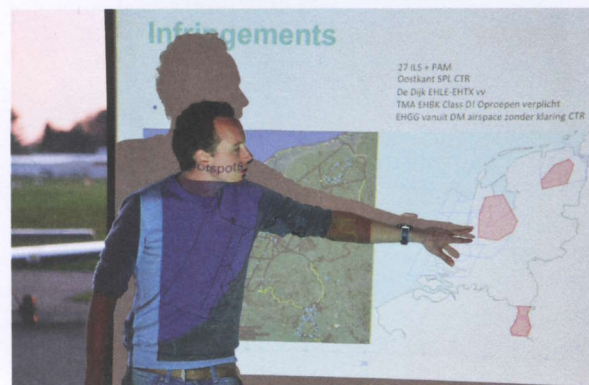




Sten Verpalen
OE Safety Perf. FIC

Safety Sessies FIC voor de kleine luchtvaart



In de vorige editie van Safety@LVNL introduceerden wij 'Safety on Tour', de Safety Sessies op locatie voor vliegclubs en vliegscholen in de kleine luchtvaart. Doel is het vergroten van awareness in de kleine luchtvaart over de dienstverlening van LVNL in het algemeen en van het FIC in het bijzonder. Op het moment van schrijven zijn we drie avonden 'on Tour' geweest. Samen met Rotterdam-VKL Mark Koudstaal traptten we af bij Vliegclub Rotterdam. Vervolgens werden we twee weken later in Hilversum ontvangen, waar vliegers van Vliegschool Hilversum, Aeroclub Hilversum Amsterdam (ACHA) en Dwarf aanwezig waren. De week erop waren we te gast op Lelystad bij Vliegclub Flevo en KLM Aeroclub. Met deze drie sessies hebben we bijna 200 vliegers weten te bereiken.

UITLEG EN DISCUSSIE

Per sessie geven we een interactieve presentatie waarin de volgende onderwerpen worden behandeld:

- Algemene introductie van LVNL, taken en verantwoordelijkheden;
- Amsterdam FIC: we schetsen een beeld van het werk op deze positie;
- Safety - statistieken, uitleg over ons interne voorvalenonderzoek en Just Culture;
- Geanonimiseerde voorbeelden van airspace infringements, verkeerd transpondergebruik;
- Best Practices: aandachtspunten die wij aan de vliegers willen meegeven;
- Vragen/ Discussie: voorafgaand aan elke avond kunnen vragen worden gesteld, die door ons tijdens de sessie worden beantwoord. Uiteraard wordt ook tijdens de presentatie deze mogelijkheid geboden en gaan we in discussie over de onderwerpen die behandeld zijn.

FEEDBACK

De reacties die we na afloop van de vliegers kregen waren zeer positief. De avonden werden als leuk en leerzaam ervaren. Met name het laten zien van geanonimiseerde radarbeelden van airspace infringements maakte dat dit onderwerp ontzettend begon te leven in het publiek. Men zag wat de impact van zo'n incident kan zijn op het operationele proces. Voor ons is dit een ideale manier om awareness te creëren. Ook kregen we te horen dat de informele manier van presenteren gewaardeerd werd: dit leidde tot een open dialoog en een goede sfeer. Kortom, afgaand op de reacties van het publiek hebben we bereikt wat we van

tevorens wilden namelijk:

- Benaderbaar zijn voor General Aviation (GA)-vliegers;
- Een goed beeld creëren van taken en verantwoordelijkheden van het FIC;
- De impact van onder andere airspace infringements op de operatie laten zien;
- Bijdragen aan de safety cultuur in de kleine luchtvaart.

Na afloop werd bij alle sessies onder het genot van een hapje en een drankje nog even nagepraat. De door ons meegebrachte LVNL-goodies in de vorm van petjes, sleutelhangers en USB-sticks vonden gretig aftrek.

KRITISCHE VRAGEN

Met veel ervaren VFR-vliegers (en sommigen tevens verkeersvlieger), hadden we een mondig publiek. Er kwamen veel praktische vragen over radiotelefonie, luchtruimstructuur en procedures. Veel vliegers waren verbaasd dat we graag willen dat ze bij FIC oproepen als er over land gevlogen wordt. Men denkt dat wij te druk zijn met het helikopterverkeer en de GA als een last ervaren. Ook is er verwarring doordat DutchMil regelmatig geen flight information levert en vliegers dus geen antwoord krijgen bij hun FIC. Er wordt dan soms opgeroepen bij Amsterdam, maar wij leveren geen flight information buiten ons werkgebied. We hebben uitgelegd dat DutchMil kampt met een personeelstekort en zij geen aparte FIC-verkeersleiders hebben, in tegenstelling tot LVNL. Verder kunnen we natuurlijk weinig zeggen over de burens, maar hebben wel de hoop uitgesproken dat met de co-locatie de lijntjes korter worden en dit de dienstverlening ten goede zal komen.

Er kwamen veel kritische opmerkingen over NOTAMs. Het door te lezen bulletin met de vele berichten, zonder logische indeling of kaartjes, maakt de vluchtvoorbereiding niet eenvoudig. Er zijn een aantal apps die dit makkelijker maken, maar er is geen universele of officiële app. Ook de activatie van restricted/danger area's wordt steeds ingewikkelder en onduidelijker. Er is vraag naar een Europees, digitaal NOTAM-systeem wat eenvoudig en voor iedereen toegankelijk is.

Harmonisatie op internationaal niveau is een onderwerp wat vaak voorbij kwam. Over het algemeen heeft het FIC in onze buurlanden wettelijk dezelfde duty of care, maar wordt het anders ingevuld. Bij Flight Information in Duitsland wordt de vlieger veel meer aan het handje genomen dan hier. De Engelsen leveren 'basic service', waarbij het verkeer niet geïdentificeerd hoeft te zijn en geen traffic information krijgt. Maar ze kennen ook 'traffic service' (vergelijkbaar met de werkwijze bij Amsterdam FIC) en 'deconfliction service' (IFR klasse G). De regels voor het filen van vliegplannen zijn ook verschillend tussen de landen.

NU VERDER

We merken dat er in de kleine luchtvaartsector duidelijk behoefte is aan dit soort informatiesessies door LVNL. Hierbij speelt mee dat ook in de kleine luchtvaart, vliegclubs en -scholen verplicht worden om binnen hun Safety Management System (SMS) aan safety promotion te doen. Deze presentaties zijn daar natuurlijk een uitgelezen kans voor. Ook voor LVNL zijn de voordelen duidelijk. Van collega's op het FIC horen we al dat VFR-verkeer vaker oproept en uitluistert en ook nog met exact de radiotelefonie en informatie die we graag horen. Deze zomer zal blijken of het aantal incidenten met VFR-verkeer afneemt. En als een vlieger toch zonder klaring gecontroleerd luchtruim invliegt of een niet-werkende transponder aan boord heeft, dan hopen we dat we hem gewoon op de 124.3 MHz kunnen bereiken.

In de komende periode worden er in ieder geval nog Safety Sessies gehouden op vliegveld Teuge en bij de AOPA Fly-In op Midden Zeeland.



Alexander Hofstra
OE Safety Perf. ACC

