



Beste vliegers van de EAC-m,

We kijken terug op een geslaagde Safety Social Evening, 5 oktober vorig jaar. Ruim 70 leden waren aanwezig. We stimuleren het onderlinge contact binnen onze vereniging, reden om deze avonden in het vervolg niet meer te streamen.

Onze gast, verkeersleider Joris, gaf een heldere inkijk in het werk van de Luchtverkeersleiding op EHEH. Dankzij onze goede samenwerking met de Verkeersleiding krijgen we, ondanks de toenemende drukte op Eindhoven Airport, zoveel mogelijk ruimte voor onze vliegactiviteiten. We mogen blij zijn met deze unieke situatie, waaraan ieder van ons een steentje bijdraagt.

De komende Safety Social Evening is op woensdag 1 maart a.s. 20.00 uur in het clubhuis. Een deel van de avond zal worden besteed aan de introductie van onze nieuwe lestoestellen Bristell B 23.



#### **Inhoud van dit bulletin:**

1. Over het melden van Incidents en Hazards, het hoe, wat en waarom.
2. Behandeling van enkele Incident en Hazard Reports.
3. Diverse onderwerpen:  
Vliegen in de winter



Opwarmen motoren op platform  
Beheerder Checklists van alle toestellen

## 1. Hoe en wat te melden in een Incident of Hazard report.

Het doel van het melden van voorvallen of van gevaren is om ervan te leren. We kunnen onze werkwijze, procedures en ons gedrag aanpassen om dergelijke ongewenste situaties te voorkomen. Daarmee maken we onze luchtsport nog veiliger.

Jaarlijks ontvangen we ongeveer 20 Incident (voorval) en 5 Hazard Reports (gevaar). Het format voor het Incident Report is door de EASA verplicht gesteld. In onze club stuurt de Safety Manager namens de vlieger (PIC) het Incident Report naar ILenT.



Bij ILenT komen alle gegevens samen. Daar wordt gekeken naar vaak voorkomende en risicovolle situaties. Richtlijnen kunnen worden opgesteld om deze te voorkomen. Denk bijvoorbeeld aan het terugdringen van luchtruimschendingen door recreatieve vliegers. Het Hazard Report is van de EAC-m, en de gegevens blijven intern.

Het format van de EASA biedt ruimte om in onze eigen woorden te beschrijven wat er is gebeurd. Dat kan gewoon in het Nederlands. Zo kunnen we leren van hetgeen wordt gemeld.

Daarom is het van belang om uitgebreid te beschrijven wat er zich heeft afgespeeld. Natuurlijk eerst de feiten van het incident: Wat, Waar, Wanneer en door Wie. Zonder persoonsnamen te noemen. Daarnaast een beschrijving van hoe je de vlucht hebt voorbereid, hoe je bent omgegaan met wat er misging, wat je overwegingen waren, en welke opties je hebt overwogen om het op te lossen. Vervolgens een beschrijving hoe je het hebt opgelost en afgehandeld.

Denk daarbij ook aan melding in het ADL van het vliegtuig, contact met het bestuurslid techniek, en met de verkeersleiding indien van toepassing. Ben je op een out-station met een incident, dan is het ADL niet beschikbaar, en meld je het item in het journaal van het vliegtuig. Lees nog eens de gehele procedure in de SOP 6.c. "Klacht op extern vliegveld".

Heel leerzaam voor onze leden is een vermelding van je "Lessons Learned". Alle meldingen worden uiteindelijk anoniem op onze website geplaatst. Correct taalgebruik siert het geheel.

Wanneer je vragen of twijfels hebt over wat en hoe te melden, neem dan gerust even contact op met de Safety Manager.

Een overzicht van de incidenten waar je zeker een Incident Report van moet indienen staat op de website onder Downloads - Formulieren EAC-m – Flight Safety – Safety bij de EAC-m. Zie de pagina uit de PowerPoint hieronder.



## Incident management

### Incidenten te melden via het Incident Registration Form:

- Bird/wildlife strike;
- Loss of control of the aircraft;
- AIRPROX;
- Airspace violation;
- In-flight technical malfunctions;
- In-flight incapacitation of pilot;
- Incidents connected with "I am safe" situations;
- Problems during the flight execution which affect flight safety;
- Emergency landings and precautionary landings;
- Runway/taxiway incursions and excursions;
- Fire or smoke on board of the aircraft;
- Faulty/incorrect loading (outside of envelope);
- Distress calls (both PAN and Mayday calls);
- Damage to aircraft and/or damage to others due to contact with aircraft lost;
- Injuries (self/third parties);
- Incorrect documentation, procedures etc.;
- Problems with oil or fuel;
- Problems relating to the condition of the airfield;
- Incidents not mentioned here but which nevertheless have an impact on safety;
- Unexpected encounter of volcanic ash;
- Exceeding POH limits.

### Incidenten die niet in deze lijst staan kunnen worden toegevoegd

© EACm / EFast

Dus ook alle technische klachten tijdens het vliegen melden, zoals bijvoorbeeld een NON-COMM situatie, afwijkende aanwijzingen in de instrumenten en dergelijke.

## 2. Behandeling van enkele Incident en Hazard Reports.

Zie de reports op onze website.

### Tankdop verloren

IRF 2022-16

Het was bij de vlieger bekend dat het kettinkje ontbrak waarmee de tankdop aan het toestel verankerd zit.



Na het vullen van de tank lukte het niet direct om de tankdop met een hand correct af te sluiten. Dat zou later alsnog met twee handen gedaan worden, na het ophangen van de slang, maar ja, dat werd toen vergeten. Vliegen is mensenwerk, en ieder van ons laat wel eens een steek vallen. Blijf alert, laat je niet afleiden en werk je procedures af, dan vallen er minder steken.

De tankdop is helaas niet teruggevonden.



## Tailstrikes

IRF 2022- 12 en HRF 2022-03

Om verschillende redenen kan de staart van ons toestel in de start of landing de grond raken. Zowel op hobbelige grasbanen als op een strakke betonnen runway. Dat kan ernstige schade toebrengen aan de structuur van de staart. Een tailstrike dient dan ook altijd gemeld te worden. Neem contact op met de technicus en het bestuurslid voor technische zaken. Het Incident Report gaat naar de Safety Manager. De schade in IRF 2022-12 werd ontdekt tijdens de gebruikelijke walk around, voorafgaand aan een vlucht vanaf EHEH. De schade moet zijn ontstaan tijdens een van de voorgaande vluchten. Helaas is dit destijds niet opgemerkt, en is er ook geen melding van gemaakt. HRF 2022-03 laat zien hoe het wel moet. Gelukkig was er geen schade te zien bij inspectie na de strike.



## Airspace violations

HRF 2022-02 toont ons dat ook ervaren vliegers wel eens een NOTAM over het hoofd kunnen zien. En dat een goede communicatie daarover met de verkeersleiding de sfeer in de lucht zeker bevordert.

IRF 2023-01 staat nog niet op onze website, maar is wel urgent.

Het betreft een airspace infringement in het verboden gebied rond de EBI, de Extra Beveiligde Instelling ten westen van Vught. Deze RA (T) heeft een straal van 2 NM rondom de zwaarbewaakte gevangenis, en gaat van GND tot 1500 ft AMSL. Onvoldoende vluchtplanning en afleiding door enthousiaste passagiers hebben tot de overtreding geleid. Een boete is vooralsnog uitgebleven. Op de Social Evening van 1 februari j.l. heeft een gastspreker van de Luchtvaartpolitie ons duidelijk gemaakt hoe streng de bewaking rond de EBI inmiddels is. En dat je voortaan op een boete van € 9.000,00 kunt rekenen bij een dergelijke overtreding.

Al voordat de EBI tot verboden gebied werd verklaard, hadden we met onze vliegers afgesproken om deze plek te mijden. We spraken toen af om 5 NM-afstand te bewaren, en er helemaal niet overheen te vliegen. Nu liggen de grenzen duidelijk vast. Zoek die grenzen niet op, en vlieg er ruim omheen.

## 3. Diverse onderwerpen

### Vliegen in de winter

#### - Vluchtvoorbereiding.



Het winterweer is voor menig recreatief piloot niet uitnodigend om lekker te gaan vliegen. Koude, wind, neerslag, slecht zicht en lage bewolking vormen een belemmering. Toch heeft vliegen in de winter ook charmes, vooral wanneer de aarde bedekt is met een mooi pak sneeuw. Hieronder enkele items waar je rekening mee moet houden wanneer je in de winter gaat vliegen.



- Een besneeuwd landschap biedt veel minder herkenningspunten, meer kans op desoriëntatie. Het inschatten van de hoogte voor de landing approach is lastiger.
- Zorg voor een goede zonnebril.
- Kleine vliegvelden zijn vaak gesloten of PPR, plan daarom meerdere beschikbare alternates.
- Regel een uitgebreide meteobriefing. Het weer kan snel omslaan, vermijdt icing conditions en blijf binnen de VFR-minima.
- Warm de motor altijd op tot de bedrijfstemperatuur voordat je gaat taxiën en vliegen.
- Start of landt niet op een besneeuwd veld.
- Gebruik de carburator-voorverwarming op tijd, en lang genoeg.
- De cabin-heater ontvangt lucht die langs de uitlaat wordt opgewarmd. Let op tekenen van CO-vergiftiging en check de CO-meter regelmatig.
- Opgevroren plekken in de landingsbaan verlengen de landing distance, en verhogen de kans op slippen, met een runway excursion tot gevolg.

Zie ook de website van de EASA Sunny Swift Winter Planning.  
Hier vind je allerlei links voor je vluchtvoorbereiding.

#### - **Starten van een koude motor**

De capaciteit van de accu is aanzienlijk verminderd bij lage temperaturen. De olie in een koude motor is stroperig, minder vloeibaar. Het kost de startmotor dan ook meer energie om de motor rond te draaien. Het POH schrijft voor hoe we de startmotor moeten gebruiken. Voor onze toestellen met Rotax motoren geldt bijvoorbeeld:

1<sup>e</sup> startpoging: maximaal 10 seconden. Indien motor niet loopt, **2 minuten** wachten. Daarmee laten we de startmotor afkoelen.

2<sup>e</sup> en verdere pogingen: Indien motor niet loopt, **20 minuten** wachten. Daarmee laten we de accu bijkomen en de startmotor afkoelen.

Ook de powersetting, het gebruik van choke of primer, en de procedures bij “verzuipen” van de motor worden in het POH beschreven.

En mocht het helemaal niet lukken, schuif dan niet stilletjes het vliegtuig terug in de hangaar, maar informeer eerst de technicus. Die kan de accu weer opladen. Dat scheelt weer gedoe voor een volgende gebruiker.

#### **Opwarmen van de motor.**

We zijn gewend om voor het sporten een warming-up te doen. Daarmee zorgen we er onder andere voor dat de bloedsomloop wordt gestimuleerd. Onze spieren en gewrichten worden warm en soepel, ons lichaam komt in een goede balans.

Zo werkt dat ook bij de motoren van onze vliegtuigen.

We bouwen eerst rustig de bedrijfstemperatuur op, en pas dan gaan we de motor belasten. Ook taxiën valt onder belasten omdat we bijsturen door de wielremmen te gebruiken. Extra power is dan nodig, en dat willen we niet bij een koude motor. Per type motor kan de procedure verschillen. Houd je altijd aan de procedure zoals wordt voorgeschreven in het POH. Vooral Rotax-motoren vragen onze speciale aandacht, en veel geduld. Het warmdraaien kan vele minuten duren. Omdat de motoren dan “idle” draaien tellen deze minuten niet mee in de uren voor de motoruren-inspecties. Ook worden deze niet in rekening gebracht in de vliegnota. Inmiddels is de standaard “2 minuten idle” in de nota opgehoogd naar 6 minuten gemiddeld.



### **Opwarmen van de motoren op het platform**

Inmiddels hebben we twee nieuwe lesvliegtuigen aan onze vloot toegevoegd, en zijn de oude nog niet verkocht. Dat betekent dat er extra drukte op het platform kan ontstaan. Zeker nu we hebben gezien dat een vliegtuig pas mag gaan taxiën wanneer de motor op bedrijfstemperatuur is gekomen.

Dat betekent: meer vliegtuigen met draaiende motoren op ons platform, gecombineerd met manoeuvreren van toestellen in en uit de hangaar, of naar de brandstofpomp.

Hier schuilt een gevaar voor de in- en uitstappende bemanningen, en vooral onze onwetende passagiers. Blijf alert, en begeleid extra zorgvuldig je gasten op ons platform.

### **Beheerder van alle checklists van onze toestellen**

We passen de checklist van onze toestellen regelmatig aan zodat deze in overeenstemming zijn met het POH, met onze interne afspraken en met onze procedures.



Door intensief gebruik vallen er wel eens pagina's uit het geheel. Al met al een hele klus om de checklist op orde te houden.

We hebben Jordi Smit bereid gevonden om van al onze toestellen de checklist op orde te houden. Zijn er opmerkingen over de inhoud, of is er schade aan het boekwerk, neem dan met Jordi contact op.

Fijne vliegreizen toegewenst.

Ton de Moel  
Safety Manager EAC-m