



Safety Bulletin

Beste leden,

Voor u ligt het tweede Safety Bulletin van de Veiligheidscommissie Middenmeer. Het Safety Bulletin komt eenmaal per kwartaal uit en bevat naast een korte terugkoppeling van de meldingen van het afgelopen kwartaal, interessante artikelen en wetenswaardigheden met betrekking tot veiligheid over ons vliegveld en het vliegen.

Indien u zelf een interessant artikel heeft over veiligheid of u wil iets met betrekking tot veiligheid vragen dan kunt u dat aandragen bij onze secretaris Rob Wensveen. Wij gaan ons best doen om uw bijdrage en/of vragen in het daaropvolgende bulletin te verwerken.

De Veiligheidscommissie wenst u veel lees- en leerplezier.

Terugblik bijeenkomst 25 juni jongstleden.

De Veiligheidscommissie heeft in ons clubgebouw een bijeenkomst georganiseerd waar (vlieg-)veiligheid centraal staat. Tijdens de bijeenkomst stonden de voordrachten van Joram van Driel van Analysebureau luchtvaartvoorvallen (ABL) en Bert Timmermans van de Human Factors Adviesgroep op het programma. De voordrachten zijn door de aanwezigen met interesse gevolgd. Wij danken beide heren voor hun interessante bijdrage aan deze avond. Hieronder vindt u een korte weergave van beide voordrachten.

Samenvatting ABL

Het ABL registreert en analyseert de verplichte meldingen van voorvallen in de Nederlandse burgerluchtvaart. Doel van het ABL is om, samen met de sector, vroegtijdig trends te signaleren zodat betrokken partijen acties kunnen ondernemen om de vliegveiligheid te verbeteren.

Een aantal leden van onze vliegclub hebben op 16 mei jongstleden de netwerkdag van het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma op Schiphol bijgewoond. Joram van Driel, sprak daar namens

het ABL. In het kader van wederzijdse kennismaking hebben wij Joram uitgenodigd op onze veiligheidsavond. Daar gaf hij een inkijkje in de werkwijze van het ABL. En toonde hij de plaats waar resultaten benaderd kunnen worden.

<https://www.ilent.nl/onderwerpen/voorvallen-luchtvaart/analysebureau-luchtvaartvoorvallen>

Startle en Surprise

De gevolgen van schrik- en angstreacties (startle en surprise) zijn de laatste jaren binnen de luchtvaart toenemend in de belangstelling gekomen als doorslaggevende factor bij het ontstaan van ongevallen.

Schrik is een reactie die volgt op een plotselinge heftige stimulus, bijvoorbeeld een knal, maar kan ook worden opgebouwd naar een geleidelijk veranderende situatie, waarbij een stimulus wel wordt verwacht maar niet bekend is wanneer bijvoorbeeld in een horror-film.

Door de schrikreflex wordt het functioneren van onze frontale hersenen geblokkeerd en het werkgeheugen beperkt. Ook wordt de informatieverwerking in ons brein tijdelijk uitgeschakeld (al binnen 0,3 tot 1,5 seconden) en gemiddeld 30 seconden aanhouden.

Een schrikreactie is te herkennen aan de volgende symptomen:

- Beperkte focus, tunnelvisie, hopen van de ene naar de andere prikkel, verstoorde perceptie, verlies van grip en sturing, reactief handelen, verlies van probleemoplossend vermogen, inadequate communicatie en rolverwarring.
- Lichamelijke kenmerken zijn mobilisatie van het lichaam, motorische overreactie, tijdelijk verlies van het gezichtsvermogen binnen een afstand van 2 meter, versnelde ademhaling en hartactie.

Gedurende zo'n schrikreactie is men incompetent tot het uitvoeren van taken, in het bijzonder complexe taken onder zware omstandigheden. Het is zelfs mogelijk dat betrokkene contraproductief gaat handelen.

Wanneer de informatie die je via de zintuigen krijgt niet past in je verwachtingspatroon (je frame), treedt verrassing op. Je frame bouw je op tijdens de normale informatieverwerking in je frontale hersenschors.

Een verrassing treedt op als we ons realiseren dat ons frame niet meer overeenkomt met de werkelijkheid. Het dwingt ons de werkelijkheid opnieuw te analyseren, dit wordt 're-framing' genoemd. Hiervoor hebben we onze informatieverwerking volledig nodig. Re-framing kost de betrokkene daarmee tijd en energie.

Een plotselinge verandering van de situatie kan leiden tot een schrikreactie. Eigenlijk is re-framing noodzakelijk, maar hiervoor is de rationele besluitvorming uit onze hersenschors nodig. De schrikreactie schakelt deze echter uit. Hiermee kan een verrassingsreactie dus als gevolg dezelfde symptomen opleveren.

Waar verrassing een schrikreactie veroorzaakt, is het een probleem en gevaar. De verrassing is een gevolg van het feit dat de situatie niet meer overeenkomt met ons frame. We moeten dus (cognitieve) actie ondernemen om dit recht te zetten: reframing. Pas dan kunnen we gericht en correct actie ondernemen. De schrikreactie onderdrukt dit echter.

Om de instinctieve stap van schrik naar instinctief handelen te doorbreken, is training van belang.

De volgende skills kunnen ons daarbij helpen:

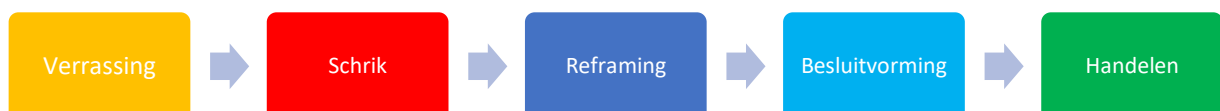
- Ontspanning zorgt voor verbeterde energievoorziening en reset van de cognitieve informatieverwerking, waaronder herstel van het werkgeheugen en de aandacht functie. Dit kan door:
- Afstand nemen. voel bijvoorbeeld de rugleuning van je stoel heel bewust.
- Voorkom hyperventilatie zoals dat bij schrik veel voorkomt. Pas buikademhaling toe. adem in door de neus, adem uit door de mond. Vertraag dus je ademhaling.
- Ontspan de spieren, voel de bovenbeenspieren bewust en ontspan ze, zodat meer bloed kan stromen naar je hersenen.
- Leg contact met je zelf (tegen je zelf praten, noem je eigen naam, spreek jezelf moed in en zeg wat je met de situatie aan wilt), of spreek met collega's of verkeersleiding. Men noemt dit redialing.
- En reframing. aanpassen van het verwachtingspatroon in een nieuwe situatie door bewust gebruik te maken van cyclische besluit-vormingstools.

Het is aan te bevelen om verrassingsmomenten te introduceren tijdens trainingen en oefeningen, het kan mensenlevens redden!

Wat we **niet** willen:



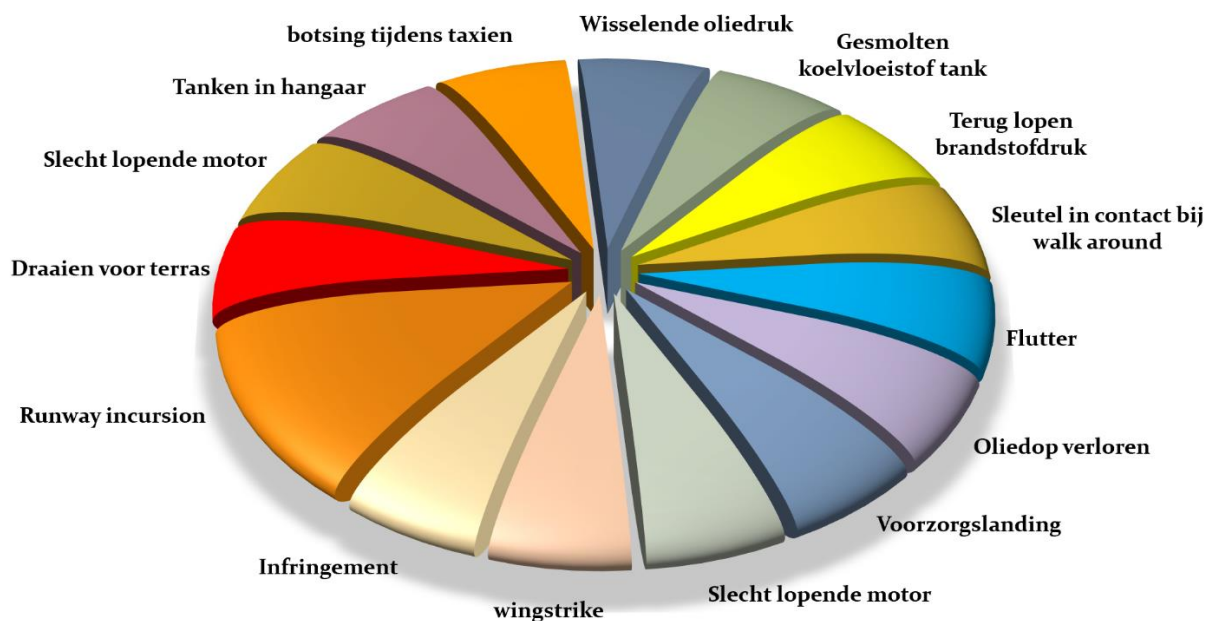
Wat we **wel** willen:



2^e kwartaal 2019 in “cijfers”

Buiten een aantal technische mankementen vragen wij aandacht voor een aantal meldingen die te maken hebben met de directe veiligheid op het veld, waar wij zelf gemakkelijk invloed op kunnen hebben. Het zodanig draaien met een toestel (hoogdekker) dat een deel van een vleugel over het terrashek zwaait kan bij aanwezigheid van publiek direct gevaar opleveren en is natuurlijk makkelijk te voorkomen. Ook zijn een aantal melding gedaan die te maken hebben met de dagelijkse inspectie/walk around. Zo is het voorgekomen dat bij een inspectie aan de propeller werd gedraaid terwijl de sleutel door een andere gebruiker in het contact slot van het toestel was achter gelaten. En het verlies van een oliedop had te maken met onvoldoende focus bij de dagelijkse inspectie. De inspectie werd onderbroken en niet op het zelfde controle punt hervat waardoor niet is opgemerkt dat de oliedop niet teruggeplaatst was. Zorg overigens dat u bij een inspectie niet wordt gestoord door passagiers of anderen.

Voorvallen 2e kwartaal 2019



Als veiligheidscommissie nodigen wij u graag uit tot het doen van meldingen zodat we van elkaar kunnen leren.

Nieuwste publicaties

Op de site van het vliegveld Middenmeer onder het tabje Veiligheidscommissie -Veiligheidsrapporten heeft de Veiligheidscommissie een nieuw rapport gepubliceerd. Het betreft:

- Harde landing en Startle en Surprise