



Safety Bulletin 2021-02

Beste vliegers van de EAC-m,

De meeste COVID 19 beperkingen zijn opgeheven en we kunnen weer volop genieten van alles wat onze vliegsport te bieden heeft. We maken meer vliegers dan ooit.

Ook hebben we vele nieuwe leden kunnen verwelkomen, zowel beginners als vliegers die elders al een brevet hebben behaald.

Met het toenemen van onze vliegactiviteiten zien we ook een groei in het aantal Incidenten Hazard meldingen. Het een lijkt in eerste instantie een logisch gevolg van het ander.

Bij nadere analyse van de meldingen zien we een trend, en komen bepaalde incidenten vaker dan gemiddeld voor. Daar gaan we in dit bulletin nog nader op in.



De gevolgen van deze toename zijn voor onze club veel groter dan menigeen zal denken. Want nu de commerciële vliegactiviteiten op EHEH inmiddels ook fors zijn toegenomen moeten al onze recreatieve activiteiten worden ingepast in het grote geheel van militaire en commerciële luchtvaart. Wij moeten ons goed realiseren dat wij ons geen incidenten kunnen permitteren die gevolgen hebben voor de overige activiteiten. Het bestuur heeft intensief overleg met de verkeersleiding om onze activiteiten in goede banen te leiden. Daarbij hebben we de medewerking van al onze leden nodig.

Alle incident en hazard meldingen tot augustus 2021 staan inmiddels op de website.

De meldingen die we hier behandelen hebben vooral te maken met:

1. Onvoldoende kennis van het gebruik van ons materiaal.
2. Onvoldoende naleven van onze procedures.
3. Onvoldoende aandacht bij het uitvoeren van onze taken.

Al onze procedures en afspraken staan op de website maar door de hoeveelheid kunnen we ons voorstellen dat het soms lastig is alles te overzien. We hebben een Clubmanual, een Bestuursreglement, de PIF's, de NOTEMS, de Critical Safety Notifications en dan hebben we ook nog een mededelingenbord.

Daarnaast hebben we te maken met de Order van Blijvende Aard, de OBA van EHEH. Daarin beschrijft de Luchtmacht procedures en afspraken waarbinnen wij als club op het militaire vliegveld mogen opereren.



We hebben al deze procedures nog eens op een rij gezet en in een nieuwe jas gestoken.

Deze nieuwe jas noemen we de Standard Operating Procedures, de SOP's.

Binnenkort gaan we deze publiceren, samen met de nieuwe OBA.

Behandeling van de meldingen:

Incidenten Tankdop Cruisers

IRF 2021-01 en 2021-14: Tankdop verloren. Deze zijn niet meer teruggevonden.

IRF 2021-03: Ontbreken van rubberen afsluitring.

Hier gaat het om het niet goed afsluiten en borgen van de tankdoppen van de Cruisers.

Kijk voor het plaatsen van de tankdop of de rubberen ring juist zit. Vervolgens draai je het lipje in de dop volledig naar links. Dan kan de dop geplaatst worden in de tankopening en het lipje volledig naar rechts gedraaid waarmee de dop vast zit. Vervolgens wordt het lipje neergedrukt zodat de rode markeringen in een lijn liggen. Daarmee is de dop geborgd en kan deze niet meer los komen. Dit neerdrukken moet soepel lopen zonder het uitoefenen van grote kracht.

Zie de foto's.

Cruisers tankdop:



De tankdoppen van de C 172 en C182 hebben een ketting waaraan de dop vast zit. Deze zijn inmiddels ook op de PH-COP en beide cruisers aangebracht.



Daarnaast zullen we het sluiten en borgen van de tankdoppen opnemen in de checklist.

Het tanken van je vliegtuig is een delicate handeling die jouw volle aandacht vereist. Neem de tijd, maak er geen haastklus van en laat je niet afleiden!!

Naast dat een tankdop op de baan levensgevaarlijke situaties op kan leveren is het verliezen ook een dure hobby. Een nieuwe tankdop van de COP kost bijv. € 900,-

Incidenten RT gerelateerd:

IRF 2021-13 Runway incursion



We moeten **altijd** melden wanneer we “on Final” zitten en we mogen pas landen/ T&Go wanneer we een “Cleared-to-land” of T&Go klaring hebben ontvangen van Tower.

Incidenten onjuist invoegen in het circuit:

IRF 2021-12, HRF 2021-04 en 2021-05 Aircraft overtaking on downwind.

Het kan best druk worden in het circuit. Zeker op een mooie dag wanneer alle vliegtuigen op pad zijn.

Stel: Je komt terug van een vlucht en je wilt in het circuit aansluiten. Dan heeft het verkeer dat al in het circuit vliegt **altijd** voorrang. Je moet dus zeker weten waar de vliegtuigen zich bevinden. Bij het invoegen in het circuit dien je in principe aan te sluiten achter een toestel dat al op downwind zit. Het is dus zaak om de communicatie tussen Tower en het overige verkeer goed uit te luisteren. Bij twijfel kun je aan Tower vragen waar andere toestellen zich bevinden.

Maar pas op, VFR vliegend binnen een CTR blijft het de verantwoordelijkheid van de vlieger om VFR van VFR te scheiden. Tower geeft de nodige informatie.

Algemeen:

De RT op EHEH en onze Circuitprocedures

De verkeersleiders doen hun uiterste best om onze vliegbewegingen mogelijk te maken te midden van al het overige verkeer. Daarom horen we soms andere fraseologie dan standaard wordt gebruikt.

Enkele voorbeelden:

Op downwind melden we altijd onze intenties: “Right/lefthand downwind runway 21/03 for Landing/full stop” of een T&Go;

- Wanneer er nog geen ruimte is voor een landing of T&Go dan wil de verkeersleider extra tijd krijgen en geeft je bijvoorbeeld de opdracht “Orbit over left/right” Daarbij verwacht de verkeersleider dat we dan een Standard Rate-one turn maken. Die duurt ongeveer 2 minuten. Houd daar rekening mee.
- Het komt voor dat Tower na onze melding “PH-XXX on Final runway xx” nog geen Cleared- to -land / t&go kan geven omdat de baan nog niet vrij is. Dan zegt Tower “Continue”. Dat betekent dat je wel door mag gaan met je landingsprocedure, maar nog niet mag landen. Pas na “Cleared-to-land” maak je de feitelijke landing / t&go. Krijg je geen antwoord van Tower, dan land je niet en maak je een “Go around”.
- Ook kan het voorkomen dat je op baseleg al een Cleared to land/T&Go verklaring krijgt, terwijl je nog naar final moet draaien. Dat gebeurt omdat de verkeersleider daarna weer verder kan met de communicatie met het overige verkeer.





Je moet dus heel goed in de gaten houden of je al geklaard bent voor de runway. Bij twijfel meld je gewoon weer “on final”, of je vraagt “confirm cleared to land/T&Go”, waarna de betreffende klaring weer zal worden gegeven.

Onze RT-afspraken met de verkeersleiding

Start-up:

Bij de start-up melden we altijd onze intenties, welke departure e.d.

Run-up posities:

We gebruiken sinds enkele maanden een eenvoudiger RT voor de taxi naar de Run-up. Wanneer Runway 21(of 03) in gebruik is dan meldt Ground “taxi to run-up position Runway 21 (of 03). Geef dan aan Ground de juiste read back. De run-up posities zelf zijn niet veranderd.

Dus niet terugmelden: Taxi to ROMEO 5 of to UNIFORM e.d.

Full Stop procedures:

Om een vlotte afhandeling van het verkeer rond de runway mogelijk te maken hebben we met de verkeersleiding standaardprocedures afgesproken bij een Full Stop. Het doel is o.a. om de taxitrack ROMEO voor het “grote” verkeer vrij te houden.

Indien Runway 21 in gebruik is vragen we een “treshold base” aan en landen we mid-runway, in de buurt van het weggetje naar de verkeerstoren. Daarna rollen we rustig uit stoppen net na holdingline ROMEO 5, schakelen dan over naar EHEH Ground, we doen de after landingschecks en vragen om terug te mogen taxiën. Dat is meestal via taxitrack UNIFORM.

Wanneer we Runway 03 gebruiken, landen we bij ROMEO 3, verlaten de Runway bij ROMEO 2 en taxiën terug via taxitrack KILO.

Houd hierbij rekening met de windrichting en windsterkte. Bij crosswind heb je een hogere grondsnelheid dan bij tegenwind, dus heb je ook een langere uitrol na de landing.

NB:

Op onze website staat het overzicht van de RT zoals we gebruiken op EHEH. Het overzicht is recent opgeschoond en aangevuld met o.a. de nieuwe Run-Up fraseologie. Lees het hele verhaal nog eens goed door en zorg dat je deze standaard volgt.

Incident gerelateerd aan Air Prox



IRF 2021-11 Kans op mid-air collision

Het kan aardig druk worden in de lucht. VFR-verkeer dient zelf te zorgen voor separatie van het overige VFR-verkeer. We kunnen allerlei activiteiten verwachten: motorvliegtuigen, zweefvliegtuigen, parapenters en hanggliders. Het is zaak om te weten waar je deze activiteiten kunt verwachten. Dus zorg voor een goede

vluchtvoorbereiding. Eenmaal op pad is het zaak om goed uit te kijken. Volg de “See and Avoid” principes.



Hoe je dat doet, laat onderstaande informatie van de CAA UK zien.

<https://www.youtube.com/watch?v=sX6j97TPvng>

<https://publicapps.caa.co.uk/docs/33/Clued%20Up%20GA%20Update%20Mid-Air%20Collisions.pdf>

Overige items die aandacht behoeven

Oliepeilstok bij een Lycoming motor:

Het komt regelmatig voor dat een oliepeilstok muurvast zit. De gele afsluitdop is dan te hard aangedraaid. Wanneer dit bij een warme motor gebeurt, gaat bij het afkoelen de dop nog harder vastklemmen. De laatste keer, bij de PH-BSF, moest de gele dop met een tang worden gelost. Daarbij kwam ook de buis waarin de peilstok huist, los van het motorblok.



Mogelijk denkt men dat de dop stevig moet worden vastgedraaid om de oliedruk tegen te houden. Dat is helemaal niet nodig, want er zit geen oliedruk in het carter.

Dus het voldoet wanneer we de dop losjes vastdraaien. De peilstok kan sowieso niet spontaan uit de behuizing schieten, daar is deze veel te lang voor.

Tenslotte:

We vliegen op EHEH tussen professioneel overig verkeer. Dat vraagt van ons, recreatieve vliegers, een hoge mate van professionaliteit. Dat zal lang niet altijd lukken, en dat is geen schande. Wel moeten we ervoor zorgen dat we onze professionaliteit blijvend verbeteren. Daarmee laten we aan de verkeersleiding zien dat we betrouwbare gebruikers zijn van Eindhoven Airport, het drukste vliegveld van Nederland, op Schiphol na.

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

Vlieg lekker en **Keep It Safe**

Ton de Moel
Safety Manager EAC-m