

Opvallende meldingen uit de General Aviation

Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (abl@ilent.nl)

31 maart 2020

Inleiding

Het ABL is verantwoordelijk voor het maken van analyses van voorvalmeldingen in de luchtvaart volgens Verordening (EU) 376/2104. Hiermee moeten trends en signalen af worden gegeven waarmee samen met de sector de veiligheid in de luchtvaart kan worden vergroot. Dit doet het ABL door statistische analyses van grote aantallen meldingen te verwerken in informatie producten die worden gepubliceerd op <https://www.ilent.nl/onderwerpen/voorvallen-luchtvaart/analysebureau-luchtvaartvoorvallen>.

Daarnaast onderneemt het ABL ook acties op specifieke meldingen zoals het doorzetten naar buitenlandse autoriteiten of het aankaarten van mogelijke risico's bij sector organisaties. Door middel van deze nieuwsbrief willen we regelmatig voorbeelden van specifieke meldingen zichtbaar maken aan de sector waarbij we aangeven welke actie daar vanuit het ABL op volgde.

Hieronder volgen drie voorbeelden van meldingen uit de GA die door het ABL zijn geselecteerd voor vervolgacties, in de maand februari 2020.

Airprox in de CTR van Lelystad Airport – 25-02-2020

Het ABL heeft sinds 7 november 2019 veel meldingen ontvangen over de veranderde situatie op Lelystad Airport: in totaal ontving het ABL in die maand rond de 140 voorvalmeldingen, terwijl dit er vóór de veranderde situatie gemiddeld 10 per maand waren. Ongeveer 90% van de meldingen ná de veranderde situatie komt van de luchtverkeersleiding. Onderstaande melding werd door de betrokken vlieger gemeld, het betreft een korte situatiebeschrijving van een "Air Proximity" bij de eindnadering op Lelystad.

On final rwy23 EHLE; another aircraft started a glide in and approached our 4'oclock position on final. Closest Horizontal distance 150 m and vertical 200 ft

Het voorval vond plaats in de Lelystad CTR met Airspace classification D. In airspace class D wordt er voor verkeer uitgevoerd onder VFR geen separatie uitgevoerd door de verkeersleiding. Er wordt wel gesepareerd door de verkeersleiding voor IFR – IFR.

Go-around op lage hoogte t.g.v. runway incursion EHLE – 21-02-2020

Het ABL ontving van de betrokken vlieger de volgende melding:

Tijdens de eindfase van de nadering op Lelystad Airport baan 23 heb ik op lage hoogte (50-100ft) een go-around geïnitieerd, omdat een ander vliegtuig vlak voor mij zonder klaring de baan opreed. De verkeersleider noemde de situatie 'best wel gevaarlijk'.

Deze melding is door het ABL doorgezet naar de handhavingsafdeling binnen de ILT die zich bezig houdt met de veiligheid op Lelystad Airport. Dit doorzetten past binnen het verscherpt toezicht dat eerder door de ILT is ingesteld op EHLE naar aanleiding van een toename in het aantal meldingen. Voor dit verscherpt toezicht is een totaalbeeld opgebouwd op basis van informatie van de LVNL, luchthaven en gebruikers, en de informatie vanuit het ABL. De ILT monitort of de genomen maatregelen effectief zijn. Er zijn positieve effecten zichtbaar op het spreiden van de vluchten, verlagen van de RT last en promoten van de nieuwe situatie.

Loss of traffic separation over Sierra bij EHTE – 28-2-2020

Het ABL ontving een melding van een voorval welke plaats heeft gevonden op 28 februari 2020, waarbij twee Cessna vliegtuigen elkaar dicht naderen in het circuit boven Teuge. Het voorval is gemeld door één van de betrokken vliegers, met in de melding suggesties om dergelijke situaties te voorkomen:

After overflying the circuit pattern (1300') to look at the signaling area, we flew back south, descending, to re-join via SIERRA at 700'agl. We made several radio calls to inform about traffic when doing this manouver. We also informed that we were returning to SIERRA. As we approached from N/E with a wide descending turn, just before we reached SIERRA, we spotted an unreported C172, just in front, and just below our altitude. As it passed just in front, from left to right it reported 'PH-xxx, overhead SIERRA'. We turned in late, to give the other C172 some room, and we reported 'PH-yyy, also overhead SIERRA... we were coming from the right'. Afterwards the instructor went to have a chat with the pilot of the PH-xxx. From PH-xxx (orange arrow in picture) point of view, he stated, that it was not clear to him what the intentions were of the approaching aircraft, as it looked to be 'head on traffic', so he preceded. He had heard PHyyy's radio calls. He had not made any call to inform he was approaching SIERRA. From PH-yyy's point of view (red trackline in picture) it looked like someone slipped in front, and did not give way, where it should have.

Suggested actions to make it safer.

- 1. Fly further out before returning to SIERRA, to avoid the impression that someone is approaching from the north... head on.*
- 2. Always make a 2 min. prior call, including the direction where you are coming from.*

Het ABL heeft telefonisch contact gezocht met de vlieger die de melding heeft gedaan. Het delen van deze melding heeft als doel de bewustwording te vergroten van het mogelijke botsingsgevaar wanneer men zich niet meldt op de radio.