

volgnr	intern nummer	datum	omschrijving
1	EHSE-2023-034	4-okt-23	Runway Incursion
2	EHSE-2023-035	7-okt-23	Runway excursion
3	EHSE-2023-036	7-okt-23	Runway Incursion
4	EHSE-2023-037	11-nov-23	Paralanding met mogelijk opstartende kist
5	EHSE-2023-038	26-nov-23	Te laat binnenkomst
6	EHSE-2023-039	16-dec-23	Bijna-conflict in het circuit
7	EHSE-2024-001	7-jan-24	bijna botsing en verkeerde richting vliegen
8	EHSE-2024-002	24-jan-24	OO-RPO maakte een duikvlucht op short final
9	EHSE-2024-003	1-feb-24	Runway incursion
10	EHSE-2024-004	3-feb-24	Motorstoring buiten het circuit gebied
11	EHSE-2024-005	10-feb-24	Airprox op short final
12	EHSE-2024-006	20-feb-24	PH-BAG is geland zonder radio contact, wat resulteerde dat de PH-BAG onder de PH-4Q8 vloog op final

Toelichting:

Er zijn 12 meldingen gemaakt naar het Analyse Bureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) van de Inspectie voor Leefomgeving en Transport.

Er is 3 maal een melding gedaan over een runway incursion. Dat betekent dat een vliegtuig landt of start, terwijl de baan nog niet vrij is van voorgaand verkeer. In de regel betreft het een minimale gevaarstelling (vliegtuig rolt aan het einde van de baan af, terwijl het volgende vliegtuig al landt, resp. aan de start begint. Formeel is er maar één vliegtuig tegelijk op de baan voor start of landing, dus dit is een meldenswaardig incident.

Er is eenmaal een melding gedaan van een runway excursion. Dat betekent dat een vliegtuig tijdens de start of de landing de baan verlaat. In dit geval betrof het besturingsproblemen en heeft de gezagvoerder het toestel gecontroleerd in de grasstrook naast de baan heeft gestuurd. Het toestel pas weer vrijgegeven voor de vlucht naar huis, na technische inspecties.

Een melding betreft een landing 8 minuten na de Universele Daglicht Periode. Het vliegveld sluit aan het einde "UDP", behoudens voor politie- en trauma vluchten

Een melding betreft een motorstoring, het betrof hier verminderd motorvermogen, waardoor de gezagvoerder zo snel mogelijk en behouden is teruggekeerd.

Er zijn 4 meldingen van zogenaamde airprox (prox staat voor proximity). Als vliegtuigen onbedoeld te dicht bij elkaar komen, is er sprake van een incident. In alle gevallen gaat het meestal over het te weinig of niet communiceren over de radio. Het is een zogenaamd ongecontroleerd veld, waarbij de gezagvoerder zelf op het principe "see and avoid" voor eigen separatie met ander verkeer zorgt. Positiemeldingen helpen daarbij. Gevaarzetting varieert van een kans op een incident, vaak door een ongebruikelijke handeling, tot en met "ingrijpen". Dit soort incidenten zijn ook aanknoipingspunten om vanuit het Veiligheidsoverleg dit te bespreken met de gebruikers.

Een melding betreft het landen van een parachutist nabij een vliegtuig, waarvan de motor nog niet draaide, maar de bemanning wel op het punt stond om op te starten.

Een melding betrof het plotselinge verlies aan draagkracht bij zeer onstuimig weer, wat tijdig kon worden gecorrigeerd, maar wel een potentiële gevaarzetting inhield. Dit wordt in de interne safety organisatie van betrokken operator ook behandeld.

In geen van de gevallen is er sprake van schade of letsel door ongevallen. In twee gevallen is er technische opvolging geweest.