join the RH circuit at 500ft**  
 Piloot: **500ft PHDTI**  
 TWR: **P-DI be advised you were about land on TWY NOVEMBER.**  
 Piloot: **For the next approach make sure for the next approach is for runway 23**  
**Yes I am sure, I see ....**

TWR geeft instructie om een RH DW 23 te joinen op 500ft

## 15.22.27 UTC

Een vlieger: **Ja, het is ook lastig te zien met die zon**  
 TWR: **Gelukkig is ie nog niet getouched**

Overige bijzonderheid nog met de PHDTI is om  
 15.22.56 UTC PHDTI vliegt via korte route naar RH  
 DW en kruist actieve FATO circuit. TWR verwittigt  
 de piloot van de PHDTI alsmede het FATO-verkeer

- A pilot misidentified Taxiway November as the runway, leading to a go-around.
- Runway lighting was off at the time.
- Pilots are reminded they may request lighting activation from ATC when visibility feels insufficient, it helps ATC gauge conditions as well.
- This is the first occurrence in six years of tower-controlled operations.

