



SAFETY BULLETIN SB-03 2022-01, dd. 8 januari 2022

Beste vliegers van de EAC-m,

Het jaar 2021 ligt inmiddels achter ons.

We wensen alle leden van de EAC-m een gezond en gelukkig nieuw jaar toe.

Wat betreft onze vliegactiviteiten, kunnen we het jaar met vertrouwen tegemoet zien:

Onze vloot staat er prima bij, de laatste audit van ILT in december j.l. leverde, naast enkele kleine opmerkingen, ook complimenten op. Onze organisatie staat als een huis. Nu de beperkingen door Covid nog wegwerken en we kunnen weer genieten van ons luchtruim.



Inhoud van dit bulletin:

1. Behandeling van de incident reports van het 3^e en 4^e kwartaal 2021
2. Online SMS-examen 2022
3. Overige wetenswaardigheden

Behandeling van de Incident en Hazard Reports:

We ontvingen in het afgelopen half jaar Incident Report 2021-15 t/m 2021-24:

IRF 2021- 8 en IRF 2021-19

Deze gaan over schade aan vliegtuigen die werd veroorzaakt door onoplettendheid bij het in en uit de hangaar halen van deze toestellen. Erg jammer, want dergelijke schade is heel goed te voorkomen door altijd te zorgen voor een extra hulpkracht om de toestellen te verplaatsen. De schade was aanzienlijk. De kosten van reparatie worden in dergelijke gevallen niet bij de club neergelegd. De veroorzaker wordt hiervoor aansprakelijk gesteld.



IRF 2021-16 en 2021-23

Hier gaat het over misverstanden of onoplettendheid bij de communicatie met de verkeersleiding. We mogen pas landen na een van Tower verkregen "Cleared to land". Ook dien je voor vertrek van ons platform altijd bij Ground een klaring voor taxi aan te vragen.

IRF 2021-17

Dit gaat over een klapband tijdens het uitrollen na de landing. Let er goed op dat je niet te snel op de rem gaat staan na je landing omdat je een exit wilt halen! Zelfs een gloednieuwe band zal bij het blokkeren klappen. In dit geval is, conform de procedure die we leren bij de Tow Truck Training, met hulp van de brandweer het toestel snel van de baan geduwd en kon de runway-blokkade worden opgeheven.

IRF 2021-24

Hier brak tijdens de vlucht de handgreep van een raampje af tijdens het sluiten, en viel in de landing het raampje op de runway. Dit raampje werd snel weer teruggevonden bij de runway inspectie. Wees voorzichtig met de raampjes van de Cruisers, ook dit is niet de eerste keer dat een raam afbreekt.

IRF 2021-20 en 2021-21

Deze gaan over radiostoringen en NON-COMM. De betreffende VHF-radio bleek onbetrouwbaar, soms wel, en soms niet werkend. Deze incidenten vonden zowel binnen als buiten de EHEH CTR plaats. Inmiddels is de VHF-set vervangen.

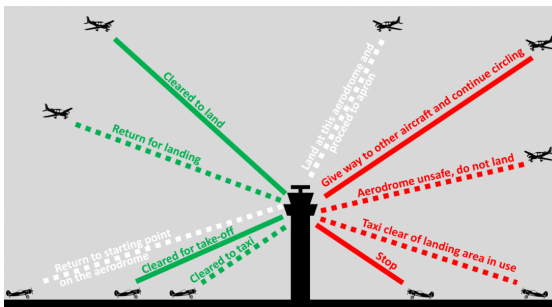
Hoe ga je te werk in een dergelijke situatie?

De nieuwe OBA van EHEH is daar heel duidelijk over:

10. PROCEDURES

10.1 Radiostoring

Om het voor 'home-based' vliegtuigen toch mogelijk te maken om bij radiostoring terug te kunnen keren naar het Air Mobility Command, dient (deels) in afwijking op het in het AIP Netherlands gepubliceerde, als volgt te worden gehandeld: Gebruik de transponder code A7600. Het betreffende vliegtuig dient via de standaard VFR arrival route downwind aan te vliegen op 500 ft AMSL. Het kruisen van de centerline is daarbij verboden! Op downwind dient men te orbitten totdat toestemming van de LVL wordt verkregen d.m.v. groene lichtseinen. Vervolgens mag via het kortste circuit geland worden en dient een full stop gemaakt te worden. De baan dient z.s.m. verlaten te worden. In geval van een doorstart dient het zelfde circuit gevolgd te worden en dient wederom toestemming van de LVL verkregen te worden d.m.v. groene lichtseinen.



Vliegtuigen van de EAC-m mogen dus, komend van buiten de CTR, terugkeren via de gebruikelijke Entry points ECHO, ZULU, WHISKY en TANGO op 1500 ft, en vanaf OSCAR of VICTOR dalen naar downwind op 500 ft. Op downwind ga je cirkelen en wacht je op de gebruikelijke lichtsignalen.

Om deze NON-COMM te kunnen oefenen, is met de verkeersleiding het volgende afgesproken:

10.4 Practice COM failure

De procedure zoals verwoord bij radiostoring wordt uitgevoerd, waarbij de transponder wordt geselecteerd op A5476. Er wordt boven de downwindzijde gecirkeld op 500 ft AMSL. De klaring wordt verstrekt met behulp van lichtseinen. Indien er een rood lichtsein wordt gebruikt, zal dit worden gevolgd door een go-around met een normaal circuit en weer gebruik van de R/T.

Het is voor iedere vlieger van belang om deze procedure een keer te hebben doorlopen.

IRF 2021-15 en IRF 2021-22

Deze gaan over power loss in take-off.

De eerste had zeer waarschijnlijk te maken met een kleine verontreiniging in de carburateur. Het kan voorkomen dat bij het aanbrengen van nieuwe slangen kleine partikels losraken en verderop in de carburateur voor problemen zorgen. Na reinigen van de carburateur is er geen power loss meer gerapporteerd.

De tweede heeft waarschijnlijk te maken gehad met ijsvorming in de carburator. Om ijsvorming te voorkomen, is het van groot belang om strikt het POH te volgen:

Na de engine-start dien je eerst de motor voldoende op te warmen, en dan pas te gaan taxiën. De olietemperatuur moet minimaal 50°C zijn. Na langdurig stilstaan met laag toerental, zakt de temperatuur van de motor weer. Zeker bij koud weer en hoge



SAFETY BULLETIN SB-03 2022-01, dd. 8 januari 2022

luchtvochtigheid is het van belang de motor op temperatuur te houden voordat je in take-off gaat. Denk ook aan het feit dat de carburator voorverwarming minder effectief werkt bij een wat koudere motor. Het duurt dan veel langer voordat ijsaanzet wordt opgeheven.

Bij een buitentemperatuur lager dan 7°C plaatsen we de winterisation kit. Daarmee voorkomen we een te lage bedrijfstemperatuur tijdens het vliegen. De technici zorgen daarvoor, in overleg met de coördinator techniek van het EAC-m bestuur.

Overige incidenten:

Drones zijn een apart hoofdstuk in de flight safety. De kans dat we deze apparaten tegenkomen in een gebied waar ze niet thuishoren, neemt in rap tempo toe. Wanneer je een drone waarneemt vanuit je toestel, of erger, een mid-air collision meemaakt, meldt dat dan direct aan de verkeersleiding waarmee je verbonden bent. Daar kan men proberen het apparaat te identificeren en maatregelen nemen. Stel altijd een Incident Report op, zodat de ernst van het gevaar in beeld kan worden gebracht.



Het online SMS examen 2022:

Alle vliegers van de EAC-m doen jaarlijks het online- SMS-examen. De leden van de Safety Committee hebben weer uitdagende vragen opgesteld. Antwoorden op deze vragen kun je vinden in de diverse documenten die op onze website staan. Nieuw op de website zijn de OBA, SOP, de Safety Bulletins en de film over de TTT. Neem deze eens door voordat je je op het examen stort. Binnenkort ontvang je de uitnodiging voor het examen digitaal!

Hoofdstuk Downloads:

Formulieren ATO

OM, OMM, SMM, ERP

Formulieren EAC-m

SMS BRIEFING, TTT, Preventie klapband, ERP

Order van Blijvende Aard (OBA, editie 22-09-2021) , PIF's, Club Manual

Huishoudelijk Regelement

Bestuursregelement

Eindhoven RT

SOP: Onze Standard Operating Procedures

Hoofdstuk Flight Safety:

Downloads

Melden incidenten, Safety Bulletins (SB)

Instructiefilm "Runway blokkade" over de Tow Truck Training (TTT) (Youtube)

Overige wetenswaardigheden:



Op de online-Safety Social Evening van 21 maart j.l. waren 110 leden aanwezig. Daarnaast ontvingen nog 20 leden de link naar de registratie van die avond. De Safety Award 2020 werd virtueel uitgereikt aan Stefan van Mierlo. Hij ontving deze bokaal alsnog live in december.

De Safety Social Evening van 6 oktober j.l. was gelukkig weer live in ons clubhuis en werd door 75 leden bezocht. Het werd een geanimeerde avond.



SAFETY BULLETIN SB-03 2022-01, dd. 8 januari 2022

Ook dit jaar plannen we weer een Safety Social Evening, in maart en oktober. Je ontvangt t.z.t. meer informatie.

Tenslotte:

We merken nog met regelmaat dat men, na een incident of hazard, niet standaard een report opmaakt en naar de Safety Manager stuurt. Daar zullen we in 2022 strikter mee omgaan omdat rapporten nu te vaak te laat ingediend worden en we door ILT hierop zijn aangesproken. Zoals je weet ben je verplicht een report op te stellen, na een incident, en in te dienen binnen 72 uur bij ILT. Bij de EAC-m regelt de Safety Manager dat voor de vliegende leden. Maar dan moet het niet zo zijn dat daar achteraan moet worden gegaan. Je moet dat report na het incident direct opstellen en indienen zodat het tijdig kan worden verzonden.

Heb je zaken rond Safety die je wilt bespreken, neem dan contact op met de Safety Manager (liefst per email SM@eacm.nl), de Chief FI of het bestuur.

We wensen je veel en veilig vliegplezier in het nieuwe jaar.

Eindhovense Aero Club Motorvliegen
Ton de Moel, Safety Manager