



DTO Nieuwsbrief 2022-2

Datum: 30 november 2022

In deze nieuwsbrief vindt u de volgende onderwerpen:

- **EASA Annual Safety Review**
- **Reminder: jaarrapport**
- **Easy Access Rules beschikbaar in XML format**
- **Koolstofmonoxide meters in de cockpit**
- **Motorverkeer over zweefvliegvelden - update**
- **Radionavigatie in PPL en LAPL opleidingen**
- **Noteren van klachten en defecten in het journaal**
- **Online aanvraagformulieren SPL**

EASA Annual Safety Review

EASA heeft het 'Annual Safety Review 2022' gepubliceerd. Voor onder andere de kleine luchtvaart, helikopters, zweefvliegtuigen en luchtballonnen vindt u hier de statistieken van ongevallen en incidenten. Hoe veilig is de sector en welke veiligheidsrisico's zijn geïdentificeerd? U kunt de volledige safety review [hier](#) bekijken.

Reminder: jaarrapport

De meeste DTO's zijn er inmiddels bekend mee: het jaarrapport. Hierbij vast een reminder om dit rapport over het huidige kalenderjaar op te stellen en in het eerste kwartaal van komend jaar aan te leveren. Via [dit](#) online meldformulier kunt u het format voor het jaarrapport downloaden en deze na het invullen uploaden. U kunt het jaarrapport enkel via het [e-loket](#) indienen.

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](#).

Koolstofmonoxide meters in de cockpit

Met de winter op komst zal de verwarming in het vliegtuig wat vaker aangaan. Veel lichte vliegtuigen maken hiervoor gebruik van lucht die over het uitlaatspruitstuk stroomt. Een risico hiervan zijn dampen

die via spleten en afdichtingen van het spruitstuk ontsnappen. Dit kan koolstofmonoxide (CO) vergiftiging veroorzaken.

Koolstofmonoxide 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 de hersenen. De symptomen hiervan variëren van 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, kunt u het beste een arts 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 driekwart jaar gaande. ILT wil, voor het winterseizoen, 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.

Motorverkeer over zweefvliegvelden - update

Begin dit jaar stond in deze nieuwsbrief een signaal over laagvliegend motorverkeer over zweefvliegvelden en de gevaren daarvan. Ook daarna heeft nog regelmatig motorverkeer laag over zweefvliegvelden gevlogen, zo blijkt uit meldingen bij het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL). Op basis van de meldingen probeert ILT in gesprek te komen met piloten. In veel gevallen lukt dat. Het doel van de gesprekken is om lering te trekken uit het voorval en om herhaling van de situatie te voorkomen. De gesprekken verlopen overwegend constructief. 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.

Voorkomen is beter dan genezen. Besteed als piloot daarom aandacht aan een goede vluchtvoorbereiding. Wat kunt u doen als DTO? U kunt leerlingen bewust maken van

het belang van een goede vluchtvoorbereiding en hen hierbij begeleiden. Ook kunt u bij trainingsvluchten met brevethouders de vluchtvoorbereiding beoordelen. Maakt u onverhoopt een risicovolle situatie mee, meldt dit dan bij het ABL.

Radionavigatie in PPL en LAPL opleidingen

Radionavigatie is een verplicht onderdeel van de PPL en LAPL opleidingen. Daarin komt onder andere het gebruik van VOR's en NDB's aan de orde. Dit is vereist op basis van AMC1 FCL.210 (exercise 18c). Bij inspecties blijkt regelmatig dat dit onderdeel niet in het trainingsprogramma is opgenomen of niet wordt getraind. Een veelgehoorde onderbouwing hiervoor is dat het vliegtuiginstrumentarium niet geschikt is of dat er in Nederland nog maar enkele VOR's operationeel zijn en alle NDB's zijn uitgefaseerd.

De regelgeving vereist echter wel dat alle items over radionavigatie worden getraind. Er zijn twee alternatieve mogelijkheden om de items te trainen. De eerste is het trainen in bijvoorbeeld een FNPT 2 simulator. Een tweede mogelijkheid is om de bakens tijdens de vlucht te simuleren in een GNSS device dat gekoppeld wordt aan een RDMI/HSI. Zie hierover ook de [DTO nieuwsbrief 2021-03](#).

Noteren van klachten en defecten in het journaal

Om de status van het vliegtuig te weten, is een piloot aangewezen op de klachten en defecten lijst in het journaal. Het is daarom belangrijk om alle klachten en defecten op te schrijven in de daarvoor bedoelde lijst. Dit is een wettelijk vereiste (zie: NCO.GEN.150 – Journey log en SAO.GEN.160 Journey log).

Het blijkt dat klachten of defecten niet altijd in het journaal worden opgeschreven. Ook wordt er soms gevlogen terwijl een klacht nog niet is gesloten terwijl de oplostermijn is verlopen. ILT vraagt hier aandacht voor:

- 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 DTO 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.

Online aanvraagformulieren SPL

Binnenkort is een nieuw digitaal formulier voor het aanvragen van een SPL brevet beschikbaar. Het digitale formulier komt in plaats van het huidige PDF-bestand. Het formulier wordt gepubliceerd op [deze](#) pagina van ILT.

Wat is er nieuw?

- De aanvrager kan gemakkelijk online een aanvraag indienen via een webformulier. Bijlagen kunnen met het webformulier meegestuurd worden.
- Het webformulier begeleidt de aanvrager stap voor stap door de

vragen heen. Voor een toelichting (bij een aantal velden) klikt u op het vraagteken.

- In het webformulier zoekt de aanvrager de opleidingsorganisatie op, op basis van de registratie in het Handelsregister.
- De aanvrager kan de aanvraag doen met E-Herkenning of door middel van het invullen van de persoonlijke NAW gegevens.

Aanvragen die binnenkomen als PDF worden nog steeds in behandeling genomen maar houd hierbij wel rekening met een langere doorlooptijd.

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

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