

# Opvallende meldingen uit de General Aviation

Analysebureau Luchtvaartvoorvallen ([abl@ilent.nl](mailto:abl@ilent.nl))

31 januari 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 periode november 2019 – januari 2020.

### **VFR in IMC conditions**

Het ABL ontving een melding van een voorval welke plaats heeft gevonden in juni 2019, waarbij klein sportvliegtuig op zeer lage hoogte moest vliegen om VMC te blijven. De tekst van het voorval was als volgt:

*The pilot departed from EHRD on a visual H-departure to ferry the aircraft to EHMZ for scheduled maintenance. The ATIS reported a visibility of 10KM and clouds BKN007 OVC008. The reported weather at the destination EHMZ was a cloud base above 1000ft and a visibility of more than 10 KM. The published altitude for the H-departure is 1000 ft. The flight was conducted under Special VFR. In the vicinity of Visual Reporting Point (VRP) S (inside Rotterdam CTR) the pilot encountered patches of low clouds at 400 ft and shortly thereafter he found himself surrounded by low clouds. The pilot descended to 300 ft. ATC later reported that both radio contact and radar contact were lost at this time. The pilot made several turns to stay clear of clouds. After passing VRP W (outside Rotterdam CTR) the patches cleared, and the aircraft climbed to an altitude of 700 ft. Radar contact and radio contact were reestablished. Enroute to EHMZ the cloud base lifted to more than 1000ft. The remainder of the flight and subsequent landing at EHMZ were uneventful.*

Het betrof een ferryvlucht van een vliegtuig van een vliegclub. De betrokken vlieger is geïnterviewd door de safetymanager van de vliegclub. Onderzoek van het voorval heeft uitgewezen dat de vlieger 'druk' voelde om de ferry te volbrengen. De betrokken vlieger verklaarde dat hij achteraf gezien had moeten terugkeren in plaats van door te vliegen in IMC omstandigheden. Dit voorval is aanleiding geweest voor aanpassing in de procedures en instructies naar de betrokken leden voor ferry vluchten van de vliegclub.

### **Airprox in de CTR van Lelystad Airport – 22-11-2019**

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. Een enkele keer ontving het ABL een melding over hetzelfde voorval van zowel de betrokken vlieger, als de luchtverkeersleiding, bijvoorbeeld op 22-11-2019 toen een vlieger een uitwijkmanoeuvre moest maken toen een ander vliegtuig met tegenovergestelde richting op dezelfde hoogte naderde. Van de vlieger van PH-xxx ontving het ABL onderstaande melding:

*After ATC clearance for a mike arrival and descending turn to downwind at X-Ray a Cessna 172 was noted headon, same altitude, overhead as instructed by ATC to join same downwind. To avoid a very close airprox a holding was made and reported to ATC after which clearance was given as No 2 to join behind. Contributing factor to this occurrence was the very busy RT communication and resulting difficulty to contact ATC.*

Van de luchtverkeersleiding ontving het ABL de volgende melding van hetzelfde voorval:

*2019-11-22 xx:xx:xx PH-xxx – PH-yyy - C172 on the B arrival at 1400 ft towards righthand downwind and DA40 on the M arrival at the same level towards downwind, DA40 makes an orbit.*

Van de vlieger van PH-yyy ontving het ABL geen melding. De vlieger van PH-xxx deed de melding middels het Airprox formulier op [ilent.nl/onderwerpen/voorvallen-luchtvaart](http://ilent.nl/onderwerpen/voorvallen-luchtvaart), en gaf het voorval de classificatie van een ernstig incident. Wanneer het ABL een dergelijke melding ontvangt, wordt de melding gedeeld met de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OVV). De OVV is een onderzoek gestart naar dit voorval. Deze melding is representatief voor het beeld dat uit de meldingen van voorvallen op/rondom Lelystad naar voren kwam. Mede op basis van dit beeld heeft de luchtverkeersleiding in samenspraak met ILT als toezichthouder directe (tijdelijke) wijzigingen doorgevoerd en werkt het aan structurele wijzigingen op de langere termijn. Het aantal meldingen is sindsdien gedaald.

### **Gear up landing EHLE, 23-11-2019**

Het ABL ontving van zowel de vlieger (via de eigen organisatie) als de luchthaven een melding van een gear up landing op vliegveld Lelystad, 23 november 2019. Uit de melding van de luchthaven:

*Op het moment van melden vloog het toestel nog en wilde later alarmeren. Vanuit havendienst direct een melding uitgedaan naar de brandweer die ter plaatse is gegaan nabij de baan, ook de gealarmeerde ambulance aanwezig. Vlieger besluit in het gras naast de baan te landen. Geen schade aan het toestel, geen letsel geen schade aan de ondergrond.*

In dit geval monitort het ABL of de melding door meerdere partijen is gedaan (in dit geval de vlieger en luchthaven). Ook gaat het ABL na of de melding zo nodig aan de OVV is doorgezet. In dit geval bleek uit de inhoud van de melding dat zowel de luchtvaartpolitie als de OVV zijn geïnformeerd en dat er technisch onderzoek naar de oorzaak volgt.