



Beste vliegers van de EAC-m,

Vanwege de voorbereidingen voor de audit van de EAC-m door ILenT op 28 juli j.l. komt dit Safety Bulletin iets later dan gepland. Het was een hele klus om alle zaken tot in de puntjes op orde te krijgen. We kregen een uitstekende beoordeling, met slechts een enkel punt ter verbetering.

Ook blikken we terug op een geslaagde Safety Social Evening op 3 maart j.l. waar 70 leden aanwezig waren en nog eens 70 leden via een streaming.



Inhoud van dit bulletin:

1. Behandeling van de Incident Reports van het 1^e en 2^e kwartaal 2022.
2. Berichten uit de instructeursvergaderingen.
3. Diverse onderwerpen.

Behandeling van de Incident en Hazard Reports.

We ontvingen 10 Incident Reports en 2 Hazard Reports. Deze Reports staan op onze website onder de kop Flight Safety - Incident en Hazard Reports.

Hazard Reports:

HR 2022-01

Dit betrof een motorvoertuig op taxitrack Uniform. Ondanks de verkeersdrempel op de verkeersweg bij de kruising met Uniform, kan het toch gebeuren dat er een voertuig oversteekt. Verminder je taxiselheid bij nadering van dit punt en blijf alert op verkeer.

Meld ook altijd wanneer je iets dergelijks is overkomen. Per telefoon aan Tower en een Hazard form aan de Safety Manager.

HR 2022-02

Hier vloog een ervaren instructeur met student per abuis een actieve Temporary Reserved Airspace (TRA) binnen. Ondanks zorgvuldig checken van de NOTAMS. Via de NOTAM wordt gemeld of een TRA actief is. Vliegen blijft mensenwerk.



Incident Reports:

Onderschatting van het weer.

IRF 2022-01, 2022-04 en 2022-09 hebben betrekking op een onderschatting van de weersituatie. Het weer houdt zich niet aan voorspellingen. Wanneer we de grenzen van het toelaatbare opzoeken, kunnen we makkelijk over die grenzen heen schieten.

IRF 2022-01 Onverwacht in IMC-condities gevlogen.

Hier belandde een Cruiser in take-off op ongeveer 300 ft. in een laaghangende wolk boven de startbaan, en verbleef 3-5 seconden in IMC-condities. De ATIS gaf slechts 1° C verschil tussen temperatuur en dauwpunt.... De voorspelde verslechtering van de VFR-condities zou nog een uur op zich laten wachten. Maar plotseling waren daar toch al de wolken.



IRF 2022-04 Van de baan af geschoten vanwege rem fading bij crosswind.

Het betreft een ferryvlucht met een Cruiser, vise versa naar een onderhoudsbedrijf. Even een kist ophalen. De heenreis, met een andere piloot als Pilot In Command (PIC), verliep zonder problemen. De TAF van EHEH gaf bij vertrek een toename van de wind aan. De verwachte windrichting betekende een forse crosswind bij terugkeer op EHEH. De crosswind bij terugkeer op EHEH was bij vlagen buiten de limieten.



De landing verliep zonder problemen. Die ontstonden wel in de uitrol naar de exit van de runway. De wind was 90° cross van links en dermate sterk dat er continu naar rechts moest worden bijgestuurd om op de centerline te blijven. Bijsturen met het richtingsroer is in een dergelijke situatie niet effectief. Het neuswiel van de Cruiser is niet gestuurd, dus de enige manier om te sturen is remmen op één van de hoofdwielen. In dit geval de rem op het rechter wiel. Door continu te remmen ging deze rem “faden”, dat wil zeggen dat de remblokjes en remschijf zodanig heet worden dat er geen grip meer is en glad als spek worden. Omdat het



toestel steeds verder naar links van de centerline raakte, besloot de piloot om het toestel geheel te stoppen en trapte nu ook op de linker rem. Deze rem was wel effectief, en veroorzaakte een dermate forse zwaai naar links dat het toestel van de baan schoof en een baanlamp raakte.

Het is raadzaam om in dergelijke situaties korte rempauzes in te lassen om de remmen te laten afkoelen

IRF 2022-09 Cockpitkap waait uit de hand en gasveer scheurt af.

Op een dag met stevige wind maakten drie piloten met de PH-COP een tripje door Nederland. Tijdens een tussenstop op Hoogeveen werd geparkeerd op een daarvoor beschikbare plaats. De harde wind (uit richting 280) was zo krachtig dat de passagiersdeur bij het openen uit de hand werd geslagen. Met schade aan een scharnier, de romp van het vliegtuig en de gasveer van het toestel.

Bij dit incident spelen meerdere zaken:

- Op een outstation (een vliegveld buiten EHEH) worden vliegtuigen mogelijk anders geparkeerd dan we op ons platform gewend zijn. Wij stellen onze toestellen op ons platform altijd op met de neus in de richting van de runway-in-use. Dan komt de wind in principe van voren. Op Hoogeveen mag de piloot zelf bepalen waar en in welke richting men het toestel wil parkeren. Natuurlijk in overleg met de dienstdoende havenmeester. In dit geval besloot men om de richting van de reeds geparkeerde toestellen te volgen, met de neus naar de startbaan gekeerd. Daardoor stond er bij het uitstappen een forse dwarswind van rechts. Met alle gevolgen voor het openen van de deur aan de passagierskant...
- Men was zich onvoldoende bewust van de effecten van harde wind op de constructie van de deur. Deze deur gaat bij het openen omhoog, en vormt dus een geweldige windvanger.



- De melding van de schade, en de beoordeling van de gevolgen voor de luchtwaardigheid van het vliegtuig, verliepen niet zoals het hoort.
 - o Wanneer er schade aan een toestel is toegebracht, dient dit direct aan ons bestuurslid-techniek en/of aan de technicus te worden gemeld. Waar mogelijk voorzien van foto's e.d. ter nadere informatie. Dan volgt een overleg over de status van het vliegtuig: Is het wel of niet luchtwaardig. Dat bepaalt het bestuurslid of de technicus. Dus niet de piloot zelf. In dit geval was slechts een foto gestuurd, zonder verder overleg. Het was dus niet duidelijk of het vliegtuig nog luchtwaardig was.
 - o De PIC die vervolgens naar EHEH terugvloog diende zich eveneens te realiseren dat het toestel nog niet was vrijgegeven.



- Er was onduidelijkheid over het invullen van het Incident Report. De PIC van de betreffende vlucht stelde uiteindelijk het Incident Report op.
- De piloot die het vliegtuig, dat nog u/s was, naar Eindhoven heeft gevlogen had ook direct een Incident Report moeten opstellen, dat is niet gedaan
- De schade aan het vliegtuig bleek groter dan aanvankelijk ingeschat door de PIC. Het scharnier, de gasveer en de romp hebben schade opgelopen. De technicus heeft uiteindelijk alsnog het toestel weer luchtwaardig verklaard.

Dit soort schade hebben ook meteen aanzienlijke financiële gevolgen. Het nieuwe onderdeel voor de bevestiging aan de romp is 'slechts' een onderdeel van 5 x 5 cm maar kost € 1.099,- en dat is dan nog zonder de installatiekosten.



Hoe om te gaan met schade die wordt vastgesteld buiten EEH op een outstation.

Voor het melden van schade of klachten hebben we in de OPS-room de klapper "Technische staat vliegtuigen" ook wel Aircraft Discrepancy Log (ADL) genoemd.

Wanneer we elders met ons vliegtuig een schade hebben, kunnen we deze niet in de klapper melden. En de technicus kan daarin ook niet aangeven wat de status van het vliegtuig is.

Daarom is het van belang om in een dergelijke situatie de status te vermelden in het journaal van het vliegtuig, in blok 12. Met daarbij een aantekening over wat het overleg met de technicus heeft opgeleverd. Pas daarna kan een eventuele terugvlucht worden gestart. Bij thuiskomst moet het alsnog in het ADL worden geschreven.



Incident Reports:

Gebrekkig brandstof management.

IRF 2022-06 en IRF 2022-10 hebben betrekking op **gebrekkig brandstof management.**

Fuel-indicators zijn niet volledig te vertrouwen. Dat geldt met name voor onze Cruisers. Een visuele fuel-check is daarom verplicht. Zie ook de Critical Safety Notification daarover.

IRF 2022-06 Te weinig brandstof over voor uitwijkhaven Budel.

Een retourvlucht naar Hoogeveen verliep voorspoedig.

Voor de terugreis werd geen visuele fuel-check gedaan, maar vertrouwde de PIC op de fuel-indicators. Volgens de brandstofberekening was de aangegeven hoeveelheid precies genoeg om op EEH met de verplichte 16 liter resterende brandstof te landen. Tijdens de vlucht gaven de fuel-indicators zeer wisselende hoeveelheden aan, vaak minder dan verwacht,



hetgeen de nodige spanning bij de bemanning opleverde. Uiteindelijk bleek er op EHEH nog maar 8 liter over zijn.

Lessons learned:

Check voor elke vlucht altijd visueel de brandstof. Gebruik zo nodig de peilstok. Er is een fuel consumptie meter in het Dynon systeem aanwezig. Voer de gemeten brandstofvoorraad in op deze fuel computer. Tijdens de vlucht kun je dan de actuele fuel-flow in de carburator nauwkeurig aflezen.

NB: Dit systeem detecteert niet of er een lek in het brandstofsysteem zit.



Fuel computer in de Cruiser

IRF 2022-10 Low on fuel op een lokale vlucht

Een lokale vlucht rondom de CTR van EHEH werd gepland. Volgens de fuel-indicators was er ongeveer 45 liter fuel aan boord. Bijtanken was niet aan de orde vanwege de Mass & Balance limieten. De vlucht zou ongeveer 80 minuten gaan duren.

Bij terugkeer via Whisky gaven de indicators wisselende hoeveelheden aan, 9-12 liter per tank. Bij Oscar werd dit 6-8 liter aan beide kanten. Vanwege de drukte op EHEH kreeg de piloot van Tower de

opdracht om op downwind enkele orbits te maken, en vervolgens helemaal terug te keren naar Oscar. Daar voelde de PIC weinig voor vanwege de krappe brandstofvoorraad. Hij besloot geen gehoor te geven aan de opdracht en bleef in de buurt van downwind vliegen, zonder zijn "low on fuel" situatie te melden aan Tower.



Lessons learned:

Plan je vlucht zodanig dat er altijd voldoende brandstof aan boord blijft voor een uitwijk. Doe een visuele fuel-check. Communiceer met Tower over je situatie. Ga niet op eigen houtje oplossingen bedenken waardoor heel andere problemen kunnen ontstaan.

Incident Reports:

Situational awareness en R/T

IRF 2022-02 Situational awareness en R/T was op onvoldoende niveau



Eindhoven Airport is de drukste luchthaven van Nederland, op één na. Alleen Schiphol is nog drukker. Dat vergt van onze vliegers een gedegen kennis van de lokale situatie en voldoende bedrevenheid in de R/T zoals die hier van toepassing is.

Bij deze lokale vlucht kwamen een aantal factoren bij elkaar waar de PIC onvoldoende op was voorbereid:

1. De piloot heeft elders zijn vliegbrevet gehaald en had slechts 4x op EHEH gevlogen.
2. De aanvankelijk naar een vliegveld in België geplande vlucht werd vanwege het slechte weer omgezet in een "rondje in de CTR". De voorbereiding was daardoor kort. Het vliegplan werd snel ingediend zonder een goede check van de aan te vliegen punten op de route. De gevlogen route week dan ook al spoedig af van het vliegplan.
3. Het was een vlucht met voor het eerst passagiers aan boord. Hun enthousiasme heeft de piloot afgeleid, zowel tijdens taxiën als in de take-off. Er was hier geen sprake van een "Sterile cockpit" omgeving.
4. Zoals gebruikelijk probeerde Tower de vlucht zo goed mogelijk in te passen in het overige commerciële verkeer. Dat vergt van de piloot een hoge concentratie en alertheid. De opdrachten werden door de piloot niet goed gehoord en begrepen. Mede daardoor moest Tower een naderende Boeing een go-around laten maken.



The Sterile Cockpit

Lessons learned:

Het bestuur had zich al eerder gerealiseerd dat nieuwe leden die elders hun brevet hebben behaald, zorgvuldig moeten worden ingeleid in de specifieke situaties op EHEH. Deze zogenaamde "zij-instromers" ontvingen de gebruikelijke briefings en maakten een vlucht met een instructeur om bekend te raken met het vliegen op EHEH. Situaties zoals in dit report beschreven kwamen helaas vaker voor. Reden voor het bestuur om zij-instromers intensiever te gaan begeleiden zoals gebruikelijk bij onze leerlingen:

Zij ontvangen een klapper waarin alle certificaten en check-out formulieren worden bijgehouden. Na de vereiste briefings worden meerdere checkvluchten gemaakt, met verschillende instructeurs. Het aantal vluchten hangt af van de getoonde kennis en vaardigheden. Extra trainingen zullen worden aangeboden, zoals bijvoorbeeld een opfriscursus van de R/T. Onze Head of Training, of een gedelegeerde instructeur, bepaalt of het nieuwe lid zelfstandig op EHEH mag opereren. Daarna kan men starten met zelfstandig vliegen.



Incident Reports:

Power loss in de Cruisers, mogelijk ijsvorming in het Rotax carburator systeem.

IRF 2022-05 en IRF 2022-08

In de afgelopen jaren zijn meerdere meldingen gedaan van powerloss bij onze Cruisers. Een aantal had mogelijk te maken met ijsvorming in de carburator. Andere oorzaken waren extra slijtage aan de gearbox.

Ook verminderd functioneren van de uitlaatkleppen was een oorzaak. Daar waren de motoren al bijna aan het eind van hun levensduur. Reden om van beide Cruisers de motoren compleet te vervangen.

De Cruisers zijn voorzien van Rotax motoren. De daarbij toegepaste systemen, zoals de carburator voorverwarming (CVV) en de gearbox hebben specifieke eigenschappen. Het vergt van de vlieger een gedegen kennis en inzicht in de werking van deze systemen. We komen later met een aparte beschrijving van deze Rotax systemen, en met aanbevelingen om ijsvorming te voorkomen en slijtage aan de gearbox te beperken.

Lees de reports met daarin de lessons learned op onze website.

Berichten uit de instructeursvergaderingen

1. Draineren

We zijn gewend om onze vliegtuigen in de hangaar te draineren voordat we ze verplaatsen naar het platform. Echter, bij elke tankbeurt dient te worden gecontroleerd of er water binnen is gekomen. Dat staat ook beschreven in het POH van het vliegtuig, maar wordt vaak vergeten.

Wanneer je even een buitje hebt afgewacht voordat je gaat vliegen, en de kist op het platform in de regen heeft gestaan, is het ook van belang om te draineren. Er kan mogelijk water langs de vuldop in de brandstoftank zijn gekomen.

2. Zij-instromende nieuwe leden.

Nieuwe leden die elders hun brevet hebben behaald worden voortaan beschouwd als leden die nog moeten leren om te vliegen binnen de specifieke omstandigheden op EHEH. Zie IRF 2022-02 Situational awareness en RT.

Deze zij-instromers ontvangen voortaan een klapper waarin ze alle certificaten van briefings en check-out vluchten bij elkaar kunnen houden. Na de vereiste briefings worden meerdere checkvluchten gemaakt, met verschillende instructeurs. Het aantal vluchten hangt af van de getoonde kennis en vaardigheden. Extra trainingen zullen worden aangeboden, zoals bijvoorbeeld een opfriscursus van de RT. Onze Head of Training, of een gedelegeerde instructeur, bepaalt uiteindelijk of het nieuwe lid zelfstandig op EHEH mag opereren.

3. Technische Staat Vliegtuigen bij out-station situaties.

Naar aanleiding van de opmerkingen bij de laatste audit, scherpen we de procedure aan bij schade of andere issue's aan een vliegtuig, vastgesteld op een vliegveld buiten



EHEH. Deze procedure komt als aanvulling in onze Standard Operations Procedures (SOP).

Diverse onderwerpen

Cruisers:

Olie bijvullen

Wanneer je het oliepeil controleert, meet je het oliepeil in een apart reservoir, en niet in het carter zelf (Zoals bij Lycoming motoren).

Olieniveau net boven minimaal is voldoende voor een uurtje vliegen.

Sneller ronddraaien van prop resulteert niet in een eerder horen van het ontlichten/boertje in het reservoir. Rustig continu draaien werkt het snelst. Bijvullen van olie kan alleen in



overleg met de technicus of bestuurslid techniek. Er mag nooit meer dan 200 ml worden bijgevoerd. Er staan in de kast in de hangaar 200 ml. voor gevulde flesjes met het juiste type olie.

Bijgevoerde hoeveelheid olie noteren

We willen goed kunnen volgen wat het oliegebruik is per vliegtuig. Daarom is het van belang dat op de lijst in de hangaar wordt gemeld hoeveel olie er is bijgevoerd, en in welk vliegtuig. Lege bussen zet je terug in de kast en gaan niet in de prullenbak. En natuurlijk ook in het journaal vermelden, precies zoals we ook de brandstof vermelden.

Brandstof

Alleen MOGAS is toegestaan.

Dus ook op een vliegveld elders alleen MOGAS tanken. Houd daar rekening mee bij je vluchtplanning. Alleen in noodgevallen kan, in goed overleg met het bestuur, een uitzondering worden gemaakt. Reden van deze eisen is het motoronderhoud. Dat is volledig op MOGAS afgestemd. Indien AVGAS wordt getankt, betekent dat meer slijtage. En een kortere beschikbaarheid vanwege frequentere motorinspecties en olie verversen.

Volgende Safety Social Evening:

Woensdag 5 oktober a.s. aanvang 20.00 uur

Nadere informatie volgt.

Fijne vliegreizen toegewenst.

Ton de Moel
Safety Manager EAC-m