



# Refresher safety briefing 2018

ATO Oscar Luchtvaartbedrijf BV & ACHA



# Inhoud

## ATO Safety Refresher Briefing

Versie 30 maart 2018

Wie leert vliegen wordt geleerd dat er tal van belangrijke aspecten zijn, die een vlucht beïnvloeden. Immers, er zijn vele factoren die de veiligheid van onze vlucht in gevaar kunnen brengen. Het weer kan plotseling omslaan, er kunnen zich technische problemen voordoen en ook de vlieger zelf is een belangrijke factor.

De ACHA ATO vlietschool en de vliegclub ACHA heeft daarom een **Veiligheid Management System (VMS)** met een Safety Manager en een VMS-commissie die werkt aan het bevorderen van de vliegveiligheid binnen de club en de school.

In deze **Safety Refresher Briefing** geven we een overzicht van (de onderdelen van) het Veiligheid Management System.

Veiligheid gaat ons allemaal aan en is niet alleen een issue van het bestuur, de Head of Training, de instructiegroep en ook niet van de safety manager. Iedereen kan en moet hieraan bijdragen. Dit kan onder meer door het melden van voorvallen en gevaren die van invloed zijn op de vliegveiligheid zodat we daarvan allemaal kunnen leren, bijvoorbeeld door artikelen in de NOTACHAM te plaatsen over veiligheid. Meldt dan ook onveilige situaties, onveilig handelen, ook als het om uzelf gaat bij de VMS-commissie. Vertrouwelijkheid is gewaarborgd.

**LET OP:** deze briefing is een weergave van het VMS op **30 maart 2018**. Deze briefing wordt jaarlijks geactualiseerd en voor het begin van het (lente)vliegseizoen gedeeld met alle ATO members (FI's, TKI's en leerlingen) en ACHA-leden via de website.

## Onderdelen van VMS

1. Safety Policy Statement
2. Safety Goals
3. Requirements
4. Risk management
5. Safety Assurance
6. Safety Promotion

Het **Veiligheid Management Systeem (VMS)** van de ATO (en ook de ACHA) bestaat uit verschillende verplichte onderdelen.

1. Ten eerste de aanwezigheid van **Safety Policy Statement**. Deze kun je onder andere vinden op het SAFETY NOTIFICATION BOARD links bij de ingang van OPS.
2. Ten tweede formuleert de ATO (en ook de ACHA) **Safety Goals** (zie sheets 4 en 5).
3. Ten derde hebben we de beschikking over een aantal **voorzieningen** die nodig zijn voor het uitvoeren van het VMS (zie sheet 6).
4. Ten vierde houdt het VMS in dat we de **risico's in kaart brengen** en **maatregelen treffen** om deze risico's te voorkomen of te minimaliseren (zie sheets 7, 8, 9, 10, 11, 12 en 13).
5. Ten vijfde gaan we periodiek na of **de genomen maatregelen** om voorvallen/gevaren te voorkomen **werken**, dit heet Safety Assurance (zie sheet 13).
6. Ten zesde worden ATO-members en ACHA-leden op diverse manieren **geïnformeerd om de veiligheid te bevorderen** (zie sheet 14).

## Doelen VMS

- Voorkomen voorvallen/ongevallen
- Verbeteren veiligheid
- Kennisvermeerdering betrokkenen
- Leren van elkaar in de recreatieve luchtvaart
- Bevorderen “just culture”

De algemene doelen van het VMS zijn:

- Voorkomen voorvallen/ongevallen
- Verbeteren veiligheid
- Kennisvermeerdering betrokkenen
- Leren van elkaar in de recreatieve luchtvaart
- Bevorderen “just culture”

A “just culture” is an atmosphere of trust in which people are encouraged, even rewarded, for providing essential safety-related information - but in which they are also clear about where the line must be drawn between acceptable and unacceptable behaviour.

Wil je meer weten over wat “just culture” inhoudt, kijk dan op de site:  
[https://www.skybrary.aero/index.php/Just\\_Culture](https://www.skybrary.aero/index.php/Just_Culture)

De algemene doelen worden jaarlijks concreet ingevuld. Dit gebeurt tijdens de jaarlijkse safety meeting van de ATO (zie sheet 7). Op de volgende sheet vindt je de veiligheidsdoelen voor 2018.

# Veiligheidsdoelen 2018

1. (Verder) terugdringen onveilige vliegsituaties in het **circuit** van EHHV
2. Het bevorderen van een goede vluchtvoorbereiding/take-off briefing



Op basis van signalen, gemelde voorvallen en analyse heeft de ATO (en ook de ACHA) in 2018 twee concrete veiligheidsdoelen vastgesteld.

Het circuitvliegen zal veel aandacht blijven krijgen tijdens de lessen, trainingsvluchten, 3-maanden checks, profchecks en in de NOTACHAM. Handige tips over het circuitvliegen staan in de rubriek "Uit de rechterstoel" in het januari en februari nummer van de NOTACHAM in 2017. Deze nummers kun je ook vinden in het NOTACHAM archief op de ACHA website.

In verschillende voorvallen in de afgelopen jaren hebben een niet optimale vluchtvoorbereiding en het niet juiste gebruik van de radio (fraseologie) een rol gespeeld. In de NOTACHAM van april 2017 staan alle stappen van de vluchtvoorbereiding nog eens op een rij. De take-off briefing is een hulpmiddel om je zelf voor te bereiden op wat je gaat doen na de start: wat doe je als de motor uitvalt tijdens de aanloop? Wat zijn je opties als je op 150 voet een noodlanding moet maken tijdens de take-off op bijvoorbeeld runway 07? Hoe vlieg de circuits? Wat is het exit-point? Wat is de windrichting en snelheid? De ervaring leert dat als je van tevoren in de cockpit de verschillende stappen, de visual approach chart en scenario's nog eens (hardop) doorneemt je veiliger en vooral rustiger gaat vliegen. In de NOTACHAM van januari 2018 vindt je ook weer wat handige tips in de rubriek "Uit de rechterstoel".

## Requirements

- Safety Notification Board (naast ingang ops)
- Red (critical safety) binder
- Sealed letter box
- Procedure van melden en formulieren

Om het VMS te kunnen uitvoeren, hebben we de beschikking over enkele voorzieningen en procedures. Deze zijn:

Een **Safety Notification Board** met daarop het eerder genoemde Safety Policy Statement. Tevens kun je zien hoeveel meldingen in het huidige jaar zijn gedaan van voorvallen en gevaren. Bovendien tref je op het Safety Notification Board ook belangrijke en kritische veiligheidsinformatie aan op rood papier (een “**red notification**”). Kijk voor iedere vlucht even naar dit bord.

Links naast het Safety Notification Board ligt op de kast een rode map of te wel de **Red (critical safety) binder**. Deze map bevat een lijst van alle red notifications die ooit in de binder zijn gestopt.

Rechtsonder het Safety Notification Board is een **groene gesloten postbus** geplaatst. Hier kun je een ingevuld **voorval (incident) of gevaren (hazard) formulieren** in stoppen. Deze formulieren liggen rechts naast het Safety Notification Board in een plastic bakje. De Safety Manager is de enige die toegang heeft tot de postbus en hij/zij kijkt regelmatig – tenminste 1x per maand - of de postbus gevuld is. Het melden van voorvallen en/of gevaren gebeurt echter bij voorkeur telefonisch bij de Safety Manager of per mail.

Tot slot kent de ATO en de ACHA een **procedure van het melden van voorvallen en gevaren**. Dit wordt uitgelegd in de sheets 7, 8, 9 en 10.

# Risk management

- Melden voorvallen conform verordening 376/2014
- Melden gevaren
- Onderzoek
- Jaarlijkse safety meeting

Risico management betekent dat de risico's die het veilig vliegen in gevaar (kunnen) brengen in kaart worden gebracht én het treffen van maatregelen om de risico's terug te brengen tot een aanvaardbaar niveau. Er zijn verschillende manieren om risico's in kaart te brengen.

Door het **melden van een voorval**. Een voorval is "elke veiligheidsgerelateerde gebeurtenis die een luchtvaartuig, de inzittenden of andere personen in gevaar brengt, of, indien niet gecorrigeerd of ondervangen, in gevaar zou kunnen brengen, en die in het bijzonder een ongeval of een ernstig incident omvat". Op basis van de EU verordening 376/2014 dienen voorvallen sinds 15 november 2015 door "de gezagvoerder of, ... enig ander ... bemanningslid" gemeld te worden. In de volgende sheet wordt het melden van voorvallen besproken.

Door het **melden van gevaren**. Een gevaar is "een toestand die of een object dat kan leiden tot overlijden of letsel bij een persoon, tot schade aan uitrusting of een constructie, tot verlies van materiaal, of tot vermindering van het vermogen een voorgeschreven functie te vervullen". Het melden van gevaren kun je doen bij de Safety Manager of een lid van de VMS-commissie (voor de namen verwijzen we naar de rubriek Bestuur, Commissie, Operations en Vlietschool in de NOTACHAM). Het melden kan telefonisch, per mail ([vms@vliegclubhilversum.nl](mailto:vms@vliegclubhilversum.nl)) door middel van een ingevuld gevarenformulier of door een ingevuld gevarenformulier achter te laten in de groene postbus.

Na melding wordt door de VMS-commissie een onderzoek ingesteld en nagegaan wat de oorzaak/oorzaken van het voorval of het gevaar geweest is (zie ook sheet 13).

Ten derde houdt de ATO ieder jaar voor het begin van het vliegseizoen een **safety meeting**. Ervaren leden en vlieg instructeurs bespreken dan wat volgens hen de belangrijkste risico's zijn die aandacht dienen te krijgen.

# Voorvallen melden

Wat	Bij wie?	
Ongeval	OvV	ILT
Ernstig incident	OvV	ILT
Incident		ILT

Zo spoedig mogelijk  
telefonisch melden

Kan 24 uur per dag

0800 6353 688

Er zijn drie soorten voorvallen: een ongeval, een ernstig incident en een incident.

Bij een **ONGEVAL** gaat het om een gebeurtenis waarbij een persoon overlijdt of ernstig gewond raakt, of het luchtvaartuig schade of een structureel defect oploopt waardoor herstelwerkzaamheden of vervanging van getroffen onderdelen noodzakelijk zijn, of het luchtvaartuig vermist wordt of volledig onbereikbaar is. Een **ERNSTIG INCIDENT** is een gebeurtenis waarbij er bijna sprake is geweest van een ongeval. Voorbeelden zijn: het landen op een baan die niet in gebruik is, een bijna-botsing waarbij een uitwijkmanoeuvre noodzakelijk is of een motorbrand.

Als Pilot in Command (PIC) bent u wettelijk verplicht een ongeval of een ernstig incident zo spoedig mogelijk telefonisch te melden bij de Onderzoeksraad voor Veiligheid (telefoon 0800 6353 688, dit kan 24 uur per dag) en/of de politie bij een ongeval (bel 112 of 0900-8844). Tevens dient u Operations (035 – 5771300) en/of de veiligheidsmanager van de club (vms@vliegclubhilversum.nl) in kennis te stellen. Bovendien dient u het ongeval of het ernstige incident ook binnen 72 uur te melden bij ILT. Voor de procedure verwijzen we naar sheet 10.

Naast ongevallen of ernstige incidenten kan er ook sprake zijn van een **INCIDENT**. Dat wil zeggen een voorval, met uitzondering van een ongeval/ernstig incident, dat verband houdt met de activiteiten van een luchtvaartuig en dat de veilige exploitatie van dat luchtvaartuig in gevaar brengt of kan brengen. In de volgende sheet staan diverse voorbeelden van incidenten. Een incident moet ook binnen 72 uur door de PIC gemeld worden bij ILT. Voor de procedure verwijzen we naar sheet 10.



# Voorbeelden incidenten

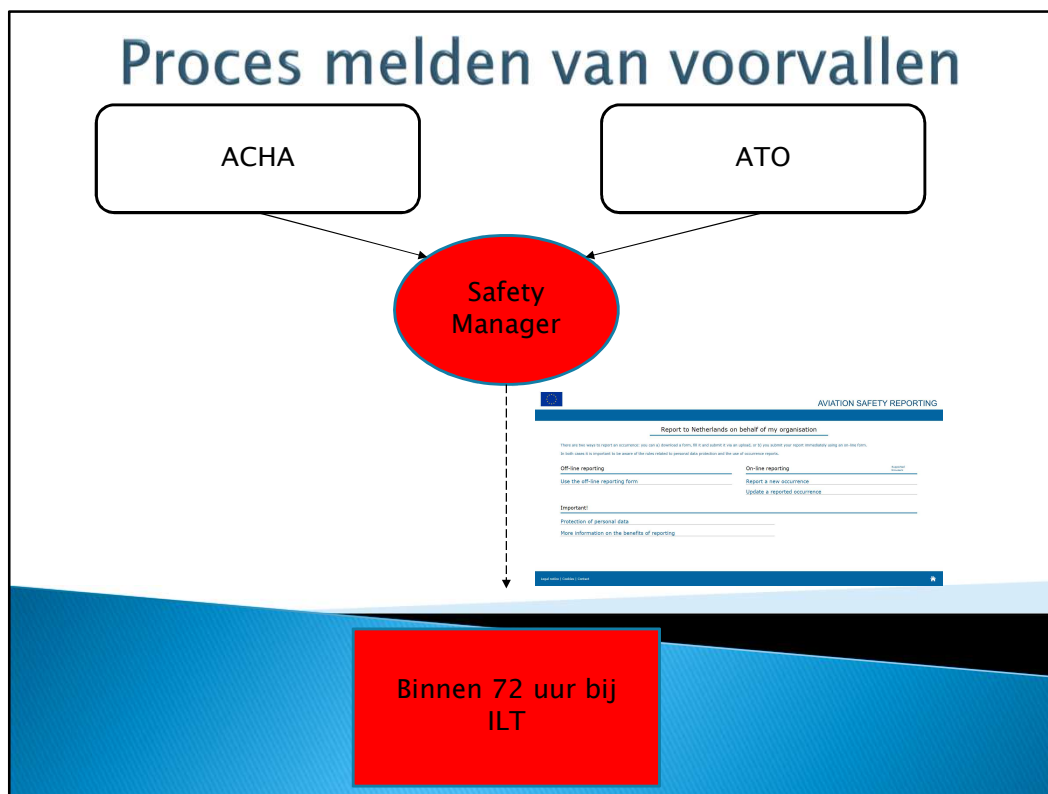
- Vogel/dieraanvaring
- Verlies van controle over het luchtvaartuig
- AIRPROX
- Luchtruimschending
- Technische mankementen die ontstaat tijdens de vluchtuitvoering
- Voorvallen die te maken hebben met "I am safe" situaties
- Noodlandingen en voorzorgslandingen
- Landingsbaan/taxibaan incursions en excursions
- Brand of rook aan boord van het luchtvaartuig
- Foutieve/incorrecte belading (buiten envelop)
- Noodoproepen (zowel PAN als Mayday calls)
- Schade aan het luchtvaartuig en/of schade aan anderen door contact met het luchtvaartuig
- Foutieve documentatie, procedures, etc.
- Problemen met olie of brandstof
- Problemen die te maken hebben met de conditie van het vliegveld

Zie: Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2018 van 29 juni 2015

Er bestaat een lijst met incidenten die gemeld moeten worden bij ILT. Deze lijst is te vinden in de zogenaamde Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2018 van 29 juni 2015. Deze lijst kun u vinden op de site van het Bureau voor publicaties van de Europese Unie : <https://publications.europa.eu/nl/>

Tevens staat de lijst op de website van de ACHA onder rubriek vluchtvoorbereiding: <http://www.vliegclubhilversum.nl/veiligheid/>

Enkele voorbeelden van incidenten treft u aan in deze sheet. Indien u twijfelt of er sprake is van een incident kunt u contact opnemen met de VMS-commissie.



Heb je te maken met een voorval waarvan je denkt dat dit gemeld moet worden, neem dan meteen of binnen 24 uur contact op met de Safety Manager, een lid van de VMS-commissie al dan niet na overleg met een instructeur, de Head of Training, een medewerker van OPS of een bestuurslid.

Zoals gezegd het maakt voor het melden niet meer uit of je instructeur, leerling, een gebreveteerd huurder of een private owner bent. Melden kan telefonisch bij de Safety Manager of door het mailen van een ingevuld voorvalregistratieformulier aan [vms@vliegclubhilversum.nl](mailto:vms@vliegclubhilversum.nl). Het formulier kunt u downloaden op de website van de ACHA of vinden bij OPS.

In overleg met de melder wordt nagegaan of er daadwerkelijk sprake is van een voorval. Indien dit het geval is wordt er ook binnen 72 uur door de Safety Manager een melding gemaakt bij ILT door middel van een speciale website (<https://www.ilent.nl/onderwerpen/voorvallen-luchtvaart>).

Het melden mag vertrouwelijk gebeuren. Als u daar prijs op stelt, wordt de melding ondertekent door de Safety Manager. Weet dat volgens de EU-verordening 376/2014 meldingen wettelijk niet gebruikt mogen worden om schuld en aansprakelijkheid vast te stellen. Dit geldt echter niet als er sprake is van “opzettelijk wangedrag” of bij “zware en ernstige verwaarlozing van je taken als gezagvoerder”. Meldingen worden tot slot geanonimiseerd en de gegevens over de identiteit van de melder en van andere personen die worden genoemd, worden niet in databases ingevoerd

## Aantal voorvalmeldingen

2014: 7

2015: 21

2016: 7

2017: 6

Gevaren  
slechts 3 sinds  
begin 2015

In deze sheet zie je het aantal voorval en gevarenmeldingen in de periode 2014 tot en met 2017. Het gaat hierbij zowel om ATO als ACHA meldingen.

# 13 voorvallen in 2016 & 2017

## **Parked/Taxi (3x)**

- *Stukje uitlaat afgebroken; Richtingsroer beschadigd door een taxiënd toestel; Vleugeltip beschadigd tijdens taxiën*

## **Take off (3x)**

- *Motorstoring; Rugleuning; Twee vliegtuigen dicht op elkaar in het circuit*

## **Cruise (4x)**

- *3x Luchtruimschending; Airprox*

## **Decent (1x)**

- *Kortsluiting*

## **Approach/Landing (1x)**

- *Landen buiten openstellingstijden*

## **Overige (1x)**

- *Kapje ACL los geraakt*



De aard van de voorvalmeldingen in 2016 en 2017 staan in deze sheet.

## Wat gebeurt er met de melding?

- Onderzoek VMS-commissie (indien nodig)
- Bespreking in ATO/ACHA safety management meeting
- Vaststellen maatregelen
- Advies aan ACHA-bestuur
- Communicatie uitkomsten
- Safety assurance (werken de maatregelen?)

Indien nodig stelt de VMS-commissie een **onderzoek** in naar aanleiding van de melding. Ten eerste wordt ingegaan op de “WAT is er precies gebeurd” vraag. Ten tweede wordt getracht de oorzakelijke factoren in kaart te brengen (“de WAAROM vraag”). Door zicht te krijgen op de (terugkerende) oorzaken kunnen we ook maatregelen treffen om het voorval zo goed als mogelijk te voorkomen.

De uitkomsten van het onderzoek worden voorzien van **suggesties voor maatregelen** (mitigation measures). Het rapport wordt op de eerstkomende safety management meeting besproken ter vaststelling van de bevindingen, de conclusies en de te nemen maatregelen. Tevens wordt afgesproken **wie verantwoordelijk is voor één of meer maatregelen**. Tijdens de SM-meeting zijn aanwezig de AM van de ATO/Voorzitter ACHA-bestuur, de HT/CFI, de CMM, de Safety Manager en alle leden van de VMS-commissie.

De maatregelen kunnen ook **een advies inhouden voor het ACHA-bestuur** om bepaalde zaken aan te pakken of om afspraken te maken.

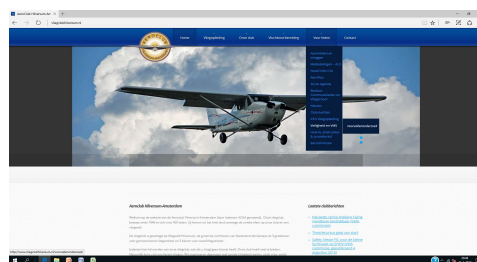
De uitkomsten van het onderzoek worden ook teruggekoppeld aan de melder en op diverse manieren gecommuniceerd met de leden van de ATO, de ACHA of een andere commissie (zoals de vlootcommissie). Zie sheet 14.

**Safety Assurance** beantwoordt de vraag of de ingevoerde maatregelen werken. Hiertoe gaan we tijdens iedere safety management meeting en jaarlijks na of de genomen maatregelen (nog) werken.

# Safety promotion

- ❑ Critical and Non-Critical Safety Information
- ❑ Terugkoppeling melder
- ❑ Gesprek met vlieger
- ❑ FI/TKI overleg
- ❑ Vlootcommissie en OPS
- ❑ NOTACHAM
- ❑ E-mail nieuwsbrief als urgent
- ❑ ACHA – website
- ❑ EHHV Aerodrome Operational Safety Platform

In 2017:  
Airspace Infringements



We hebben als school en als club te maken twee soorten veiligheidsinformatie: Critical Safety Information en Non-Critical Safety Information

**Critical safety information which must be known before the next flight or as soon as possible** wordt door middel van tekst op rood papier (de “red notification”) geplaatst op het Safety Notification Board (zie ook sheet 7).

**Non-Critical Safety Information** betreft de (anonieme) uitkomsten van het onderzoek naar specifieke voorvallen en tips (mede op basis van vastgestelde mitigation measures) om de besproken voorvallen te voorkomen. Bovendien gaat het om relevante veranderingen in wet- en regelgeving, onderzoeken van de Onderzoeksraad of van het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen van ILT.

We gebruiken hierbij **diverse communicatiemiddelen** zoals een schriftelijke terugkoppeling aan de melder, daar waar nodig een gesprek met een vlieger door de HT/CFI of het ACHA-bestuur, presentaties van de safety manager op het (theorie)instructeursoverleg, de vlootcommissie of OPS. De uitkomsten van sommige onderzoeken, de maatregelen, tips and tricks worden ook (anoniem) beschreven in de NOTACHAM in de rubrieken “Check, check, dubbel check” of “Van de rechterstoel”. De onderzoeken worden ook geplaatst op de ACHA-website.

Als er sprake is van een zekere urgentie dan maken we ook gebruik van een E-mail nieuwsbrief.

Sinds eind 2017 is er op het vliegveld EHHV ook sprake van het **EHHV Aerodrome Operational Safety Platform (AOSP)**. Het is een communicatieplatform waarin alle gebruikersdisciplines op EHHV (motorvliegers, zweefvliegers, parachutisten, helikoptervliegers) en de havenmeester namens de exploitant SVH vertegenwoordigd zijn. Het AOSP kan middels het uitwisselen van ervaringen, inzichten en incidentenmeldingen voor zover die betrekking hebben op het gebruik van vliegveld Hilversum, zowel landzijdig en luchtzijdig, bijdragen aan risico inventarisatie en verbetering van vliegveiligheid. Namens de ATO heeft de HT zitting in het AOPS en namens de ACHA de Safety Manager. Het AOPS biedt de mogelijkheid voor de ATO en de ACHA om veiligheidszaken in te brengen, te bespreken en het maken van afspraken met alle betrokken om de veiligheid te bevorderen.

# Tot slot !



Een gebeurtenis die van negatieve invloed zou kunnen zijn op de vliegveiligheid kan iedereen overkomen. Belangrijk is dat we daarvan leren. Als jou iets overkomen is of als je een gevaarlijke situatie signaleert, meld dit dan via het voorvalregistratie- of gevarenformulier. Deze liggen bij OPS en zijn ook te vinden op de website. Ingevulde formulieren kun je mailen aan de VMS-commissie van de ACHA ( [vms@vliegclubhilversum.nl](mailto:vms@vliegclubhilversum.nl) ) of afgeven in de gesloten groene postbus bij OPS. Vertrouwelijkheid is gewaarborgd. Zie ook de rubriek "Veiligheid en VMS" op de website van de ACHA.