



Safety Bulletin S1, 17 maart 2021

1. Inleiding

Beste leden van de EAC-m,

In het afgelopen jaar 2020 hebben we allen de beperkingen gevoeld van de Covid-19 maatregelen. We konden de nodige uren vliegen, maar we hebben elkaar nauwelijks gesproken. Vanuit Safety bekeken, misten we het onderlinge contact om onze ervaringen en vliegplezier te delen, en van elkaar te leren. Onze halfjaarlijkse Safety-Social Evenings gingen niet door, en ook dit voorjaar houden we die gezelligheid nog even tegood.

Er is ook goed nieuws:

Op woensdag 31 maart organiseren we om 20.00 uur een online-Safety Social evening via Zoom. Zorg dat je deze datum in je agenda zet, we starten om 20.00 uur en behandelen de onderwerpen uit dit bulletin met daarin ook enkele nieuwe zaken op het gebied van R/T en run-up.

Nieuw is dit Safety bulletin.

We streven ernaar om Safety als vast onderdeel op ons menu te houden. Via een Safety bulletin. Daarin willen we items bespreken die ons kunnen helpen om onze vliegsport veiliger en nog plezieriger te maken. Dit bulletin is een platform waarop leden safety gerelateerde wetenswaardigheden kunnen uitwisselen. We beogen 2x per jaar zo'n bulletin te maken. Dus: heb je items die je wilt delen, vragen die je niet loslaten, laat het ons weten.

Namens het EAC-m Safety Committee,

Ton de Moel, Safety Manager












2. Even voorstellen

ATO Safety Management Team:

| | | |
|---|---|--|
|  |  |  |
| Herman de Vries, AM | Jeroen van Duivenbode HT | Ton de Moel SM |

EAC-m Safety Committee:

| | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|
|  |  |  |  |  |  |  |
| Marieke van Asten | Robert Verdonk | Paul Klompé | Jacques Dunselman | Wim van Hal | Joris Lemson | Joep Oudenhuijzen |



3. Corona en de gevolgen voor piloten

Currency en geldigheid brevetten

De gevolgen van de corona pandemie voor piloten zijn nog onvoldoende in kaart gebracht. De mogelijkheden om beroep of sport uit te oefenen zijn zeer beperkt, waardoor piloten hun routine kunnen verliezen. Via SIM-trainingen is dit wel voor een deel op te vangen, maar het echte vliegwerk zorgt toch voor het opbouwen en het op peil houden van de complete vliegervaring. Dat geldt vooral in de recreatieve luchtvaart, waar elk vlieguur en ieder tripje telt.

Het geldig houden van vliegbrevetten en medicals is aan speciale regels gebonden.

Licences, ratings, and certificates issued in accordance with Annex I (Part-FCL) to Regulation (EU) No 1178/2011

In verband met COVID-19 is in november 2020 een nieuwe regeling gepubliceerd met mogelijkheden voor een tijdelijke verlenging van bepaalde ratings. Hieronder vind je een korte samenvatting van mogelijkheden die met name van toepassing zijn voor gebrevetteerde General Aviation vliegers. De geldigheidsperiode kan worden verlengd met 4 maanden of tot 31 maart 2021, welke tijdsperiode het kortste is, in geval van classratings, typeratings en instrumentratings. Als iemand al gebruik heeft gemaakt van een eerdere verlenging mag de totale verlenging niet meer dan 8 maanden bedragen.

Voorwaarde voor de tijdelijke verlenging is dat de persoon die voor verlenging in aanmerking wil komen houder moet zijn een geldige relevante kwalificatie en, indien van toepassing, een geldige taalvaardigheidsaantekening. Ook moet de piloot een briefing hebben ontvangen van een bevoegd instructeur. Na succesvolle afronding van de briefing wordt de nieuwe vervaldatum van de relevante rating aangetekend op het brevet. Een door een examiner ingevuld formulier moet worden opgestuurd naar KIWA.

Voor de volledige tekst en voorwaarden en de actuele ontwikkelingen verwijzen we naar de site van ILENT. Wij raden alle vliegers aan deze site te raadplegen omdat er regelmatig aanpassingen zijn aan de regelingen en voorwaarden.

Zie onderstaande link:

<https://www.ilent.nl/documenten/publicaties/2020/11/18/general-approval-covid-19---2w-extension-of-validity-periods-and-other-time-periods-for-aircrew>

Baanverlies: Naast het aspect van currency zijn er mogelijk veel indringender gevolgen. Sommige piloten verliezen hun baan, waardoor ze in financiële problemen kunnen komen. Dat werkt vaak door in hun relaties, hun zelfvertrouwen en gevoel van eigenwaarde. Raadzaam is dan om vooral hulp te zoeken, bijvoorbeeld via huisarts of via het keuringscentrum waar het Medical is afgegeven.



Covid-19 infectie:

De piloot kan besmet raken met Covid-19 en ziek worden. Wie op een intensive care heeft gelegen kan nog veel klachten houden, zoals verminderd reukvermogen en verlies van smaak, langdurige vermoeidheid en schade aan de werking van de hersenen. Daardoor kan geheugenverlies en verminderde cognitie optreden. Dit kan maandenlang voortduren. Het spreekt voor zich, dat er dan sprake is van een unfit-to-fly situatie. Maar dat is soms lastig te herkennen, zowel door de piloot als door een keurend arts. Bij twijfel is het raadzaam hulp te zoeken.

4. Incident- en Hazard Reports van 2020

We ontvingen in 2020 in totaal 16 Incident Reports en 3 Hazard Reports. Deze staan inmiddels op onze website onder Safety De definitieve Lessons learned zullen later worden toegevoegd. We verdelen de meldingen in groepen:

Drones

We hadden 2x Near Mis en 1x Mid -Air Collision met een drone. IRF 2020-01-12 en -16. Gelukkig raakte niemand gewond, wel was er schade aan het vliegtuig. Er is nog geen centraal meldpunt voor dergelijke incidenten, van waaruit acties kunnen worden ondernomen. We zien landelijk het aantal incidenten met drones wel fors toenemen. De KLU en AOPA ondernemen initiatieven om deze risico's te beperken.

Birdstrike:

Birdstrike in spinner IRF 2020-02. Op downwind vloog een Wulp in de spinner. Gelukkig ontstond geen schade aan de propeller en omgeving, het toestel maakte een veilige landing.

Stalling in de hangaar

We ontvingen 2x melding van schade en 1x hazard. IRF 2020-03 en -15 en HRF 2020-01. Oorzaak:

Nadat we in 2019 overgestapt waren naar een vaste markering op de vloer, uitgemeten per vliegtuigtype, bleek er meer schade te ontstaan bij het stallen in de hangaar. Bij het verplaatsen van het vliegtuig werd meer naar de vloer gekeken dan naar het vliegtuig, waarbij de omgeving uit het oog werd verloren. Mitigerende maatregel: Geen vaste markering meer op de vloer, maar een indicatie waar welk type toestel moet staan.

RT gerelateerde meldingen

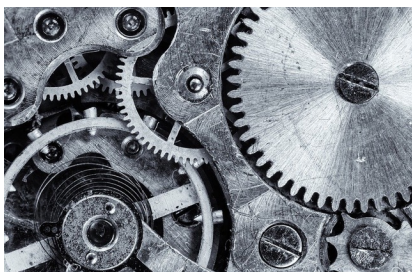
Naast 1x runway incursion IRF 2020-14, 1x take-off without clearance IRF 2020-13 betrof het ook 3x onvoldoende bekendheid met procedures op en rond EHEH IRF 2020-05 en -06 en HRF 2020-03. Oorzaak: Onvoldoende briefing en check-out op de procedures die we binnen de EAC-m



met EHEH hebben afgesproken. Dit komt vooral voor bij nieuwe leden die elders hun vliegbrevet hebben behaald (“zij-instromers”). Zowel zeer ervaren beroeps piloten als beginners met PPL die van elders komen hebben de impact van onze afspraken nog niet ervaren. Mitigerende maatregel: Alle zij-instromers krijgen, voordat zij een vliegtuig kunnen boeken, eerst een uitgebreide briefing over alle regels en afspraken zoals die voor de EAC-m vliegers gelden. Vervolgens maken zij een of meerdere checkvluchten met een instructeur waarbij alle items uit de briefings aan de orde komen. Wanneer de kandidaat heeft laten zien dat alle informatie is begrepen, en hij/zij er ook naar handelt, wordt een checkvlucht verklaring ondertekend. Pas daarna kan deze piloot zelfstandig een vliegtuig boeken. Zie het form Checkvlucht zij-instromers op de website onder Downloads-formulieren EAC-m- check out formulieren.

Technische storingen:

1x brake failure. IRF 2020-08. Tijdens taxiën bemerkt de piloot dat de rechter rem niet werkt, en belandt links van de taxitrack in het gras. Oorzaak: Versleten remblokjes waardoor de cup te ver naar buiten kwam. Het is bij de meeste toestellen lastig om de remblokken tijdens de walk around goed te inspecteren. Mitigerende maatregel: Preventief de remblokken vervangen op al onze toestellen, ook al zijn deze nog niet versleten.



1x fuelpressure te laag tijdens opstarten. IRF 2020-11. De elektrische fuelpomp was kapot gegaan. Van beide Cruisers zijn vervolgens de pompen vervangen. Uitgebreid onderzoek en testen door het onderhoudsbedrijf leverde verder geen mankementen op. Er waren daarna geen problemen meer met de fuelpressure.

1x rough engine bij verminderen toerental. IRF 2020-04. Na grondig onderzoek en testen door het onderhoudsbedrijf zijn er geen mankementen waargenomen. Er kan sprake geweest zijn van ijsvorming. Dit fenomeen komt mogelijk vaker voor bij de Cruisers. De olietemperatuur en het toerental spelen ook een belangrijke rol in de werking van de gearbox. Een advies met Best Practice om ijsvorming en gearbox slijtage te voorkomen is in voorbereiding.

1x tankdop verloren IRF 2020-07A. Bij terugkeer op EHEH bleek de tankdop verdwenen. Uitgebreide zoektochten langs de taxitracks en op de runway leverde geen tankdop op. Een vervangend exemplaar kon pas na veel zoekwerk worden aangeschaft. Achteraf bezien is de tankdop onvoldoende vastgezet na een visual brandstofinspectie in de hangaar. Dit was niet opgemerkt bij de walk around.

Wind gerelateerde incidenten: 1x werd een toestel van de baan geblazen door te sterke crosswind IRF 2020-10. Oorzaak en maatregelen: De crosswind met component uitschieters was onderschat, waardoor een landing werd uitgevoerd buiten de toegestane limiet van 10 kts. De betrokken piloot heeft nadere instructie over crosswindlandingen ontvangen.



1x werd de take-off afgebroken en belandde het toestel voorbij de baan in het gras IRF 2020-07. Tijdens de take-off roll op een baan met TORA van 800 m beseft de piloot dat het toestel onvoldoende lift ontwikkelt en besloot halverwege de runway de start af te breken. Daarbij moest krachtig worden geremd, waarna het toestel doorschoot, 150 m in het gras. Na terug transport klapte alsnog een band.

Oorzaak: Er stond tijdens de take-off roll een gust tailwind, zo bleek achteraf.

Medicatie en vliegen:

HRF 2020-02 Passenger airsick using medication

Onfortuinlijk werd een vlucht voor een passagier waarbij medicatie een rol speelde. De passagier werd misselijkheid en voelde zich onwel.

Oorzaak: Combinatie van twee soorten medicatie, en te weinig eten en drinken voor de vlucht.

5. Nieuwe RT rond onze run-up posities RW 03 en RW 21

Behandelen we op de social evening

6. Briefing over onze 2^e Alternate Seppe EHSE

Behandelen we op de social evening met de aangepaste procedures op Seppe

7. En route items: Paragliders in onze omgeving

Behandelen we op de social evening



8. Standarisatie items uit het instructeurscollege

Circuit op EHEH

Wanneer we het circuit gaan verlaten:

- Zetten we de elektrische brandstofpomp uit.
- Klimmen we direct door naar 1000 ft departure altitude.

Dit in tegenstelling tot de standaard circuit procedure waarbij men binnen de Circuit Area eerst klimt tot de circuit altitude (700 ft) en pas na het verlaten van de Circuit Area mag doorklimmen naar andere hoogten.

Op downwind:

We vliegen het gehele downwind leg op 800 ft hoogte met 80 kts. Op het eind van downwind mag power al worden verminderd, zonder hoogte te verliezen. Bij de indraai naar baseleg gaan we pas dalen, zodanig dan we de helft van de circuithoogte nog over hebben bij de draai naar final (400 ft)

9. Premiere instructiefilm Tow Truck Training

Graag introduceren we de finale versie van deze instructiefilm, gemaakt in samenwerking met de Koninklijke Luchtmacht en de Brandweer.