



ATO Nieuwsbrief 2023-1

Datum: 7 juli 2023

In deze nieuwsbrief vindt u de volgende onderwerpen:

Eerste solovlucht

CA(M)O verplichting

Noteren van klachten en defecten

Koolstofmonoxide (CO) meters in de cockpit

Informatieblad BIR-opleiding

Informatieblad reductie vliegopleiding

Informatieblad TRI(A)

Informatieblad TRI(H)

Easy Access Rules beschikbaar in XML-format

Motorverkeer over zweefvliegvelden

Afkortingen

Eerste solovlucht

De eerste solovlucht. Een mooi moment. Ook een belangrijk moment. ILT constateert dat een eerste solovlucht in de categorie 'Aeroplane' soms al wordt uitgevoerd na 10 uur training of zelfs eerder. Omdat een cursist in dit stadium mogelijk nog onvoldoende ervaring heeft en cruciale vaardigheden mogelijk niet heeft geoefend ziet ILT dit als een veiligheidsrisico.

ILT verzoekt ATO's criteria op te stellen (ondersteund door een risicoanalyse) om vast te stellen wanneer een cursist klaar is voor zijn eerste solovlucht. Hierbij zijn ook de volgende overwegingen van belang.

- Zijn alle oefeningen uit de syllabus tot aan de eerste solo uitgevoerd en worden deze op een voldoende niveau beheerst door de cursist?
- Heeft de leerling voldoende uren gevlogen volgens de syllabus?
- Is de cursist bekend met de uitwijkprocedure en bekend met het vliegveld waarnaar kan worden uitgeweken? Is dit vliegveld in de opleiding al een keer aangevlogen zodat de cursist het vliegveld herkent en bekend is met de procedures?
- Is de uitwijk beschikbaar op het moment van de solo vlucht?
- Is de cursist bekend met het uitvoeren van noodprocedures zoals een noodlanding?
- Beschikt de cursist over een geldig medical?
- Heeft de cursist aangetoond gebruik te kunnen maken van RT (bij voorkeur heeft de cursist de RT-opleiding al afgerond)?
- Is de weersituatie en -verwachting in overeenstemming met de voorwaarden voor een (eerste) solovlucht?

CA(M)O verplichting

Een commerciële ATO is verplicht het onderhoud van haar vliegtuigen onder te brengen bij een CA(M)O en dit vast te leggen in een contract tussen de betreffende CA(M)O en de ATO. Zie Part-M artikel M.A.201 (f) en (h) voor meer informatie. ILT zal hier in de komende toezicht periode extra aandacht aan geven.

Noteren van klachten en defecten

Om de status van het vliegtuig te weten, is een piloot aangewezen op de klachten en defecten lijst in bijvoorbeeld het journaal of het ATL. Het is daarom belangrijk om alle klachten en defecten op te schrijven in de daarvoor bedoelde lijst. Dit is een wettelijk vereiste (zie o.a. NCO.GEN.105, NCO.GEN.106 en NCO.GEN.150 – Journey log).

Het blijkt dat klachten of defecten niet altijd worden opgeschreven. Ook wordt er soms gevlogen terwijl een klacht nog niet is gesloten terwijl de oplostermijn is verlopen. Dit is een non-compliance.

- 1) Noteer klachten en defecten altijd in het journaal (wettelijke verplichting). Piloten weten dan of en wat er met het vliegtuig aan de hand is.
- 2) Zorg dat klachten en defecten tijdig worden gesloten. Sommige items kunnen een maximale termijn hebben waarbinnen deze opgelost moeten worden. Is deze termijn verlopen, dan mag er niet met het toestel worden gevlogen totdat het item is verholpen of een CAO/CAMO de termijn heeft verlengd. Beide mag enkel door een bevoegd persoon worden gedaan.
- 3) Maak afspraken binnen uw ATO hoe om te gaan met het vliegen met openstaande klachten en defecten. Aanbevolen is om klachten en defecten

door een daartoe bevoegde organisatie of bevoegd technicus te laten beoordelen, voordat er eventueel mee verder gevlogen wordt.

Koolstofmonoxide (CO) meters in de cockpit

Voor de verwarming maken veel lichte vliegtuigen gebruik van lucht die over het uitlaatspruitstuk stroomt. Een risico hiervan zijn dampen die via spleten en afdichtingen van het spruitstuk ontsnappen. Dit kan CO vergiftiging veroorzaken. ILT wil hierover bewustwording creëren.

CO is geur- en smaakloos. Het ontstaat door onvolledige verbranding van brandstof. Bij inademing komt het in de bloedbaan terecht en vermengt het zich met hemoglobine, het deel van de rode bloedcellen dat zuurstof door het lichaam vervoert, tot carboxyhemoglobine. Hierdoor verliest bloed het vermogen om zuurstof te vervoeren en af te geven. Dit veroorzaakt hypoxie, een zuurstoftekort, onder andere in de hersenen. De symptomen hiervan variëren van een strak-zittende voorhoofd huid, hoofdpijn, slaperigheid of duizeligheid tot verwarring, flauwvallen of erger.

De remedie is onmiddellijk de verwarming uitschakelen, de ventilatieroosters openen en zo mogelijk landen. Als de symptomen ernstig zijn of na de landing aanhouden, dient u zo snel mogelijk een arts te raadplegen.

Er wordt veel gebruik gemaakt van CO-meters in de cockpit. Deze zijn in veel verschillende soorten en maten verkrijgbaar. De UK CAA test deze meters gedurende een jaar: hoe goed werken ze en wat zijn de valkuilen in het gebruik? De test is inmiddels ruim een jaar gaande. ILT wil de voorlopige resultaten delen met de sector.

Meer informatie en rapportages zijn te vinden op deze website van de [UK CAA](#).

Verder blijkt in de praktijk vaak dat CO-meters op ooghoogte zijn geïnstalleerd. CO is zwaarder dan de gewone lucht en zakt naar beneden. Daarom is een locatie op ooghoogte niet aanbevolen. De CO-meter zal dan pas een waarschuwing geven als een groot gedeelte van de ruimte al met CO is gevuld. Het is daarom aanbevolen de CO-meter zo laag mogelijk te plaatsen waarbij de CO-meter nog wel kan worden afgelezen. In alle gevallen is de instructie van de vliegtuigfabrikant leidend, indien beschikbaar.

De NTSB heeft hierover een lezenswaardig artikel geschreven. U kunt dit artikel [hier](#) lezen.

Informatieblad BIR-opleiding

In het informatieblad 'Basic Instrument Rating-opleiding' zijn wijzigingen aangebracht. Verder zijn in het informatieblad richtlijnen opgenomen hoe de BIR-opleiding competency-based moet worden ingericht. De nieuwe versie van het informatieblad treft u [hier](#) aan.

Informatieblad reductie vliegopleiding

In het informatieblad 'Reducties op en vrijstelling van vliegopleidingen' zijn enkele kleine wijzigingen aangebracht. De nieuwe versie van het informatieblad treft u [hier](#) aan.

Informatieblad TRI(A)

In het informatieblad 'TRI(A) privileges' zijn enkele kleine wijzigingen aangebracht. De nieuwe versie van het informatieblad treft u [hier](#) aan.

Informatieblad TRI(H)

In het informatieblad 'TRI(H) privileges' zijn enkele kleine wijzigingen aangebracht. De

nieuwe versie van het informatieblad treft u [hier](#) aan.

Easy Access Rules beschikbaar in XML-format

Om toegang tot de regelgeving te verbeteren, heeft EASA de Easy Access Rules nu ook beschikbaar gesteld als XML-bestand. Hiermee is het mogelijk om toegang tot de regelgeving te automatiseren. Meer informatie vindt u op de EASA-website.

Motorverkeer over zweefvliegvelden

In de afgelopen jaren zijn er meerdere bijna-botsingen geweest tussen motorvliegtuigen en zweefvliegtuigen in het circuit van zweefvliegterreinen. Daarnaast komt het regelmatig voor dat motorverkeer dusdanig laag over actieve zweefvliegterreinen vliegt dat het zweefvliegbedrijf tijdelijk gestopt moet worden om botsingen te voorkomen. Dit blijkt uit meldingen bij het ABL van ILT. Een goede vluchtvoorbereiding is essentieel om deze risicovolle situaties te voorkomen. Wij vragen graag daarom uw aandacht voor dit onderwerp.

Over een zweefvliegterrein vliegen is risicovol

Het overvliegen van zweefvliegterreinen door motorvliegtuigen is risicovol. Zo is er een vergroot risico op (bijna) botsingen vanwege de intensieve vliegactiviteiten rond het zweefvliegterrein. Ook speelt mee dat zweefvliegtuigen tijdens de start heel snel hoogte winnen. Binnen een minuut bereiken zij vaak een hoogte 1.500 voet of meer. Daarnaast bestaat bovendien de kans dat een motorvliegtuig tegen een lierkabel vliegt. De lierkabel hangt gedurende de start onder het zweefvliegtuig en is nauwelijks zichtbaar.

Verkleinen risico's

Het ministerie voor Infrastructuur en Waterstaat werkt momenteel aan maatregelen om de risico's van het (mogelijk onbewust) overvliegen van zweefvliegterreinen te verkleinen. Daarnaast neemt ILT, waar mogelijk, contact op met piloten die dit soort bijna-ongevallen meemaken om uit te zoeken hoe de situatie heeft kunnen ontstaan en herhaling te voorkomen. De gesprekken blijken leerzaam voor zowel piloten (hoe had ik dit kunnen voorkomen?) als voor ILT (waar kan informatieverstrekking beter?). Ook gaven meerdere piloten aan het voorval te delen binnen hun club of bedrijf, zodat ook andere vliegers ervan kunnen leren.

Wat kunt u als organisatie doen om (bijna-) ongevallen te voorkomen?

ILT verzoekt ATO's criteria vast te stellen (ondersteund door een risicoanalyse) met betrekking tot het vermijden van overvliegen van zweefvliegvelden. Hierbij kunnen de volgende elementen worden meegenomen:

- Maak cursisten in de opleiding bewust van zweefvlieg- en delta/schermvlieglocaties en hoe deze op de kaart en vanuit de lucht te herkennen zijn;
- Toets bij trainingsvluchten met brevethouders of de vluchtvoorbereiding toereikend is;
- Maak eventuele huurders van vliegtuigen bewust van een goede vluchtvoorbereiding en attendeer hen op dit bericht;

Meer specifiek kunt u de volgende punten behandelen in de opleiding en onder de aandacht brengen bij brevethouders:

- Controleer op de VFR-kaart waar vliegactiviteiten plaatsvinden.

Zweefvliegvelden zijn met een Ⓞ aangeven, delta/schermvliegvelden met een Ⓢ. Let op, deze activiteiten kunnen ook op velden met gemotoriseerd verkeer en op militaire bases plaatsvinden;

- Raadpleeg NOTAM's;
- Raadpleeg het AIP waar andere vliegactiviteiten zijn (ENR 5.5 AERIAL SPORTING AND RECREATIONAL ACTIVITIES);
- Houd voldoende horizontale en verticale afstand ten opzichte van (zweefvlieg)velden. Vliegtuigen kunnen worden opgelierd tot een hoogte van 1.500 tot 2.500 voet. Deze hoogtes staan per veld in de AIP ENR 5.5. Houd in horizontale afstand rekening met circuits rond zweefvliegterreinen.

Mocht u in een gevaarlijke situatie komen, meldt dit dan naderhand a.u.b. bij het [ABLI](mailto:ABLI@ilent.nl) (ilent.nl). ILT gebruikt deze gegevens om situaties te analyseren. Op basis van dit soort gegevens kunnen we samen werken aan een veilige luchtvaartsector.

Afkortingen

ABL	Analyse Bureau Luchtvaartvoorvallen
AIP	Aeronautical Information Publication
ATL	Aircraft Technical Log
ATO	Approved Training Organisation
BIR	Basic Instrument Rating
CAO	Combined Airworthiness Organisation
CAMO	Continuing Airworthiness Management Organisation
CO	Koolstofmonoxide
EASA	European Aviation Safety Agency
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport – Luchtvaart
NOTAM	Notice to Airmen
NTSB	National Transportation Safety Board
RT	Radio-telefonie
TRI	Type Rating Instructor
VFR	Visual Flight Rules

Dit is een publicatie van Inspectie Leefomgeving en Transport | Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag | 088 489 00 00 | www.ilent.nl | [@InspectieLeNT](https://twitter.com/InspectieLeNT)

De Inspectie Leefomgeving en Transport werkt aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen.