

Opvallende meldingen uit de General Aviation

Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (abl@ilent.nl)

3 mei 2022

Het ABL is verantwoordelijk voor het maken van analyses van voorvalmeldingen in de luchtvaart volgens Verordening (EU) 376/2104. Op basis hiervan kunnen trends en signalen worden gegenereerd waarmee samen met de sector de veiligheid in de luchtvaart kan worden verbeterd. Dit doet het ABL door statistische analyses van grote aantallen meldingen te verwerken in informatieproducten die worden gepubliceerd op de [webpagina van het ABL op ILEN.T.nl](#), en het [interactieve voorvallen dashboard](#). Daarnaast onderneemt het ABL 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 wil het ABL regelmatig voorbeelden van specifieke meldingen zichtbaar maken aan de sector. Relevante "lessons learned" worden op deze wijze gedeeld, en waar relevant wordt aangegeven welke actie door het ABL is ondernomen.

Hieronder volgen opvallende zaken uit de meldingen vanuit de GA in de periode september 2021 – april 2022.

EELDE

Runway 05 was in use at EHGG I got cleared uniform departure 1000ft On climbing turn towards the highway for U departure ATC warned me for incoming traffic overhead Tango 1500 During climbout towards departure altitude I laid my focus outside to scan for traffic and while scanning my instructor asked me what the departure altitude is just as I got the approaching traffic in sight I responded 1000ft and noticed my altitude just passing 1200 I pitched down for descend and ATC informed me about 1000ft altitude I didn't descend swiftly enough and my instructor pitched down more to avoid coming too close Airprox was never the case but I did learn to more assertively correct my flight path to avoid incoming traffic

EELDE

During a solo circuit training flight I was flying on a lefthand downwind rwy 23 and performed my checks as usual It was very busy in the circuit so I was on an extra sharp lookout all the time and had to make an orbit at the end of downwind On righthand downwind was another aircraft which I knew of because I heard it on the radio I also heard that the other aircraft had me in sight I was number one the other aircraft number two When I turned to baseleg before Glimmen I encountered the other aircraft directly opposite of me We were at the same altitude and were flying exactly towards each other so I decided to make an early turn to final to avoid traffic Eventually I initiated a go around at 350ft due to another aircraft on the runway that was waiting on a take off clearance Thereafter I safely rejoined the circuit and safe separation was maintained for the remaining flight

LELYSTAD

I was cleared for take off EHLE RWY 23 for a departure in the direction of Almere at 1.000 feet Shortly after take off another aircraft was also cleared for take off EHLE RWY 23 also for a departure in the direction of Almere at 1.000 feet I heard the ATC controller gave this aircraft information about me the helicopter in front who was also on a departure to Almere at 1.000 feet Only minutes after take off I was warned by Lelystad Tower for another helicopter the PH-ZZZ who was following the A6 to EHLE X so in opposite direction After I reported the traffic in sight I headed to the A6 in the direction of Almere at 1 000 feet. When I was on the eastside of Almere following the A6 to the southwest I saw an airplane flying right overhead me at less than 30 feet it was really close. I directly called Lelystad Tower and report the airprox and asked for the callsign of this aircraft The ATC controller told me it was PH-YYY. I heard the PH-YYY respond on this and the ATC controller told the pilot he had just flew over a helicopter and that is was close I heard the pilot of the PH-YYY respond saying that he haven t seen the helicopter. I think the pilot of the PH-YYY. should have kept me in sight Or when he hasn t got me in sight he should have asked for any more specific traffic information. He should have known about the helicopter in front of him who was on the same departure direction.

Melding van de pilot van de PH-YYY:

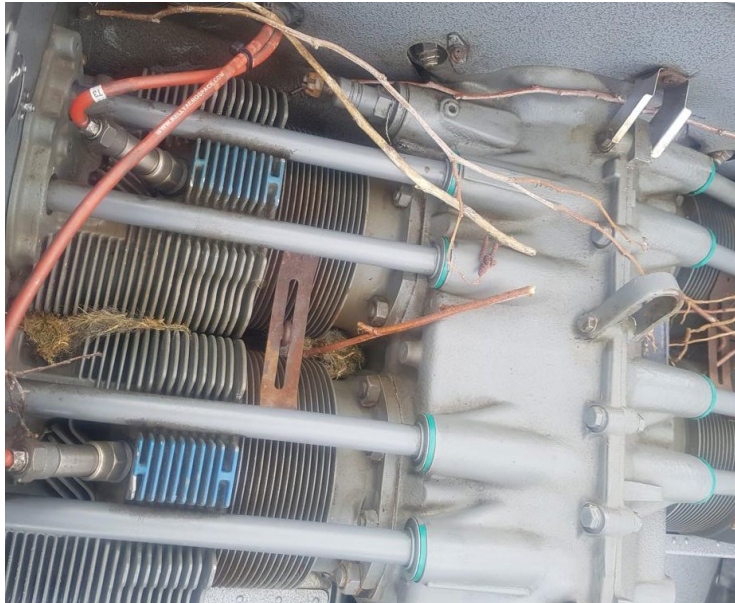
Na opstijgen van baan 23 kreeg ik een klaring om rechtstreeks naar Almere te vliegen. Ik kreeg vervolgens vrij snel traffic information over een helikopter die zich in de buurt zou begeven. Echter heb ik deze informatie verkeerd begrepen. De helikopter zou de A6 volgen richting Lelystad vanaf punt X-RAY. Ik begreep dat de helikopter de A6 volgde richting X-RAY. Hierdoor was ik na enige tijd van mening dat de helikopter geen bedreigende factor meer zou zijn. Hierdoor, het feit dat ik tegen het felle zonlicht in vloog en het feit dat de helikopter zich waarschijnlijk in een dode hoek van het vliegtuig bevond, heb ik deze niet opgemerkt. Verder had mijn passagier achterin wel een helikopter gezien maar vond deze niet noemenswaardig. Hij schatte de helikopter halverwege ons en de grond in, zo'n 500-600 voet.

ENROUTE oostelijk van de Schiphol CTR

PA12 op een noordwestelijke route en P28A op een route voor entry in de Schiphol CTR hebben een near miss ten oosten van de Schiphol CTR 1

Vogelnestjes in vliegtuigmotoren

Kennelijk is het broedseizoen in volle gang; We ontvingen melding van aangetroffen vogelnestjes in vliegtuigmotoren. De melding is afkomstig van een luchtvaartbedrijf op Texel. Bij vliegtuiginspecties zijn bij meerdere vliegtuigen takjes onder de cowling op de motor aangetroffen. In een geval werd gemeld dat een vogel tijdens de lunch van de piloot in staat was geweest om diverse takjes naar binnen te slepen. U wordt geadviseerd om niet alleen tijdens de dagelijkse inspectie maar ook bij de walk-around de motor (ook) op takjes te inspecteren.



Deze waardevolle meldingen dragen bij tot een beter inzicht in de voorvallen en bieden lessons learned voor de collegae luchtvaardenden.

Deze voorvallen vonden plaats in de CTR's en of in de buurt ervan. U bent zelf verantwoordelijk voor de separatie in class C airspace voor ander VFR verkeer, ATC is verantwoordelijk voor de separatie tussen VFR en IFR verkeer. Dus pas see and avoid toe en communiceer waar mogelijk met de verkeersleiding. Houdt u aan de gepubliceerde hoogtes van aan en uitvliegroutes en blijf uit de buurt van de entry en exit points van luchthaven indien enroute. Maak gebruik van de extra paar ogen van uw passagier(s), vraag hun om u te informeren voor ander vliegverkeer. Waar dit mogelijk is, pas eventueel uw koers aan om beter zicht te houden bij laagstaande zon.

Let goed op ander verkeer, met name in de buurt van aan en uitvliegroutes en of circuits bij luchthavens respectievelijk de vliegvelden. Tot slot; meldt Airproxen altijd met behulp van het Airprox formulier op de website van de ILT zie <https://www.ilent.nl/onderwerpen/voorvallen-luchtvaart>.