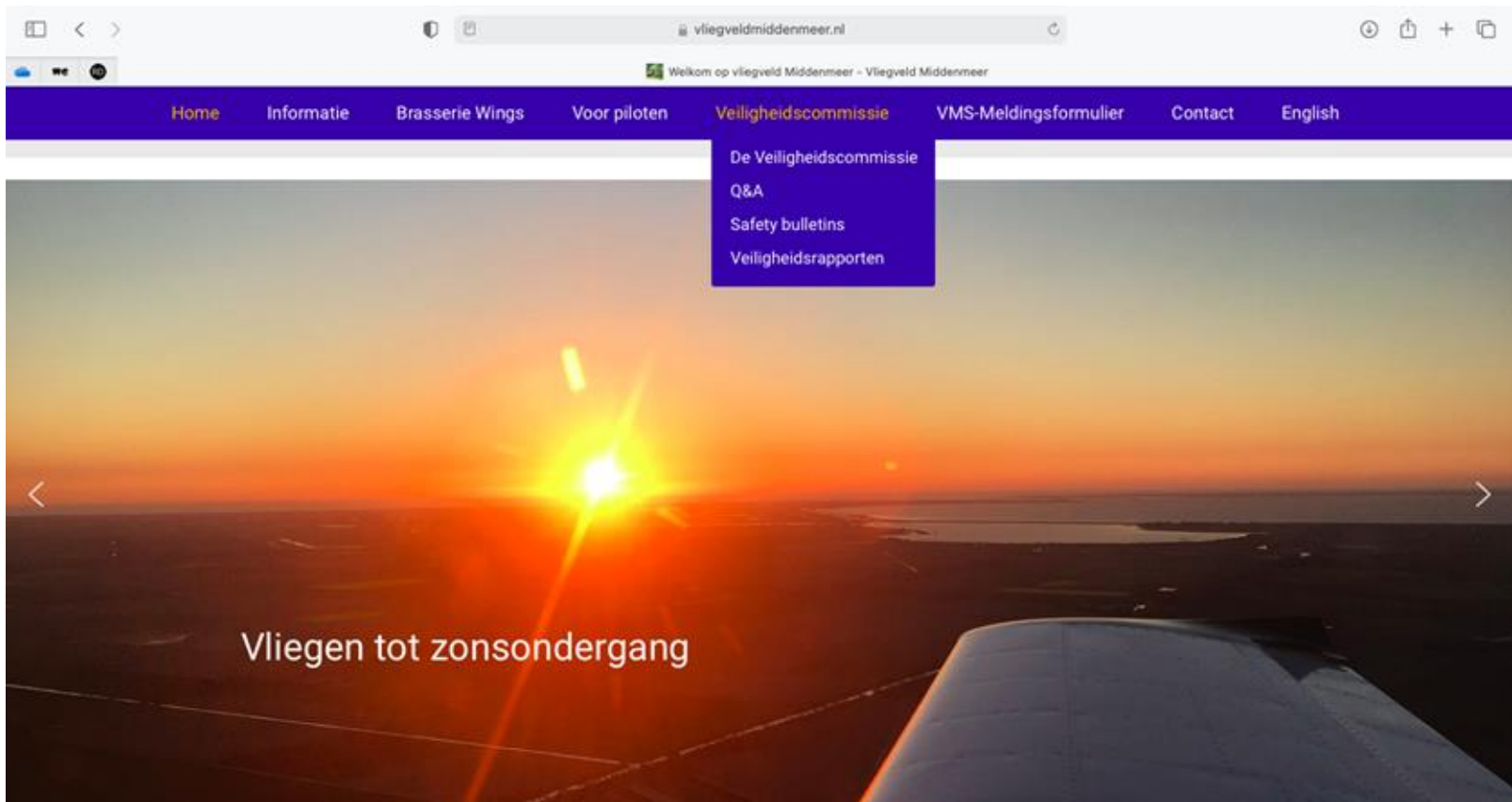


Veiligheidsavond

22 januari, 19 februari en 12 maart 2026



Veiligheidscommissie Vliegveld Middenmeer (VCVM)

Doel:

Bevordering van

1. de (vlieg-) veiligheid op en rond de luchthaven Middenmeer en van
2. vliegers en/of vliegtuigen die op de luchthaven Middenmeer zijn gestationeerd

Door

1. ontvangen en onderzoeken van meldingen van voorvallen en gevaren
2. het adviseren over mitigerende maatregelen
3. beschikbaar stellen van relevante informatie met betrekking tot meldingen, onderzoeken en mitigerende maatregelen aan belanghebbenden.

De Veiligheidscommissie Middenmeer staat open voor feedback

Veiligheidscommissie Vliegveld Middenmeer (VCVM)



Jaap Korf
Voorzitter
(WRP)



Erik
Verheijden
(WRP en
meldingen)



Berry
Bruins
(in verband met
gezondheid
teruggetreden)



Paul
Versteeg
(VKC)



Dennis
Poland
(M&O,
tijdelijk niet
beschikbaar)



Frans
Herinx
(M&O)



Mario
Schoonderwoerd
(O)

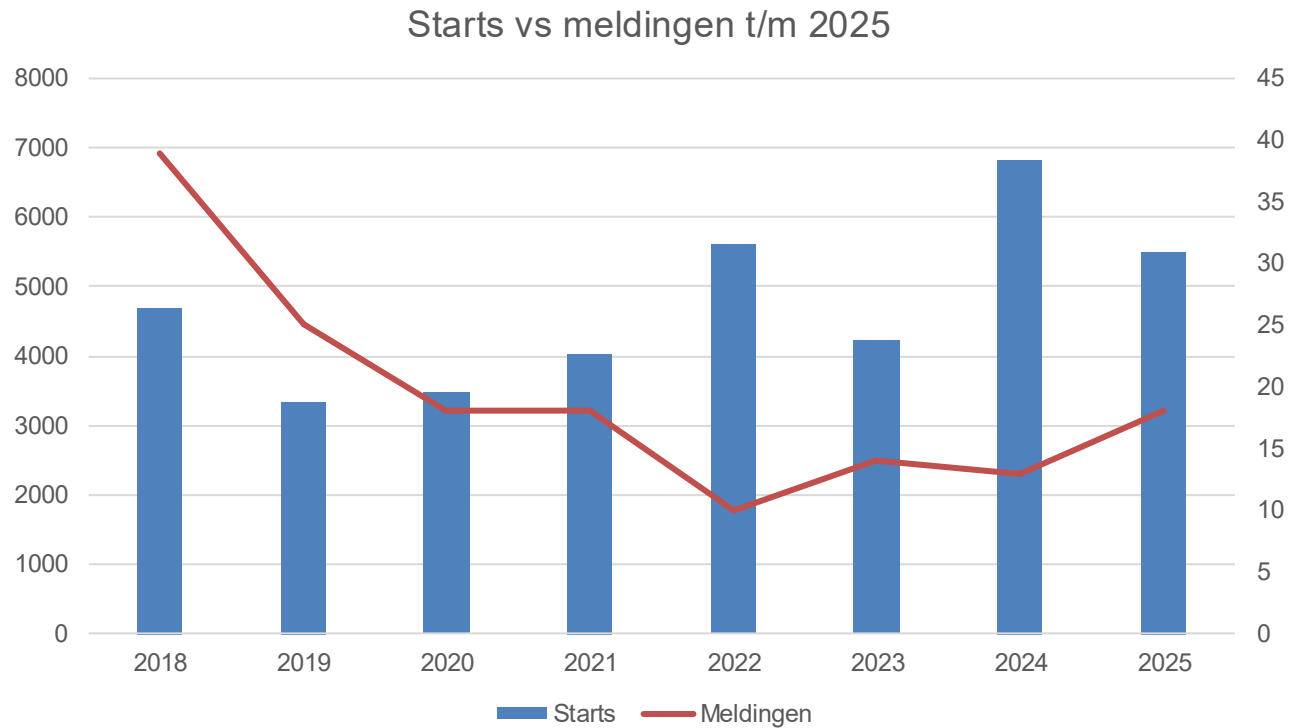
Drie werkgroepen:

- Meldingen en/of Onderzoek
- Wet, regelgeving & procedures
- Veiligheidsklimaat, -cultuur & just culture

Actieve VCVM projecten:

- VCVM centraal elektronisch melden
- VCVM Veiligheidsavonden
- Safety Culture initiatieven
- Updates documenten
- (Annex 14 gevolgen)

Aanleiding



Programma 12 maart

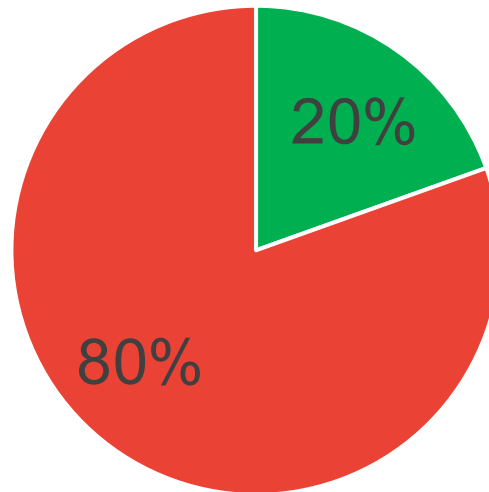
- Enquête terugkoppeling
- Veiligheid op de grond
- Verschillende soorten meldingen
- Proces van melden
- Onderzoeksrapporten
- Meldingen 2025: lessons learned

Enquete – december 2025

Verzonden: 215

Ingevuld: 42

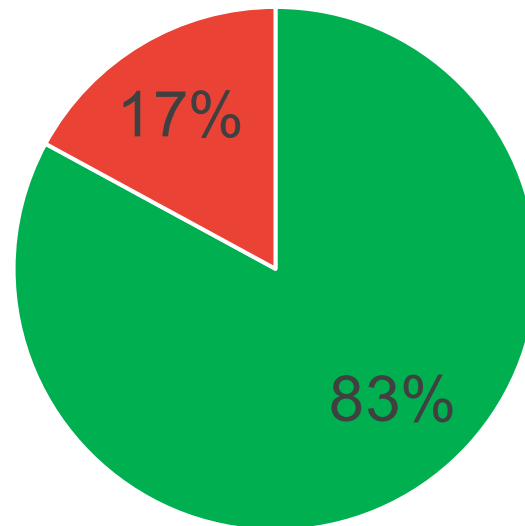
Enquete respons



■ Reactie ■ Geen reactie

Enquete – december 2025

1. Heb je ooit toelichting gekregen over wat er gemeld dient worden en hoe dat moet gebeuren?



■ ja ■ nee

Enquete – december 2025

2. Wanneer heb je die toelichting gekregen?

2 jaar geleden

Welke toelichting? In 1987?

Tijdens voorlichtingsavond

Niet, echter via de VCVM gaande we wat wijzer geworden.

Bij opleiding

Jaren geleden

Veiligheid bijeenkomsten

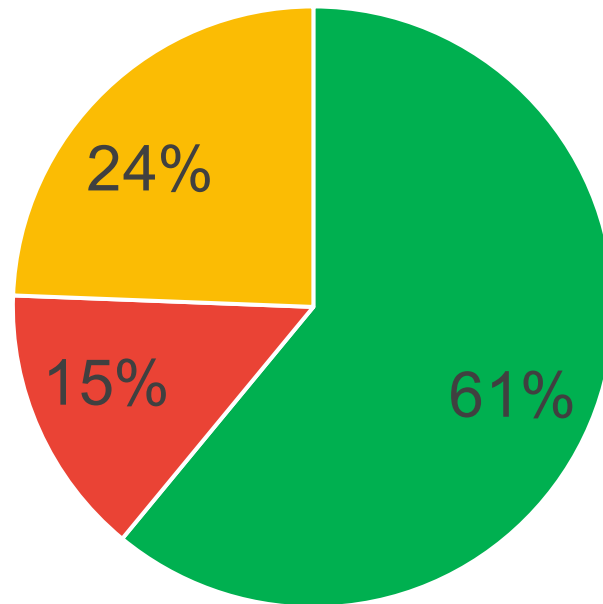
Tijdens check-out op de Bristell

Diverse keren, just culture

Paar jaar geleden tijdens ledenvergadering

Enquete – december 2025

3. Is het duidelijk wat wel en wat niet gemeld dient te worden?

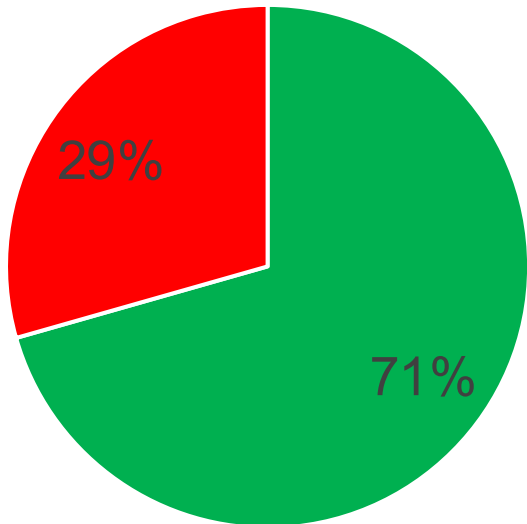


■ ja ■ nee ■ niet helemaal

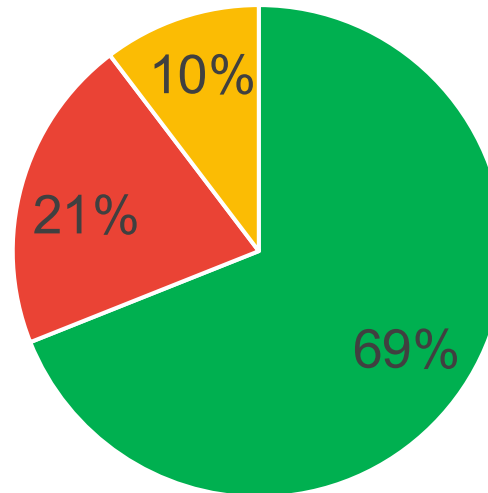
Enquete – december 2025

4. Heb je ooit een luchtvaartincident meegemaakt?

5. Heb je dat incident gemeld?



■ ja ■ nee



■ ja ■ nee ■ Gedeeltelijk

Enquete – december 2025

6. Als je niet hebt gemeld, wat was daarvoor de reden?

Ik wist niet dat het gemeld moest worden, Ik wist niet hoe ik het moest melden

Twijfel of het ernstig genoeg was

Geen tijd / te veel administratieve last

Ik neem aan dat de instructeur de melding maakt, niet de cursist (gemakzucht).

Destijds niet bekend met de procedures

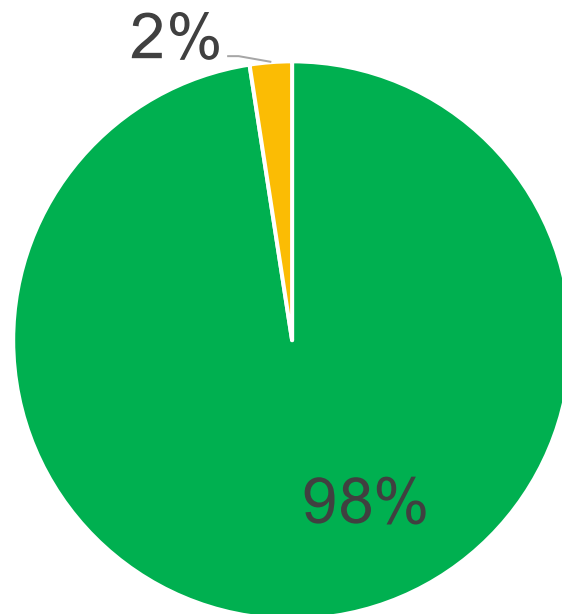
Ik wist niet hoe ik het moest melden

Twijfel of het ernstig genoeg was

Het was tijdens een vliegles; de instructeur heeft het gemeld.

Enquete – december 2025

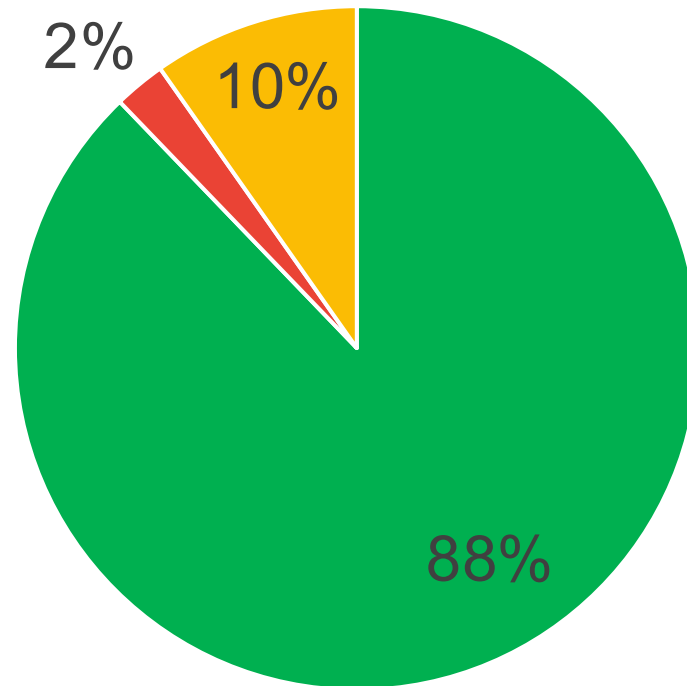
7. Voel jij je veilig om incidenten te melden binnen VCM?



■ ja ■ nee ■ soms

Enquete – december 2025

8. Denk je dat meldingen serieus worden genomen en opgevolgd?



■ ja ■ nee ■ geen idee

Enquete – december 2025

9. Wat zou jou helpen om sneller of makkelijker te melden?

Bewustwording door simpele objectieve realistische rapportage en administratief ontlasten

Ik heb een keurige melding terug gekregen, maar verdere feedback is er niet geweest.

Duidelijkheid over wat je moet melden. Liefst talloze voorbeelden

1 loket

Open cultuur. No blame cultuur

Misschien een voor dit doel ontwikkelde app.

Flowchart

Terugkoppeling update follow-up na melding

Weet wie in de VCVM zit

Meer kennis van de regels

Goede voorlichting, een test melding maken, goede en tijdige feed back

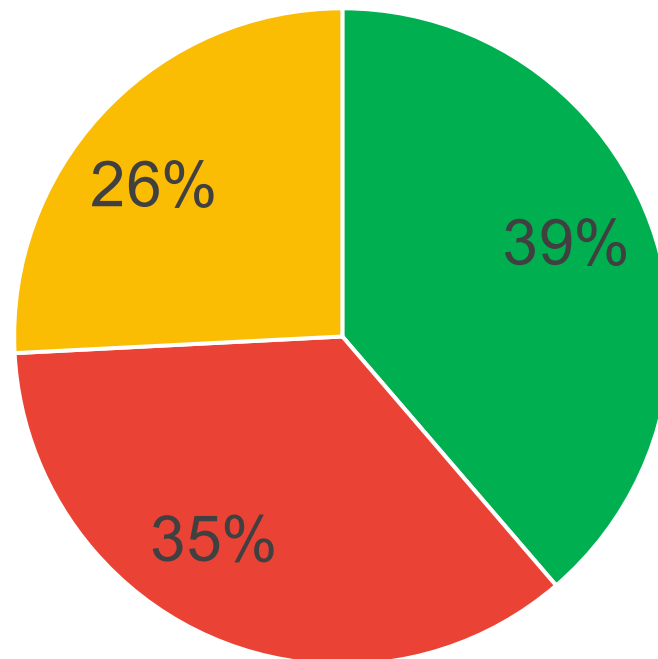
Enquete – december 2025

10. Welke verbeteringen zie jij in het huidige meldproces

- Meer voorlichting tijdens clubavonden met sprekende voorbeelden.
- Duidelijkheid over wat het doel is van de meldingen en wat er gebeurt wat er met een melding gebeurt (Transparantie)
- Electronisch melden en gactualiseerde status voortgang op de EHMM website.
- Dit soort proactieve mails / acties
- Meer terugkoppeling naar alle leden (al dan niet anoniem) op een ontspannen, prettige, niet juridisch getinte of vingerwijzende manier.
- Met name de kleine incidenten vermelden waar (beginnende) vliegers iets van kunnen leren.
- Actieve terugkoppeling
- Veiligheids cie moet m.i. vaker/meer communiceren richting vliegers mbt gemelde incidenten en de acties/maatregelen die daarop zijn genomen.
- Vliegers zouden inzicht moeten krijgen in alle meldingen, en niet alleen de grote voorvallen zoals nu het geval is.

Enquete – december 2025

11. Zou je wel gebruik maken van een anoniem meldsysteem?



■ ja ■ nee ■ misschien

Enquete – december 2025



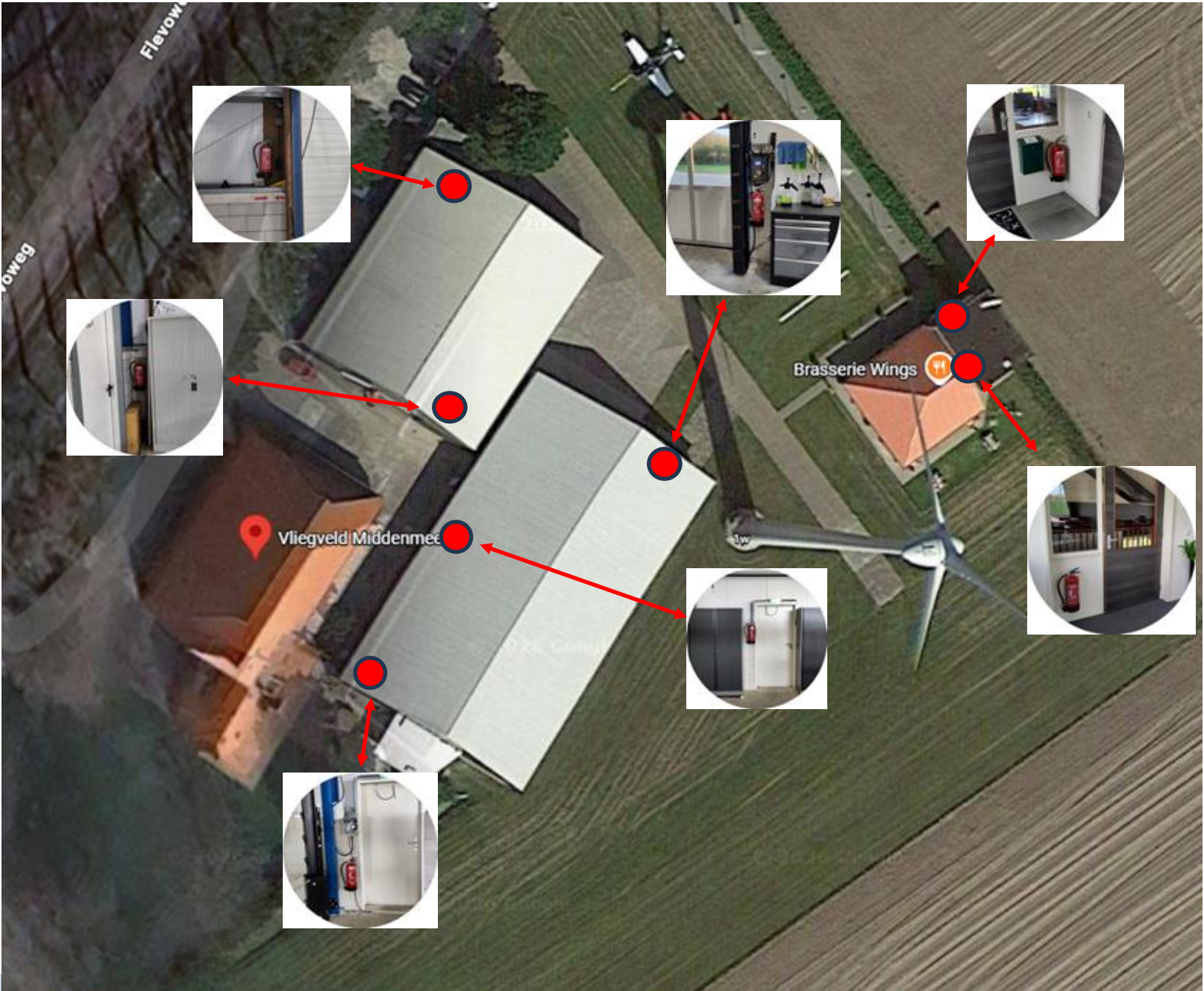
2 jaarlijkse trainingsvlucht

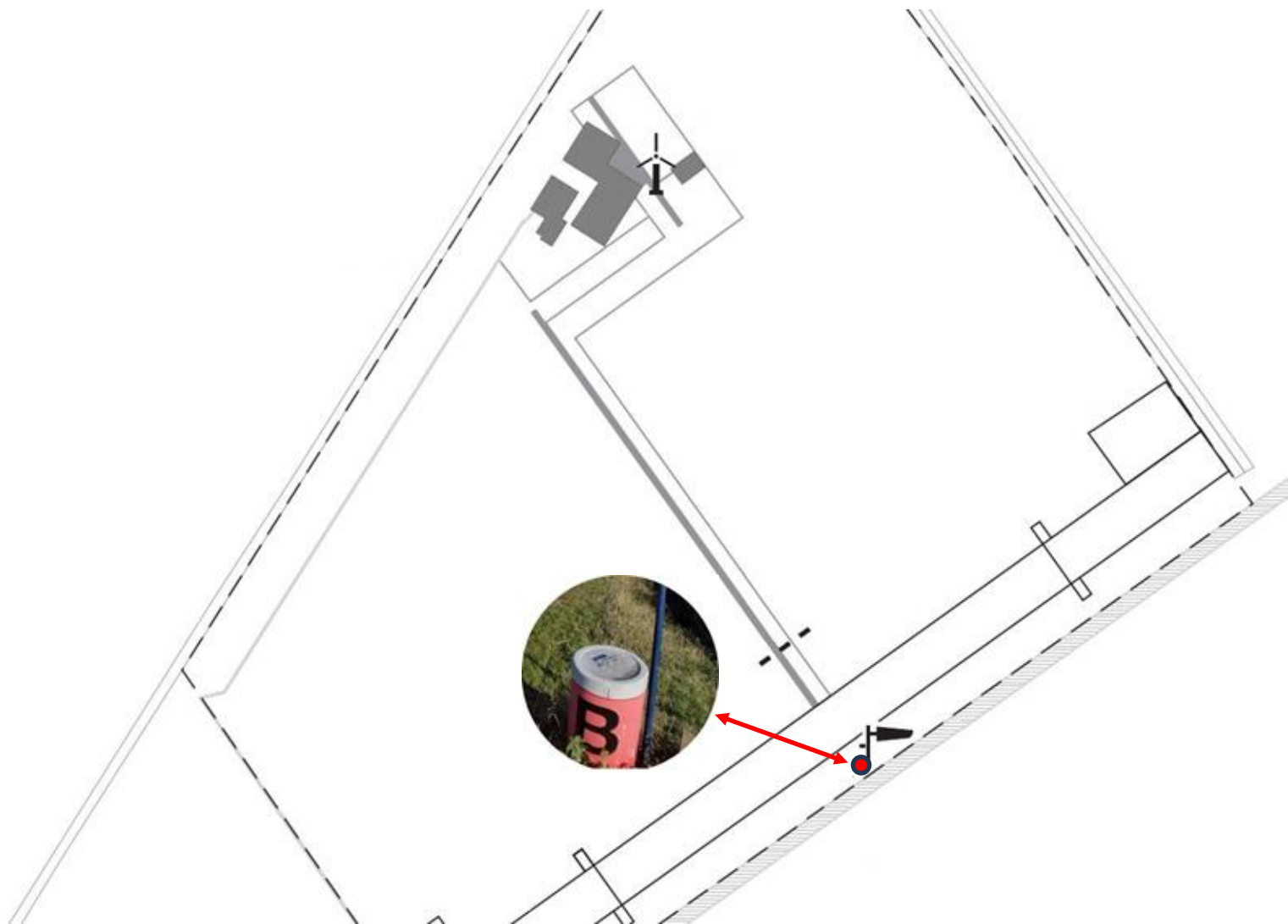
- Veiligheid op de grond
- Veiligheid in de lucht
- Meldingen



Veiligheid op de grond

- Brandblussers: Aantal binnen?
 Aantal buiten?
 Locatie?





Veiligheid op de grond

- AED



Veiligheid op de grond

- AED



Veiligheid op de grond

- AED



Veiligheid op de grond

- AED



1-1-2

Veiligheid voor de vlucht

- Vluchtvoorbereiding

The screenshot shows the Aviatize web application interface. On the left is a dark blue sidebar with a navigation menu. The 'Documents' menu item is circled in red. The main content area displays a table of documents under the heading 'Access documents'. The breadcrumb path is 'Informatie - AF Files - Students/Remen'. The table has columns for Type, Document Reference Number, Version, Validity End, Validity Status, Approval Status, User, Files, Created At, and Actions. The document 'Checklist Vluchtvoorbereiding' is circled in red.

Type	Document Reference Number	Version	Validity End	Validity Status	Approval Status	User	Files	Created At	Actions
AF Algemeen	Familiarisatie Sirius	2		Operational			# Familiarisatie Sirius TL3000.pdf	Mon 08/12/20	
AF Algemeen	Familiarisatie Bristol	2		Operational			# Familiarisatie Bristol B21.pdf	Tue 23/11/20	
AF Algemeen	Handeding Homebriefing ISL	1		Operational			# Handeding Homebriefing Flightplan insullen.pdf	Fri 13/11/20	
AF Algemeen	Handeding Homebriefing NOTAM	1		Operational			# Handeding Homebriefing NOTAM.pdf	Mon 10/11/20	
AF Algemeen	Operations Manual	1		Operational			# 2. Adventure Flights DTO RTF - OM - Rev1.pdf	Wed 03/11/20	
AF Algemeen	Informatie blad Adventure Flights	1		Operational			# Initiaal adventure Flights.pdf	Wed 03/11/20	
AF Algemeen	Instructie vliegtuig logboek	1		Operational			# Instructie Logboek.pdf	Wed 03/11/20	
AF Algemeen	Handeding Aviatize 2 app	1		Operational			# handeding Aviatize 2 APP.pdf	Wed 03/11/20	
AF Algemeen	Verhuurvoorwaarden	1		Operational			# Verhuurvoorwaarden Adventure Flights.pdf	Wed 03/11/20	
TM	Checklist Vluchtvoorbereiding	1		Operational			# Checklist vluchtplanung Adventure Flights.pdf	Fri 06/08/20	
Dat test	Powerpoint Examentraining	1		Operational			# Examentraining praktijk MLA versie 3.pptx	Tue 13/08/20	
Dat test	Uitleg Practijexamen	2		Operational			# Uitleg praktijkexamen.pdf	Tue 13/05/20	
TM	Navigatie log uitleg	1		Operational			# Uitleg navigatie log.pdf	Tue 10/05/20	
TM	Navigatie log leeg	1		Operational			# Navigatie log.pdf	Tue 10/05/20	
TM	Trainingsmanual Adventure Flights	1		Operational			# 3. Adventure Flights DTO RTF - TM - Rev 1.pdf	Fri 28/11/19	

Veiligheid voor de vlucht

• Vluchtvoorbereiding

Conceptversie 2

Checklist Vluchtplanning



1. Persoonlijk

- Fit to fly? IMSAFE
- Brevet, medical, ID/paspoort (geldigheid)
- Current en 90-dagen regel?
- Soloverklaring indien van toepassing
- Persoonlijke uitrusting zoals zonnebril, medicatie, smartphone, laders, geld, logboek, vliegtas etc.
- Passagiers gebriefd?

**illness, medication, stress, alcohol, fatigue, eating.*

**current-afgelopen 3 maanden ten minste een keer gevlogen op een huurvliegtuig.*

2. Weer

- METAR, TAF (vertrek, aankomst, en-route)
- Weerbuletin kl.luchtvaart, Windy, GAFOR
- Weersverwachting en-route
- Weersverwachting retourvlucht
- Hoogtewinden, icing level
- Weerlimieten (airspace en persoonlijk)
- Daglichtperiode (UDP)

**zie vluchtvoorbereiding website vliegveld Middenmeer.*

**luchtvaartmeteo KNMI tel. 0900-2023341*

3. NOTAMS

- Vertrek-, aankomst- en uitwijkvelden
- En-route (FIR)

** <https://notaminfo.com/netherlandsmap>*

4. Vliegtuig

- Boorddocumenten (aanwezig, geldigheid)
- Preflight inspection, evt. defecten
- Brandstofniveau, olie
- Weight & Balance, performance
- Zwemvesten, PLB's, grondankers?
- Ruitenreiniger en schoonmaakdoek

**BvL, Bvl, radiolicentie, POH, noise cert, verzekeringspapieren, vliegtuigjournaal, onderscheppingslijst.*

5. Navigatie

- Navigatiekaart (up to date)
- EFB (up to date, kaarten gedownload, smartphone/iPad opgeladen, laadsnoer)
- Navigatieroute en vlieghoogte
- Airspaces, restricted- en prohibited areas
- Radiofrequenties
- Navigatieplan en brandstofberekening
- Aerodrome- en visual approach kaarten
- Flightlog voor kneeboard ingevuld
- PPR en/of telefonische melding?
- Uitwijkhaven, bad weather options
- Flight Plan indienen?
- GAR / GENDEC indienen?

**inclusief uitwijkhaven en 30 minuten reserve*

**PPR Middenmeer 0227-745245
via Home Briefing (LVNL)

6. Threat and Error Management

- Welke threats zijn er vandaag?
- Welke fouten zou ik kunnen maken?
- VMS melding maken?

**threats zijn bijv. het weer, druk vliegverkeer, defect aan vliegtuig, vogels op de baan.*

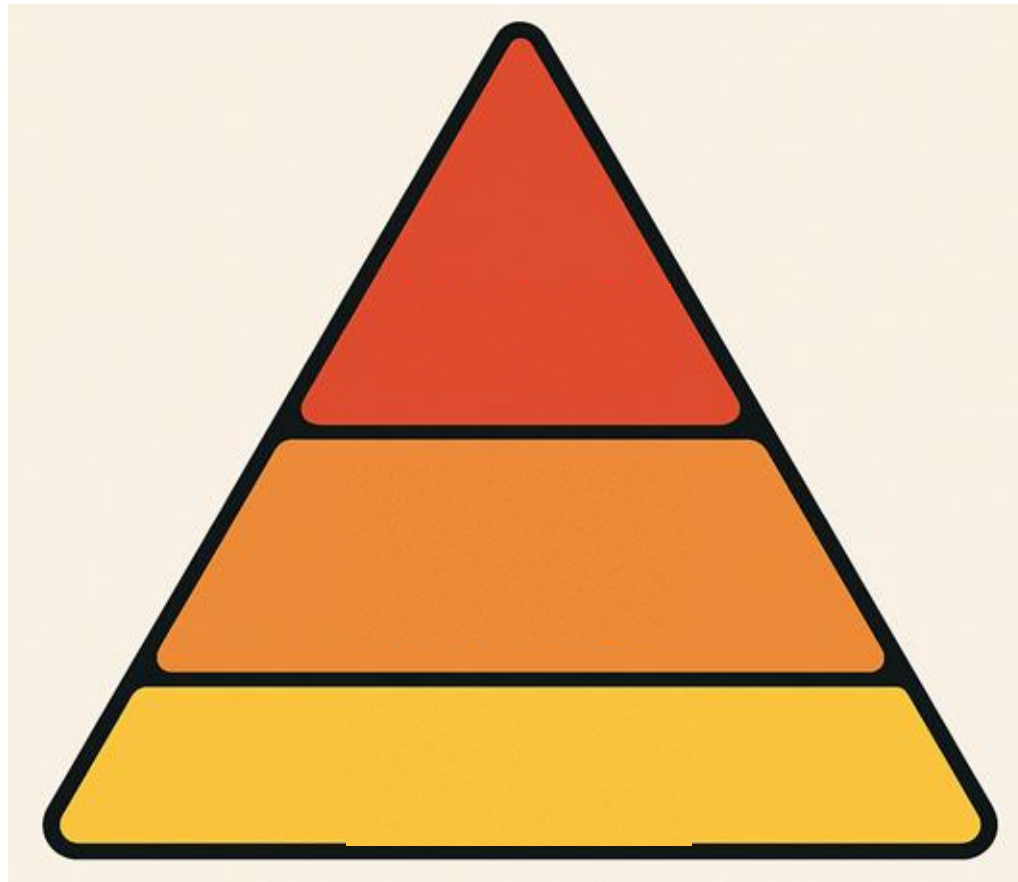
**fouten zijn bijv. airspace infringements, checklist vergeten, vmc into imc, communicatiefouten.*

7. Afsluiting

- Flight Plan afsluiten?
- Havenregister invullen

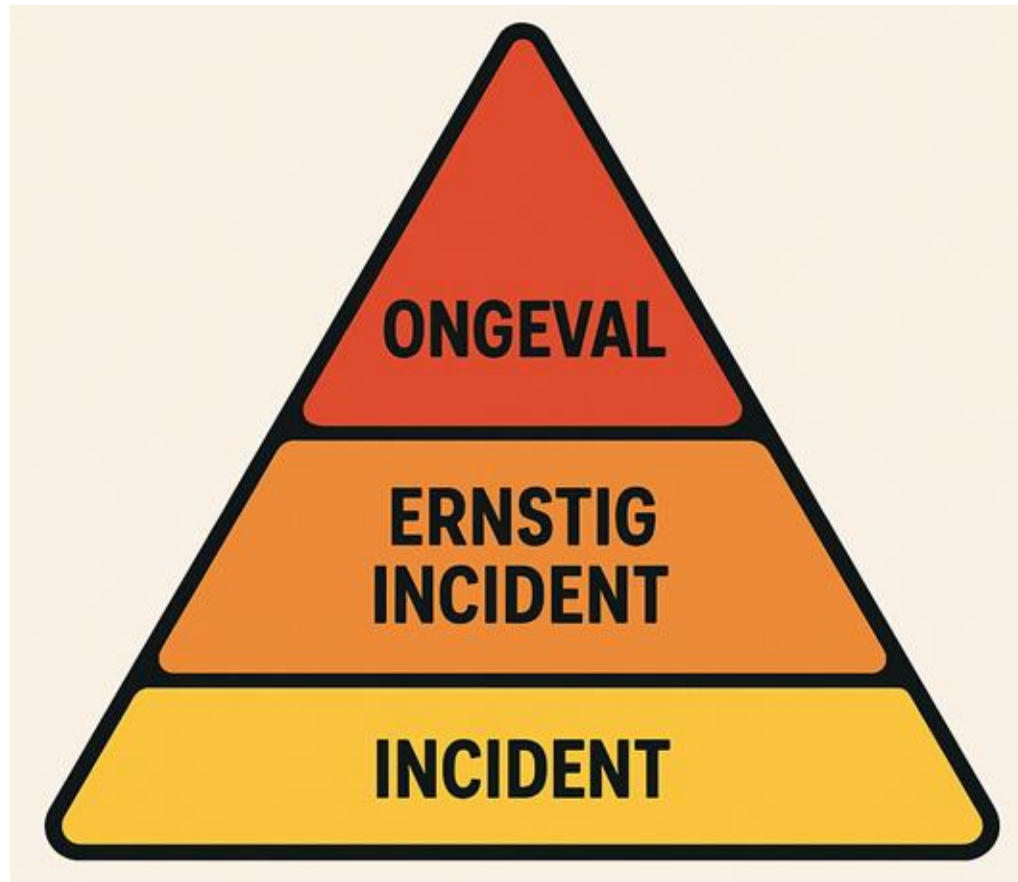
Meldingen

- Welke soorten meldingen?



Meldingen

- Welke soorten meldingen?



Meldingen

• Welke soorten meldingen?

Ongeval

Hangt het voorval samen met het gebruik van een luchtvaartuig en vindt het plaats tussen het tijdstip waarop een persoon zich aan boord begeeft met het voornemen een vlucht uit te voeren en het tijdstip waarop alle personen die zich met dit voornemen aan boord hebben begeven zijn uitgestapt, waarbij:

1. **een persoon dodelijk of ernstig letsel heeft opgelopen** door zich in het luchtvaartuig te bevinden, direct contact met een onderdeel van het luchtvaartuig, inclusief de onderdelen die van het luchtvaartuig zijn losgeraakt of directe blootstelling aan de uitlaatstroom van de turbijnmotor, behalve wanneer de letsels een natuurlijke oorzaak hebben, door de persoon zelf of door anderen zijn toegebracht, of wanneer een versteking die zich buiten de normale voor passagiers en het personeel bedoelde ruimten ophouden letsel oploopt; of
2. **het luchtvaartuig schade of een structureel defect oploopt**, aardoor afbreuk wordt gedaan aan zijn soliditeit, prestaties of vliegtuigeigenschappen die normaliter ingrijpende herstelwerkzaamheden of vervanging van het getroffen onderdeel noodzakelijk zouden maken, behalve wanneer het gaat om motorstoring of motorschade en de schade beperkt is tot de motor, de motorkap of motoronderdelen, dan wel om schade die beperkt is tot de propellers, de vleugelpunten, de antennes, de banden, de remmen, de stroomlijnkappen of tot deukjes of gaatjes in de vliegtuighuid; of
3. **het luchtvaartuig vermist wordt of volledig onbereikbaar is.**

Ernstig Incident

Is er sprake van een voorval dat zich voordoet onder omstandigheden die erop wijzen dat bijna een ongeval heeft plaatsgevonden, zoals:

- een bijna-botsing die een ontwijkmanoeuvre vereist om een botsing of een onveilige situatie te voorkomen;
- een maar net voorkomen "controlled flight into terrain";
- voortijdig afgebroken opstijgen of opstijgen van een gesloten of bezette startbaan, een rijbaan (m.u.v. toegestane bewegingen door helikopters) of een niet toegewezen startbaan;
- een landing of poging tot landing op een gesloten of bezette landingsbaan, een rijbaan (m.u.v. toegestane bewegingen door helikopters) of een niet toegewezen landingsbaan;
- het duidelijk onder de verwachte prestaties blijven tijdens opstijgen of in eerste fase van het stijgen;
- brand of rook in de passagiersruimte of in laadruimten, of brand in de motoren, zelfs indien dergelijke branden worden geblust met blusvoorzieningen;
- voorvallen die het voor noodgevallen bedoelde gebruik van zuurstof door de bemanning vereisen;
- structurele gebreken van het luchtvaartuig of desintegratie van de motor, inclusief niet-beheerste panne (uncontained failures) van turbijnmotoren, die niet als ongeval worden geclassificeerd;
- meervoudige storingen in een of meer boordsystemen, waardoor de besturing van het vliegtuig ernstig wordt bemoeilijkt;
- een situatie tijdens de vlucht waarin een bemanningslid (flight crew) niet in staat is te functioneren;
- brandstofvoorraad waardoor de piloot verplicht is een noodsituatie uit te roepen;
- runway incursions met ernstclassificatie A (volgens ICAO Doc 9870 Manual on the Prevention of Runway Incursions);
- incidenten bij het opstijgen of landen, zoals undershoot, overrun of het lateraal van de start/landingsbaan afraken;
- systeemdefecten, weersomstandigheden, het vliegen buiten de goedgekeurde flight envelope of andere gebeurtenissen die het besturen van het vliegtuig bemoeilijken;
- het uitvallen van meer dan één systeem in een redundantsysteem dat verplicht is voor vluchtbegeleiding en navigatie.

Incident

Is er sprake van een voorval, met uitzondering van een ongeval en ernstig incident, dat een luchtvaartuig, de inzittenden, andere personen of voor de vluchtuitvoering relevante uitrusting of installaties in gevaar (kunnen) brengen en die tot de hierna vermelde categorieën behoren:

- de vluchtuitvoering, bijvoorbeeld start-, en landingsvoorvallen, brandstoftekort, communicatie etc.;
- technische voorschriften, onderhoud en reparatie van luchtvaartuigen zoals constructiefouten, storingen, verkeerd uitgevoerde onderhoud of reparatie etc.;
- luchthavennavigatiediensten en -faciliteiten zoals voorvallen met risico op botsingen, verkeersleiding en of verkeersbeheer;
- luchtvaarterreinen en grondendiensten.

Meldingen

- Wat te melden - Incident



Een **incident** is een gebeurtenis in de luchtvaart die **gevaar kan opleveren**, maar **geen ongeluk of ernstig incident** is.

Het kan gaan om problemen met:

- **De vlucht zelf**, zoals start, landing, brandstof of communicatie.
- **Het vliegtuig**, zoals technische storingen of fouten bij onderhoud of reparatie.
- **Luchtverkeersleiding en navigatie**, bijvoorbeeld risico op botsingen of fouten in verkeersbegeleiding.
- **Luchthavens en grondafhandeling**, zoals problemen op het platform of met grondpersoneel.

Zie het als een **waarschuwingssignaal**.

Er ging iets mis, maar zonder zware gevolgen.

Meldingen

- Wat te melden - Incident



Vogels nabij of op startbaan
Prop beschadigd bij tanken
Hikkende motor
Aanrijding met hangaar
runway excursion
Harde landing
Bounce op EHTX
Onvoldoende vermogen bij take-off
Verkeerde baan
Verkeerde landingsprocedure
Infringement boven zweefvliegveld
Radio failure
Ongecontroleerde landing

Runway Incursion
Verkeerd circuit vliegen
Low altitude stall
Verkeerde frequentie
Man op de baan
Voorzorgslanding
Loszittende bougiekap
rough running engine
Extreme high rpm
Illegale instructie
Schade in hangaar
Loss of communication
Bird strike

Meldingen

- Wat te melden – Ernstig incident



Een **ernstig incident** is een gebeurtenis waarbij het **maar net goed ging**.

Het leek sterk op een ongeval, maar dat werd **op het nippertje voorkomen**.

Meldingen

- Wat te melden – Ernstig incident



Overtrek in landing

Airprox

door de wolken vliegen

Desorientatie

onbekend met procedures EHKD

Geen RT tijdens back-track/take off

situational awareness in Circuit

near miss

Gear Faillure

Hoogte verlies

In Circuit EHMM niet uitluisteren

motorkap los tijdens vlucht

Trim faillure

Electrical failure

Meldingen



- Wat te melden - Ongeval

Een **ongeval** is een gebeurtenis tijdens het gebruik van een vliegtuig, vanaf het instappen tot iedereen is uitgestapt, waarbij **ernstige schade of slachtoffers** zijn.

Het is een ongeval als **minstens één** van deze dingen gebeurt:

- **Iemand overlijdt of raakt ernstig gewond**
- **Het vliegtuig raakt zwaar beschadigd**
- **Het vliegtuig wordt vermist of volledig onbereikbaar**

Zie het als het **punt zonder herstel**.

De schade is echt en niet meer te voorkomen.

Meldingen

- Wat te melden - Ongeval



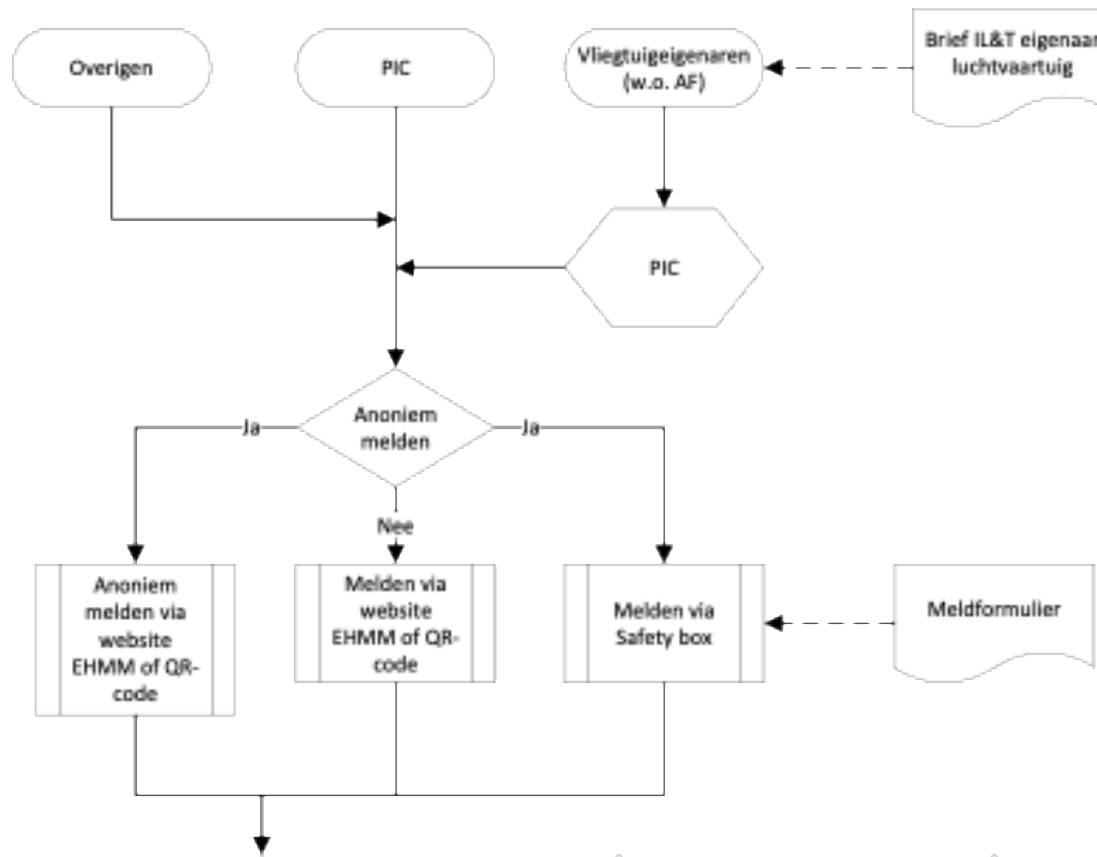
Crash

Poot landingsgestel afgebroken

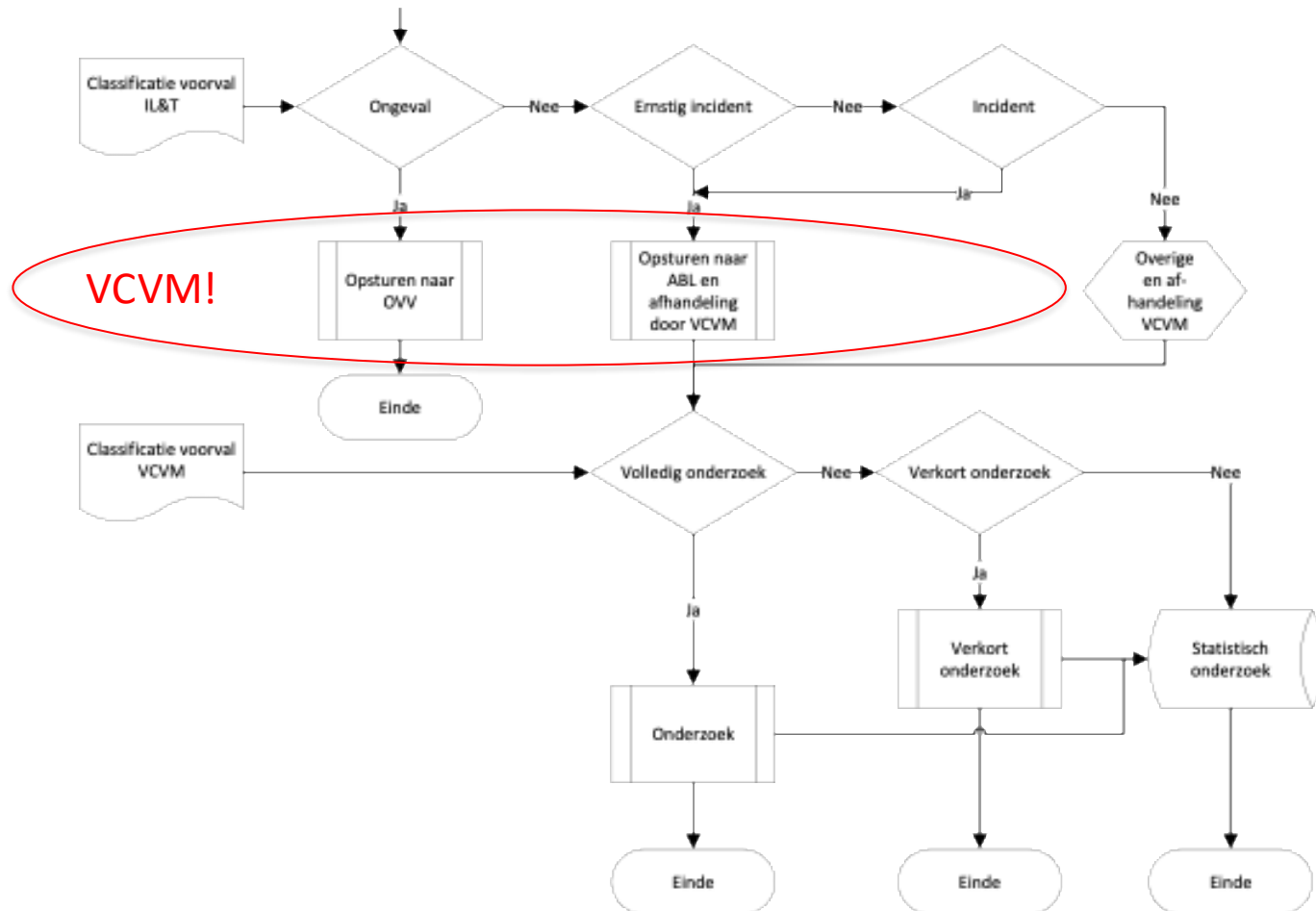
Toestel over de kop

Meldingen proces

Hoofdproces meldingen
EHMM

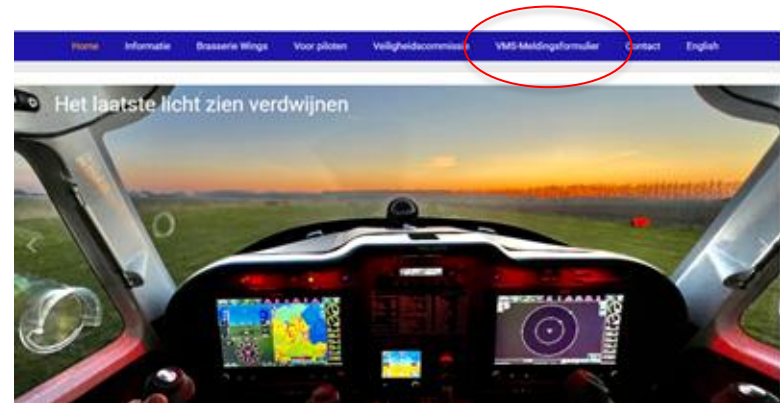


Meldingen (proces)



Meldingen

- Hoe te melden?



Hartelijk welkom.

Om te voorkomen dat u een vragenlijst dubbel opent, of twee vragenlijsten tegelijk opent, maken we gebruik van deze pagina.

Om het formulier te openen, drukt u op onderstaande knop.

Formulier openen

Indien bovenstaande knop niet werkt, kunt u de volgende link kopiëren en plakken in uw adresbalk:
<https://vc middenmeer.timdata.nl/pollsurvey/818347?lang=nl&newtest=Y>

Meldingen

Email

Datum

Formaat: dd-mm-yyyy

***Tijdstip voorval**

ⓘ (Local time, u:mm)

***Vliegtuigtype**

***Registratie**

Aantal inzittenden

ⓘ Indien van toepassing
ⓘ In dit veld mogen alleen cijfers ingevoerd worden.

***Omschrijving van het incident / voorval:**

URL op beginscherm Iphone



- Open Safari
- Ga naar website (URL)
- Tik op deel-icoontje
- Kies “Zet op beginscherm”
- Geef naam “VMS meldingsformulier VCVM”
- Voeg toe

URL op beginscherm Android



- Open Chrome
- Ga naar website (URL)
- Tik rechtsboven op de 3 puntjes
- Kies “Toevoegen aan startscherm”
- Geef naam “VMS meldingsformulier VCVM”
- Tik op “Toevoegen”

Uitgangspunt en werkwijze onderzoeken VCVM

Wat is belangrijker dan ***Wie***
Vermijdbaar in plaats van ***Verwijtbaar***

Doel: van elkaar leren en verbeteren



WAT is er
gebeurd?



WAAROM is het gebeurd?



HOE te voorkomen?
Aanbevelingen (leren en
verbeteren)

Veiligheidsrapporten



Veiligheidsrapport

1 Feitelijke informatie

1.1 Melding
VMS_EHMM_2020_08

Op de taxibaan van EHAL sloeg het linker wiel van het hoofdlandingsgestel vast. Toestel naast de taxibaan geduwd l.o.m. de toren van EHAL. Bij een eerste schouw leek een loszittende remschijf de oorzaak van het vastlopen te zijn (dit bleek overigens niet het geval. De remschijf behoort wat los te zitten).

Contact gezocht met de eigenaar en een instructeur van de vlieschool. Na wat remtests bleef het probleem. De instructeur is met de PH-451 ter plaatse gekomen en geconstateerd is dat één van de drie bouten (de middelste) die de remklauw vasthouden, was losgeraakt. De twee andere bouten zaten los. Voorts was de alu binnen-velg losgebroken van het wiel. De losgekomen bout heeft het wiel geblokkeerd.

Het toestel is aan de instructeur overgedragen. De instructeur heeft de loszittende bouten van de remklauw vastgedraaid en de alu binnen-velg aan de spaken van het wiel met tie wraps vastgezet en is vervolgens naar MM gevlogen. Ik heb de PH-451 terug gevolgen naar MM.

Opmerking: Middelen gaan naar het de motor aan sluitte heeft erken. Dit is niet noodzakelijk hoe het in verspreider is verlopen.

1.2 Risico-classificatie melding
De melding VMS_EHMM_2020_08 is door de VCM geclassificeerd als een voorval in categorie SC. Dat wil zeggen dat de kans op herhaling gemiddeld is en dat de gevolgen zeer ernstig kunnen zijn.

1.3 Bemanning
Ten tijde van het incident vloog de vlieger alleen.

1.4 Vliegtuig
1. Het betrokken toestel, de PH-4N5 is een TL 3000 Sirius en is eigendom van de vlieschool Adventure Flights de Middenmeer. Voor deze vlucht heeft de vlieger het toestel gehuurd.
2. 600-uurs inspectie d.d. 3 juni 2020.

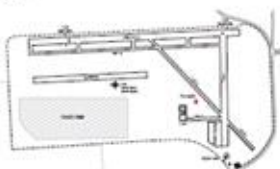
1.5 Bronnen
Ten behoeve van het onderzoek zijn de vlieger en de vaste onderhoudsmonteur van Adventure Flights gesproken.

2 Reconstructie

2.1 De vlucht van de PH-4N5
1. 's middags 13 juli 2020 vertrok de vlieger van de PH-4N5 van het vliegveld Middenmeer, voor een vlucht naar EHAL. De vlucht verloopt prima.

2. Ter voorbereiding op de landing voert de vlieger de procedure 'Remmen, remmen, remmen' uit. Er zijn geen bijzonderheden. Na de landing op runway 27 verlaat de vlieger de runway via taxiway D. Ter

hoogte van het heliplatform blokkeert het linker wiel van het hoofdlandingsgestel en zwiept het toestel zo'n 45 graden naar links. De vlieger staat direct op de rem waardoor het toestel tot abrupt tot stilstand komt.



3. De vlieger meldt aan de toren dat er een probleem is, dat hij de motor toestel uitzet en een nadere inspectie uit gaat voeren. De toren bevestigd dit en vraagt of het toestel van taxiway D kan worden weggeduwd.

4. Bij de inspectie ziet de vlieger geen uitwendige schade aan het linker wiel of iets wat mogelijk het probleem zou kunnen hebben veroorzaakt. De inspectie wordt bemoeilijkt door de wielkap. De vlieger constateert dat er ongeveer 4 tot 5 mm speling tussen de remschijf en het wiel zat. Wat in eerste instantie het beeld geeft dat de loszittende remschijf de oorzaak van het vastlopen was. Met wat heen en veer bewegen van het toestel komt het wiel weer los.

5. De vlieger informeert de toren over de bevindingen en verzoekt toestemming om het toestel weer te starten en te taxiën naar de apron. De toren geeft daarvoor toestemming.

6. Nadat het toestel zo'n 5 meter heeft gereden sloeg wederom het linker voorwiel vast. De vlieger heeft de motor van het toestel uitgezet en de toren geïnformeerd. Het toestel is, op verzoek van de toren, uit de taxiway gemanoeuvrerd en tussen het heliplatform en de taxiway geparkeerd in afwachting van assistentie.

7. De vlieger heeft vervolgens contact gezocht met de eigenaar van het toestel en een instructeur. Na het doen van een aantal remtests bleef het linker wiel vastlopen.

8. De instructeur is met de PH-451 ter plaatse gekomen en geconstateerd is dat één van de drie bouten (de middelste) die de remklauw vasthouden, was losgeraakt. De twee andere bouten zaten los. Voorts was de alu binnen-velg losgebroken van het wiel. De losgekomen bout heeft het wiel geblokkeerd. De bouten van de remschijf zaten muurvast.

9. De vlieger heeft het toestel aan de instructeur overgedragen. De instructeur heeft de loszittende bouten van de remklauw vastgedraaid en de alu binnen-velg aan de spaken van het wiel met tie wraps vastgezet en is vervolgens naar het vliegveld Middenmeer gevlogen voor nader onderzoek.



WAT is er gebeurd?

=> Hfdst. 1 en 2

WAAROM is het gebeurd? => Hfdst. 3

HOE te voorkomen? => Hfdst. 4
(Aanbevelingen: leren en verbeteren)

Meldingen 2025

	Voorval	Categorie	Oorzaak	Schade	Afhandeling VCVM
1	Duiven op startbaan	Incident	Birds	Geen	Statistiek
2	Duiven op startbaan	Incident	Birds	Geen	Statistiek
3	Vogel nabij startbaan	Incident	Birds	Geen	Statistiek
4	Prop beschadigd bij tanken	Incident	HPL	Propellorblad beschadigd	Verkort onderzoek
5	Hikkende motor	Incident	Techniek	Geen	Statistiek
6	Ganzen	Incident	Birds	Geen	Statistiek
7	Aanrijding met hangaar	Incident	HPL	Linkerkapje verlichting kapot.	Veiligheidsrapport (zie website)
8	Aanrijding met hangaar	Incident	HPL	Rechter lampunit gescheurd. Rechter vleugel geschaafd en ontzet. Deuk in de muurbeplating van de hangar.	
9	Runway excursion	Incident	Overige	aan het vliegtuig geen schade, wel is een blok beschadigd	Verkort onderzoek
10	Harde landing	Ernstig incident	Vliegerschap	Neuswiel, motorcowling en prop beschadigd en motorophanging afgescheurd	Veiligheidsrapport
11					
12	Overtrek in landing	Ernstig incident	Vliegerschap	Romp aanzienlijk beschadigd	Verkort onderzoek
13	Bounce op EHTX	Ernstig incident	HPL	Neuswiel en motorophanging li boven losgekomen.	Veiligheidsrapport
14	Onvoldoende vermogen bij take-off	Incident	Techniek	Geen	Verkort onderzoek
15	Verkeerde baan	Ernstig incident	Vliegerschap	Geen	Statistiek
16	Airprox	Ernstig incident	Overige	Geen	Statistiek
17	Brandstof indicatie	Incident	Vliegerschap	Geen	Verkort onderzoek
18	Onvoldoende laden	Incident	Techniek	Geen	Verkort onderzoek

Meldingen 2025: lessons learned

(Aspirant-) vliegers:

- Geen stabiele approach, bounce of geen goed gevoel bij landing => go-around! (10, 13)
- Houd rekening met human factors bij vluchtvoorbereiding en –uitvoering (13, 15)
- Bij vermoeden niet fit to fly => vlieg dan niet (13)
- Roep vermogen uit bij take-off. Onvoldoende vermogen => breek take-off af (14)
- Taxiën stapvoets (7,8)
- VFR is vliegen op zicht, houd elkaar in de gaten en communiceer met elkaar (16)
- Niet gecoördineerd vliegen met de TL3000 Sirius kan brandstofindicatie negatief beïnvloeden (17)

Vlietschool:

- Aanpassen approach speed naar 55 kias voor solo-vlieger (TL3000 Sirius) (13)
- Bij vermoeden harde landing/bounce => volledige inspectie uitvoeren (13)
- Aanleren stapvoets taxiën (7,8)

Luchthaveneigenaar:

- Aanpassen calamiteitenplan op voorzienbare (potentiële) ongevallen (proactief inzetten hulpdiensten) (10)
- Aanbrengen rood-witte markering op J. Ossendorp hangaar (7,8)

Tot slot: vragen?

