



VAN DE OPS MANAGER 777



Van de OM 777 mei 2011

Dan staat je leven plotseling op z'n kop....

Gek hoe een boodschap zonder enige voelbare fysieke onderbouwing zoveel teweeg brengt.

Degenen die iets dergelijks hebben meegemaakt weten waarover ik het heb, de anderen weten dat niet en hoeven dat hopelijk ook nooit te weten te komen.

Ik ben inmiddels de fase van schrik, onderzoek en onafhankelijke opinie's voorbij en moet nu afwachten totdat ik op de operatietafel kan plaatsnemen. Wachten is niet mijn sterkste competentie maar zoals ik me neer moet leggen bij de feiten van mijn ziekte doe ik dat ook t.a.v. het wachten op mijn beurt.

Overigens is dat eigenlijk goed nieuws want er is geen gillende haast omdat we er vroeg bij zijn en de vooruitzichten op een genezende behandeling uitstekend zijn.

Tot het zover is werk ik op halve kracht verder. Concentratie en focus liggen elders en heel veel toegevoegde waarde kan ik nu niet leveren. Anderzijds ben ik gelukkig met het feit dat ik af en toe op kantoor een stukje afleiding vind en probeer ik in ieder geval nog een blaadje samen te stellen voordat de 'luiiken' echt een paar maanden dicht gaan.

Mijn belangrijkste doel voorzover het KLM betreft is nu om de zaken goed over te dragen (doe ik graag zelf) en ervoor te zorgen dat jullie belangen zo goed mogelijk behartigd blijven worden.

Omdat we natuurlijk al een lange tijd zonder GSM zitten wordt de bezetting wel erg dun en daarom hebben Michiel en ik gekozen voor een wat meer structurele oplossing. Misschien wat onorthodox maar F/O Vincent van Hooff zal een groot deel van mijn werkzaamheden per 1 juni gaan overnemen tot het moment dat ik weer volledig hersteld ben. Hij heeft zeer ruime ervaring opgedaan bij KLC als (ondermeer) hoofd vliegdiens en zal met enthousiasme en voortvarendheid mijn werk voortzetten.

Hij zal de hiërarchische taken bij Michiel de Nooy beleggen maar verder zoveel mogelijk van mijn taken echt gaan invullen. Uiteraard met ondersteuning van Michiel, Marko, Ronald en de inspecteurs die vooral de direct operationele zaken zullen bewaken.

Dat er de afgelopen weken veel werk is blijven liggen zal jullie niet verbazen en ook hebben niet alle onderwerpen op dit moment mijn volledige toewijding. Dat is even de schaduwzijde van het relativeren waarin je in zo'n situatie toch terecht komt.....

Ik heb het volste vertrouwen in een goede afloop en dat ik met velen van jullie volgend jaar weer een stukje kan vliegen en/of een biertje kan drinken. Streep mijn naam dus nog maar niet van de senioriteitslijst!

Ik hoop van ganser harte dat dit ook zal gelden voor een aantal collega's die recent soortgelijke berichten hebben ontvangen en nu, net als ik, in een onzekere en moeilijke periode in hun leven zijn terechtgekomen.

Laten we duimen voor herstel en positieve berichten voor ons allemaal!



De operatie

Arnold Nolten, Maurice Spronk en Daan Kater gingen goedgehumt op pad om de KL 881 tot een goed einde te brengen. Dat had wat meer voeten in aarde dan gepland.....

Daan vertelt:

En daar staan we weer; in het bemanningscentrum op Schiphol, afscheid te nemen van elkaar na een reis naar Hangzhou. Een reis die net wat anders verliep dan anders: op de heenweg hebben we moeten uitwijken naar Nanjing vanwege slecht weer op zowel onze bestemming als onze alternate. Bij de allerlaatste handshake in het BMC fluistert de baas nog de vraag in mijn oren of ik bereid zou zijn hier een verhaaltje over te schrijven. Ik reageer hier op met een volmondig; ja!

Er gaan een paar weken voorbij en ik bedenk me dat het nu toch wel echt tijd wordt om de pen in te kruipen. Op dat zelfde moment klinkt het welbekende 'you've got mail' geluidje op mijn computer met een e-mail van de gezagvoerder. Om mij op weg te helpen heeft hij een 'kleine' shortnote geschreven over de reis naar Hangzhou. Ik begin te lezen en realiseer me dat de literaire kwaliteiten van de gezagvoerder dusdanig zijn, dat het afbreuk zou doen aan zijn werk als ik deze shortnote niet met jullie zou delen. Dus met wat kleine redactionele veranderingen presenteer ik aan u de 'Memories of China':

Begin maart 2011, voor het eerst naar Hangzhou, ergens in de buurt van Shanghai aan de Chinese oostkust. Nooit verder geweest dan Chengdu en daar is het leven voor een vegetariër al een hel, want zelfs door de gekookte spinazie zit nog gemalen kikker of vleermuis.

Vertrek schiphol met forecast HZH cavok en forecast alternate Shanghai boven limieten. Driemansoperatie, 10"30 vliegen en omdat het mijn eerste bezoek aan de oostkust van China was, iets eerder dan de outer marker uit mijn bedje gekomen. Anderhalf uur voor ETA kom ik de cockpit binnen en briefen de co en coco mij over het weer op destination dat onder limieten is en bovendien de uitwijk ook, maar ik zit nog in de slaapmode en denk dat het een grapje is en ga eerst mijn maaltijd op eten. Dan pak ik de printeroutput van het weer en zie dat het geen geintje is terwijl ik begrijp waarom de mannen ook druk in de boeken naar uitwijkhavens aan het zoeken zijn. Peking is nog al ver en Nanjing is 4e commercial alternate en daar vliegen we over een minuut of twintig overheen, weer cavok.

Nou, tijd om ook maar eens actief te worden en dus: who you gonna call? Dispatch, en alles sal regkom.

D. - 'Met van Dispatch, goedenavond KL881, ik schakel LM even bij want ik zie net dat uw destination gesloten is.'

Dat duurt natuurlijk even terwijl wij met .84 een Chinese fuik invliegen.

LM. - 'Ja goedemiddag KL881, we zien dat uw destination gesloten is en uw uitwijk is nu ook gesloten. Punt.'

Wij - 'Dankuwel voor de info – maar dat hadden we zelf ook al geconcludeerd – dus waar gaan we naartoe, hebben jullie ideeën? Wij weten hier de weg niet.'

LM - 'Nou, wij eigenlijk ook niet.'

Wij - 'Is Nanjing een optie? Dat ligt vlak voor ons en staat als 4e commercial alternate in onze ROM.'

LM - 'Ja, dat weten we niet, we zijn daar ook nooit geweest.'

Wij - 'Is Nanjing open? Volgens de notams gaat het over een kwartier open?'

LM - 'Ja, dat weten wij ook niet, dat moeten we dan aan de stationmanager in Hangzhou vragen, die gaat daar over.'

Dispatch heeft dus een tool waarmee ze kisten volgen en krijgt een popup als een destination onder landingsminima komt. Dat moet zeker een uur eerder gebeurd zijn en zoals wij het zien is daar niets mee gedaan. Het veld is nu dus zelfs gesloten en de alternate ook en van Dispatch/LM komt geen enkele bruikbare informatie. Wij vragen ons af hoe lang ze ons hadden laten doorvliegen in de fuik als we niet zelf gebeld hadden.

Nou, Dispatch en LM bedankt, wij zoeken het hier zelf wel uit, over en uit.

Xian lijkt nog een optie, oppert de co, maar dan ben je daar na een uur vliegen committed to land op je laatste druppel brandstof dus ik blijf bij Nanjing wat inmiddels onder ons ligt. De verkeersleiding ziet ons probleem niet en werkt niet echt mee. Of we een passagiers of vrachtvliegtuig zijn? Who the @\$% cares. Nanjing is een internationaal veld waar Lufthansa ook op vliegt en we hoeven geen immigratie, alleen maar fuel en wat wachttijd

op de grond. De verkeersleiding houdt vol. Nanjing is alleen toegankelijk voor cargoaircraft.

Dan pak ik de mike en leg de goede man uit dat als ie ons niet klaart naar Nanjing, wij een emergency zullen declareren en toch naar beneden gaan. KLM stembai, stembai. We krijgen een heading en de opdracht to increase speed. Nanjing cannot accept you KLM. Ergens in het chinese luchtruim horen we een Air France kist bound voor shanghai uitwijken naar Peking.

We increasen geen speed maar halen de speed op de gegeven heading terug naar greendotspeed, of heet dat niet zo bij een triple? De Chinees laat niks meer van zich horen en dus herhaal ik mijn "dreigement van een eventuele emergency " na enkele minuten. De Chinees antwoord:

'KLM, yoe aal na kleelt to nanjing.'

'Negative, negative, sir, we have to proceed to nanjing now.'

'KLM, joe aal naa kleelt toe nanjing.'

'Negative sir, we will proceed to nanjing and if you don't clear us we will decl.....', de co tikt me op mijn n schouder en zegt: Hij zegt niet 'not' maar 'now', 'you are now cleared to Nanjing.'

'OK, thank you very much Sir, cleared to Nanjing.'

15 Minuten later staan we op de grond op een groot modern veld waar we door een marshaller naar de laatste plek op het vrachtplatform begeleid worden en de marshaller vertrekt en ons ziels alleen achterlaat. Een uur gebeurt er niets en vragen bij de verkeerstoren worden beantwoord met: contact your handling agent. Maar wie is dat ? Who you gonna call? Dispatch natuurlijk!

D. - 'Goedemorgen KL881, hier dispatch, ik schakel even LM bij.'

Tien minuten later.

LM - 'KL881, we zien dat u op de grond staat in Nanjing, heeft u nog vragen ?'

Wij - 'Ja, komen we hier nog ooit weg? Wie is de afhandelaar, wie regelt fuel, waar halen we vliegplannen, loadsheets en andere papieren vandaan?'

LM - 'Dat weten wij niet, daar gaat de stationmanager in Hangzhou over, daar hebben wij hier geen kijk op, het is nogal ver weg zo helemaal in China, dus wij weten eigenlijk niets.'

Wij - 'Heeft die stationmanager al wat geregeld dan , want we staan hier al een uur, en er is nog niemand, geen trappen, niks.'

LM - 'KLM881, ja, hier vluchtregeling. Dat weten we niet, maar volgens de stationmanger in Hangzhou komt het allemaal goed.'

Na ruim een uur komt er een Chinees naar de kist. Wij draaien het raam open en hij gebaart dat we onze trap moeten uitdoen. Gevaarlijke gek; we zijn geen Fokker 50, ga maar stairs halen. Een kwartier later hebben we stairs, kan de coco de walkaround doen en gaan helpen met het fuelen (heel prettig, die nieuwe checklisten aan boord) als we met behulp van de Chinese ca's onze wensen hebben duidelijk gemaakt aan de lokale afhandelaar.

En zowaar, er is een faxnummer bekend en we krijgen een vliegplan opgestuurd vanuit Amsterdam. Maar ja, met alleen een vliegplan red je het niet en het is pas dan dat ik bedenk hoe ik een half jaar gelden bij een uitwijk naar Ankara midden in de nacht twee uur heb moeten wachten op een performanceberekening die Rocco , die eerst vanuit Almere naar schiphol moet komen , zijn computer opstarten, alle notams en AIP's doornemen en dan pas aan het rekenen kan, gemaakt had om op een veilige manier tussen de turkse bergen weg te komen.

Stom, stom , stom. Waarom hebben we daar niet eerder aan gedacht. Dus: who you gonna call ? Dispatch! Maar deze keer zetten we de professionals van de ondersteunende afdeling even op een verkeerd been. Let op!

D - 'Met Dispatch, met, goedemorgen.'

Wij - 'Goedemorgen, met de KL881 vanuit Nanjing, heb je de gegevens van Rocco al binnen?'

D - 'Uh, Rocco? Waar gaat het over, KL881?'

Wij - 'Nou, ik neem aan dat jullie flight technical gebeld hebt toen we gingen uitwijken zodat ze onze take-off performance konden uitrekenen en dan willen we nu graag de details hebben.'

D - 'Uh, KL881, dat is er even bij ingeschoten, ik ga meteen bellen.'

Wij - 'Bedankt, man, over en uit.'

Terwijl we getankt zijn en het weer in Hangzhou aan het opklaren is en we dus weg kunnen, verwachten we nog twee uur delay vanwege de performanceberekening. We vragen de lokale staff of ze ons wat handboeken en dergelijke van Lufthansa 777 kunnen laten inzien in de hoop daar sneller iets te vinden, want met een visibility van 3km lijkt het ons niet verstandig onze nek uit te steken en op de bonnefooi fullblast weg te gaan. Daar wordt aan gewerkt en tot onze grote verbazing krijgen we binnen tien minuten Vincent van FT aan de lijn die nu 30 seconden wakker is en geacht wordt een performanceberekening vanuit zijn bed te doen; heel zachtjes, vrouw en kinderen

niet wakker makend, maar we zijn allang blij dat hij die tool nu op zijn eigen laptopje thuis heeft. Tien minuten later zijn we klaar. Met inderdaad een non-standard n-1 en drie kwartier later staan we op Hangzhou. Eenmaal aangekomen in Hangzhou weet de purser een authentiek restaurantje: vegetarian currie... Smaakte naar vleermuis en kikker.

Totale vertraging slechts drieënhalf uur, dankzij..... Who you gonna call?

Tot zover het relaas.

Uiteraard vraagt de gang van zaken om een reactie van onze vrienden van Dispatch. Ik heb de zaak daar dan ook voorgelegd en ben ervan overtuigd dat dergelijke praktijk voorbeelden een veel grotere impact hebben dan een hele week vergaderen....

Er zit natuurlijk een veelheid van factoren achter zo'n 'slechte beurt' en dit moet gewoon beter kunnen. Vertrouwen in elkaar groeit langzaam en krijgt een flinke knauw bij zo'n ervaring. Uitdaging is wel om met elkaar te blijven streven naar kwaliteit en niet te snel in algemene zin te oordelen. Schrijf, bel, mail met concrete zaken zodat er aan gewerkt kan worden. Jeroen Visser behartigt alle Dispatch zaken en heeft jullie input daarbij hard nodig.

Een directe terugkoppeling naar de dispatcher helpt enorm om zowel positieve als negatieve ervaringen te gebruiken om lering te trekken.

To be or not to be, that's the question

De belangrijke vraag die we ons vóór elke vlucht stellen is: ben ik 'fit to fly' om er zo zeker mogelijk van te zijn dat je er ook echt bent als het nodig is. Ook als de vraag positief beantwoord is kan de situatie zomaar veranderen en ben je er toch even niet meer bij. Incapacitation is het fraaie woord daarvoor.

Het valt me op dat we hier regelmatig mee te maken hebben en dat niet alle regels en procedures daaromheen duidelijk zijn. Ook verschillen de situaties enorm waardoor er allerlei oplossingen gehanteerd worden.

Wat zeker opvalt is het feit dat in geen enkel geval er besloten is om tussentijds te landen. Het veelvuldig met meermanscrew vliegen zal hier zeker een rol in spelen. Maar wie en in welke volgorde neemt plaats in de vacante stoel voorin?

De vraag kwam op n.a.v. een geval waarbij de gezagvoerder niet in staat was in zijn stoel te zitten en er 2 F/O's en een CRP beschikbaar waren. Uiteindelijk is de CRP links gaan zitten en hebben de F/O's de rechterstoel (als PF) en de jumpseat (als overall monitoring pilot) bezet. De gezagvoerder heeft dit zeer bewust gedaan en had daar ook een uitstekend verhaal bij.

We hebben hierover het e.e.a. uitgezocht t.a.v. wet en regelgeving en onze jurist vertelt:

"Probleem in deze casus is dat beide vliegers (de FO en de SO) niet gekwalificeerd zijn om tijdens landing in de linker stoel plaats te nemen. De FO is niet getraind hiervoor en de SO mag alleen boven FL200 during cruise vliegen.

M.a.w er moet gekozen worden uit 2 kwaden.

In dit geval geldt EU-OPS 1.085 g :

De gezagvoerder of de piloot aan wie de verantwoordelijkheid voor de vluchtuitvoering is overgedragen, doet in een noodsituatie waarbij onmiddellijk beslissen en handelen voorgeschreven is, alles wat hij/zij onder die omstandigheden nodig acht. Hij/zij mag daarbij in het belang van de veiligheid afwijken van de regels, vluchtuitvoeringsprocedures en methoden.

Dus je overtreedt de wet maar bent geëxcuseerd.

Beide opties zijn m.i dan ook verdedigbaar, mits hiervoor een goede belangenafweging door de commander is gemaakt en dit is weer afhankelijk van de omstandigheden. (is hij bijv. van mening dat de SO niet stressbestendig/ervaren genoeg is, dan zal hij kiezen voor de FO, hecht de commander daarentegen meer waarde aan getrainde skills, dan zal hij kiezen voor de SO).

Liability-wise maakt het niet uit."

Wanneer het de gezagvoerder betreft die uitvalt (in de meeste cases het geval) blijkt dat deze zich vaak nog intensief bemoeit met de gang van zaken. Uiteraard kan dit noodzakelijk of wenselijk zijn maar het is ook belangrijk om duidelijk te maken of en wanneer er een overdracht is van command. Juist in dit soort zaken is het moeilijk te voorspellen hoe de situatie zich zal ontwikkelen en zijn tijdige en duidelijke afspraken van groot belang.

Een enroute uitwijk zal geen aantrekkelijke optie zijn maar kan in bepaalde situaties weldegelijk de meest verstandige zijn. Het bedrijf zal zo'n besluit zeker steunen en alles doen om het verdere verloop van de vlucht zo goed mogelijk te managen.

ETOPS

Door de loop der jaren zijn de teksten in de verschillende handboeken (OM, EEM) uit elkaar gaan lopen en valt niet meer goed te destilleren hoe e.e.a. nu precies zit. Vorig jaar heb ik daar al eens over geschreven in het kader van een return from flight (JFK) vanwege onder meer onduidelijkheid in de interpretatie van de regels t.a.v. het binnenvliegen van het ETOPS segment.

Nu ook de wet en regelgeving aangepast is hebben we besloten dit in één klap eens goed aan te pakken. Het EEM is en blijft voor KLM de ETOPS 'bijbel' maar is geen onderdeel van onze handboeken. Daarom zullen alle relevante teksten uit het EEM in ons OM-A en OM-C moeten staan. Vervolgens dient bewaakt te worden dat deze teksten ook 1 op 1 gelijk blijven lopen. Het EEM hoeven wij dan niet meer te raadplegen en eventuele belangrijke achtergrondinformatie zal opgenomen worden in de RG van OM-part A.

Tegelijkertijd bestuderen we of het niet verstandiger is (ik zeg ja!) om de planning niet meer volledig ETOPS te doen maar het alleen te gebruiken als het nodig is. LIDO kan dat en vanuit operationeel oogpunt is het veel logischer om dat te doen. ETOPS zal dan weer een realistisch operationeel beeld geven van een routesegment waar weinig uitwijkmogelijkheden voorhanden zijn.

Ik hoop dat jullie dit als een verbetering zullen gaan ervaren.

Preflight FMC/EFB procedures

Er wordt op kantoor veel gesproken en gedacht over verbeteringen (safe-guards) bij het programmeren van FMC en EFB tijdens de preflight fase. Tijdens dit denkproces worden er allerlei voorstellen gedaan en ideeën besproken. Allemaal zo met hun voors en tegens. Wat er dan ook gebeurd is dat individuen vooruit lopen op implementatie hiervan en dat de schijn gewekt wordt dat er nieuwe procedures zijn ingevoerd.

Behalve de door mij eerder beschreven en reeds ingevoerde aanpassingen (bv GW inhibit) is dat niet het geval en staat de geldende procedure nog steeds in het FCOM. Natuurlijk staat het iedereen vrij om alvast met estimated getallen aan de slag te gaan. Dat zal vaak dubbel werk betekenen maar kan enorm bijdragen aan een rustige voorbereiding en vroege duidelijkheid over performance implicaties. Laten we elkaar niet gaan voorschrijven hoe het moet buiten de FCOM procedures om. Mij lijkt dat elke collega zwicht voor goede argumenten. Gebruik die dus als je aanvullingen of afwijkingen voorstelt!

Packs off T/O

Doen we niet vaak en uit recent voorval blijkt dat we wederom! dan bijna vergeten de packs ook daadwerkelijk af te zetten. In dit geval was de coco alert en heeft dus goed op zitten letten. Voor mij aanleiding om te bekijken of hier een extra vangnet voor te installeren valt.

Als je haar maar goed zit

Alweer een tijdje geleden dat ik schreef over ons uiterlijk en dus ons visitekaartje. Een eerste indruk betekent zoveel! Omdat er nog steeds collega's zijn die moeite hebben om zich te conformeren aan duidelijke afspraken die hierover gemaakt zijn noem ik een aantal belangrijke argumenten die ten grondslag liggen aan die afspraken. Dit geheel in de BOP traditie die we omarmt hebben:

- Afspraak is afspraak. Je hebt ervoor getekent!
- Je bent het uithangbord voor de maatschappij. KLM wil een uniforme uitstraling omdat de klanten dat waarderen.
- Je bent het uithangbord voor je beroepsgroep. Een zeer professionele beroepsgroep die verantwoordelijkheid draagt voor de veiligheid van onze klanten. Voor een klant zal er een relatie bestaan tussen je uiterlijk en je capaciteiten en attitude in de cockpit
- Je bent een rolmodel voor je collega's
- Je bent herkenbaar en aanspreekpunt voor de autoriteiten

En zo kan ik nog wel even doorgaan. Wanneer iemand goede argumenten heeft om zich te vertonen:

- Met afgetrapte schoenen
- Met open overhemd
- In vies uniform
- Zonder pet
- Met Lang of onverzorgd haar

- Met Afwijkende handbagage (kleur, vorm, afmeting)
- Zonder jasje

Kan hij/zij deze kenbaar maken zodat we zo snel mogelijk allemaal gebruik kunnen maken van deze nieuw verworven kennis. Het lijkt me sterk....

Los van dit alles breng je je eigen collega's in verlegenheid omdat zij zich niet alleen zullen irriteren maar zich ook genoodzaakt voelen om je hierop aan te spreken. Niemand vraagt om leger-discipline; gewoon wat respect voor je eigen vak en de klanten die je salaris opbrengen.



777 betegeld?

Een prachtig plan is uitgebroed om met een van onze triples de show te stelen. Onze communicatie afdeling weet hoe het zit:

Tile & Inspire

Op 26 april is de campagne 'Tile & Inspire' van start gegaan, een wereldwijde campagne waar iedereen aan kan meedoen. De campagne speelt zich grotendeels af op Facebook. KLM daagt mensen uit om hun profielfoto om te zetten naar een Delfts Blauw tegeltje met een inspirerende spreuk. Een selectie van tegels met de meest inspirerende spreuken worden op een B777-200 geplakt, welke rond de wereld zal vliegen. In totaal passen er ongeveer 4000 tegels op het vliegtuig!

Alle KLM'ers en Flying Blue elite members worden, voordat de campagne wereldwijd live gaat, in de gelegenheid gesteld om ook hun beste, mooiste of meest inspirerende foto en spreuk in te sturen. Vanaf 27 april mag iedereen wereldwijd deelnemen aan de ludieke actie. Begin juni krijgen alle 'winnaars' bericht of hun tegeltje op de B777 staat. Rond 16 juni zal het toestel voor het eerst gaan vliegen. www.tileyourself.com



NOTOC Procedures

Naar aanleiding van vragen en opmerkingen heeft Sander de Bruijne voor me uitgezocht hoe het ook alweer precies zit met de procedures rond de NOTOC:

Vragen:

- Krijg je op een tussenstation altijd een nieuwe NOTOC? **JA.**

Loadcontrol stuurt altijd een nieuwe notoc. Hierin staan zowel de transit als eventuele nieuwe DG op. DG die offloaded zijn op het tussenstation staan er uiteraard niet meer op. Bij loadcontrol spl/kk wordt dit ookwel transit notoc genoemd, maar dit is gewoon een normale notoc. De notoc van de previous stretch kan dan ook gefiled worden in de flight documentation envelope.

- Is de NOTOC dan altijd getekend door de loading supervisor ook al zijn er geen DG off/on loaded of van positie veranderd en wordt deze lading op een tussen station gecontroleerd op damage of leakages. **Ja de notoc wordt altijd getekend, maar transit DG wordt niet gechecked.**

Echter DG die aan boord blijft staan is in een eerder stadium gecontroleerd. De verpakkingseisen van DG zijn tegenwoordig zo streng dat de kans de kans zeer klein is dat deze kunnen beschadigen tijdens een hard landing of turbulentie. Navraag bij de ground safety investigators van SPL/A3 heeft opgeleverd dat er geen incidenten bekend zijn hieromtrent. (bron Ground safety investigators). Uiteraard mag de captain wel om een inspectie vragen.

- Als er een notoc is, wordt de notoc dan altijd toegevoegd aan het preflight vliegplan briefing pakket. **Ja**

Zodra SPL/KK een notoc released, wordt deze automatisch toegevoegd aan het briefingpakket. En dat doen ze in geval van dangerous goods dus op elk station.

- Mocht het tussenstation geen dangerous goods handling station zijn, mogen de DG dan wel verplaats worden ivm mass en balance. **Ja dat mag**

Het niet mogen afhandelen van DG op een specifiek station is een vracht aangelegenheid en heeft met de acceptatie van DG te maken. Dit staat verder los van de platformafhandeling (laden/lossen) van DG. Voor de afhandeling van DG op het platform dient het personeel de DGR basis training te hebben volbracht, inclusief de tweejaarlijkse recurrent. Tijdens de notoc wordt zoals altijd getekend door de loading supervisor.

- Moet de captain de notoc van de loading supervisor tekenen? **Nee**

Volgens het IATA dangerous goods manual moet de captain laten weten dat hij de notoc heeft ontvangen. Dit wordt gedaan door loadsheet accept response message.

- Is het bij de wet verplicht dat je voor elk vertrek een nieuwe notoc moet ontvangen? **Nee**

Mocht er tijdens een tussenlanding geen veranderingen zijn in de DG, dan is het theoretisch mogelijk te vertrekken zonder een nieuwe notoc. De notoc van de laatste stretch blijft immers geldig tot dat de goederen op plaats van bestemming zijn aangekomen. Ook moet deze Notoc readily available zijn in flight en zal pas in de flightenvelope gefiled worden als de goederen hun eindbestemming hebben bereikt. Het maakt zelfs niet uit of er een captain change plaats vindt zolang de meest recente notoc maar in de cockpit blijft. Deze is dan getekend door de supervisor op het vorig vertrekstation. De nieuwe captain aan boord vindt de notoc bv onder het stuur in de cockpit. Hij kan zich inlezen en tekent uiteindelijk dmv loadsheet accept. Na zijn betreffende vlucht en met de DG goederen op hun eindstation filed deze captain de notoc in de flight envelope. Daar dit dus allemaal erg omslachtig is stuurt loadcontrol dus een notoc naar elk station waar een tussenlanding wordt gemaakt.

Summery regelgeving:

EU-OPS;

- zegt dat je geschreven informatie over DG moet ontvangen. Niet hoe dit er precies moet uitzien, noch over conformeren van ontvangst in wat voor voor dan ook. **Wordt door KLM aan voldaan dmv Notoc**

IATA; (is het meest uitgebreid)

- De layout staat vast; **Onze huidige Notoc**
- De Notoc moet "as soon as practible" voor vertrek worden gegeven; **Preflight Notoc**
- Op deze Notoc staan de DG die op het huidige station zijn geladen alsmede transit DG; **SPL/KK stuurt bij elk vertrek een Notoc. dus ook op tussen stations (KUL;SIN;JRO;DAR)**
- De Capt. moet op de Notoc of op een andere manier aangeven dat hij de Notoc heeft ontvangen; **'load sheet accept' response message**
- De Notoc ontvangen bij de Capt. moet een handtekening bevatten van de loading supervisor. Dit toont aan dat de DG niet zijn beschadigd of lekken. De positie van de DG wordt niet genoemd in dit artikel; **Preflight Notoc wordt getekend door loading supervisor met add on van final position.**
- De Notoc moet "readily available" zijn tijdens de vlucht; **pas Notoc filen in flight envelope nadat de DG op final dest. zijn aangekomen.**
- Een copy van de Notoc moet "readily accessible" zijn op "the last departure airport" alsmede "the next scheduled arrival airport".

- Op deze copy moet duidelijk zijn dat de Capt de Notoc heeft ontvangen; '**loadsheets accept response message**'
- **Regelgeving;**

Facts EU-OPS 1.1215 (c1,c3)

- Written information is provided to the commander about Dangerous goods to be carried on an airplane as specified in the technical instructions.
- A legible copy of the written info to the commander is retained on the ground at a readily accessible location until after the flight to which the written info refers. This copy, or the information contained in it, must be readily accessible to the aerodromes of last departure and next scheduled arrival point, until after the flight to which the information refers. Dit moet 3 maanden worden bewaard.

IATA Dangerous goods 9.5.1 (1.1/1.3/1.4/1.5/1.6)

- The operator of an aircraft in which dangerous goods are to be carried must provide the PIC as soon as practicable prior to departure of the aircraft, with accurate and legible written or printed information concerning dangerous goods that are to be carried as cargo.
- This includes information about dangerous goods loaded at a previous departure point and which are to be carried on the subsequent flight.
- The PIC must indicate on a copy of the information to PIC (NOTOC), or in some other way, that the information is received.
- The information to the PIC must also include signed confirmation, or some other indication, from the person responsible for loading the aircraft that there was no evidence of any damage to or leakage from the packages loaded on the aircraft
- The information to the PIC must be readily available to him during flight
- A copy of the NOTOC to the PIC must be retained on the ground. This copy must have an indication on it or with it that the PIC has received the NOTOC. This NOTOC must be readily accessible to the airport of last departure and next scheduled arrival until after the flight to which the information refers.

Facts BOM 9.1.2.1:

- Commander moet altijd op de hoogte gebracht worden van DG
- Commander ontvangt tijdens preflight een Preflight NOTOC
- Loading supervisor moet altijd een signed copy geven (added and cancelled items, final positions and no leakage of damaged or leaked packages)
- Ingeval van computer Notoc wordt er een final notoc geleverd; dit is de notoc met de handtekening van de supervisor. Na vergelijking met preflightt Notoc wordt deze getekend door Capt.
- Op SPL en CLC stations wordt deze final Notoc ontvangen via ACARS
- Tekenen wordt gedaan via "load sheet accept"

Bronnen: EU-OPS 1.12.00 / 1.12.15 ; IATA dangerous goods handling manual 9.5 ; AFM 5.13/14. BOM

Afdelingen; SPL/KK ; SPL/OG ; SPL/A3 operational integrity ; dispatch ; Ground safety investigators.

Een heel verhaal over zo'n klein briefje..... teksten in ons BOM blijken niet zo helder als we dachten en we gaan eens kijken of we dat duidelijker kunnen verwoorden.



Schema's

De zomer loopt volop en geeft weinig reden tot klagen. Hier en daar wat omzettingen op de North Atlantic waardoor JFK en YYZ schema's wat instabiel zijn en het TLV schema is zonder noemenswaardige problemen door ons opgepakt.

Wel kwamen er wat klachten binnen over de opstuur vanuit Atlanta naar JFK. Dit betrof het feit dat de F/O in uniform na aankomst opgestuurd wordt in de tourist class terwijl de baas lekker in de C-class mag plaatsnemen.

Eerlijk gezegd was ik verrast dat ik me dit niet gerealiseerd had bij het afspreken van dit schema. Ook jullie GC afvaardiging had hier niet aan gedacht. Formeel heb je namelijk recht om in de C-class te worden opgestuurd wanneer je in uniform reist. Gezien de krappe overstaptijd kun je hier eigenlijk niet anders.

Nu hebben we deze opstuur juist zo gepland om te voorkomen dat de reis wordt opgebroken door de opstuur en dat je dus een mooie JFK stop realiseert.

Als dat betekent dat er (veel) duurdere tickets aangeschaft moeten worden kan ik dat niet verantwoorden en zal de opstuur toch naar de volgende dag verhuizen.

In overleg met de GC heb ik gemeend dat een ritje in de tourist class opweegt tegen de meer aantrekkelijke stop en handhaven we dit schema.

Als ik het fout heb hoor ik dat graag zodat we een volgende keer een ander besluit kunnen nemen.

De winter gaat natuurlijk wel spektakel opleveren en ik hoop dat er mooie schema's uit gaan rollen. Ik zal hier niet meer bij betrokken zijn maar hoop ze wel zelf te kunnen gaan vliegen. Het Quito schema kent veruit de meeste haken en ogen maar ik wil de roddel dat het niet mogelijk is met de 777 weerleggen. Natuurlijk zijn er performance penalties en zaken die nog geregeld moeten worden. Dat was altijd al bekend. Geen haar op ons hoofd die er aan denkt om een operatie op te zetten die niet verantwoord zou zijn.



Van de inspectie

De inspecteurs hopen dat jullie de informatie op de site weten te vinden en proberen die zo goed mogelijk up to date te houden. Regelmatig zijn er leuke wetenswaardigheden te vinden waarmee je zeker je voordeel kunt doen op de route.



Training

Fuel Imbalance and fuel jettison.

In een van de prof-check programma's op de B777-300 simulator komen geregeld de volgende punten naar voren. Omdat lang niet iedereen dit programma doet willen we langs deze weg enige leerzame punten met jullie allen delen.

Er zit in dit scenario bij vertrek minder dan 4800 kg in de centertank, dus de centertank pumps blijven af.

Als men besluit fuel te dumpen ivm return en er zit nog brandstof in de centertank, dan moet de crew zelf de centertank pumps aanzetten en weer afzetten. In het FCOM staat dat zij niet automatisch aan gaan (en uitgaan) tijdens fueldumping. Als men met MaxZFW vliegt, dan mag je die 4800kg niet als ballastfuel laten zitten.

Bovendien, als men vanwege N-1 besluit terug te keren en fuel te dumpen, dan kan er een moment komen dat tijdens het fueldumpen de FUEL IMBALANCE message verschijnt. Het fuel jettison systeem balanced de fuel niet, het dumpt alleen rekening houdend met het CG.

De FUEL IMBALANCE procedure kan en mag gelijktijdig met fuel jettison worden uitgevoerd.

Het fuel jettison systeem gaat door totdat de ingestelde target van fuel-remaining is bereikt. Fueldumping uit een maintank stopt ook als 5200kg is bereikt in die tank. De andere maintank gaat dan door met dumpen.

Vaak wordt er tijdens een simulatorsessie maar heel even gedumpt en gooit de instructeur de rest van de brandstof eruit om tijd te besparen. In dat geval wordt ook een eventuele imbalance gecorrigeerd. Maar dan gaat men voorbij aan het bovenstaande.

Tenslotte de reactie van Boeing over dit onderwerp:

The basic purpose of the fuel jettison system is to quickly unload fuel in order to reach the airplane Max Landing Weight (MLW). The system does not monitor for a fuel imbalance either before or during a jettison operation, it only monitors for jettison pump functionality (L and R pump functional) and then turns on each pump simultaneously. Thus, the system is not designed to remedy an already existing fuel imbalance; however, it could generate a fuel imbalance situation when there was none to begin with, or further exacerbate an already existing fuel imbalance (if one side jettison performance is better over the other side). So if the fuel jettison operation begins with a fuel imbalance it will end with a fuel imbalance, or if the fuel jettison operation begins with an imbalance that has almost set the FUEL IMBALANCE message, then the system will continue jettisoning until the fuel quantity target is reached even if a FUEL IMBALANCE message is generated during the jettison operation.

If conditions and time permit, the fuel imbalance procedure can be followed to rectify an emerging or existing fuel imbalance situation during jettison. Note that in KLM's scenario, if an engine has been shut down then the resulting effect of the FUEL IMBALANCE checklist will be to provide fuel from the heavy main tank on the side where the engine has been shut down to the opposite lone remaining engine.

Alex Blok, B777 instructeur.

Binnenkort zal de terugkoppeling van TR 2 te vinden zijn op de unit-site. Altijd leerzaam om eens te lezen hoe e.e.a. opgelost en uitgevoerd is en wij hopen dus dat jullie de weg naar de portal weten te vinden.



Flight Technical

Climb gradient tabellen

Binnenkort verschijnen in ons FCOM tabellen waarmee gemakkelijk is vast te stellen wat de climb gradiënt zal zijn onder specifieke omstandigheden. Wij vonden het een omissie dat ze niet beschikbaar waren en ontdekten dat Boeing ze weldegelijk (gratis) kon leveren. Nu kan dus een snelle check gedaan worden in geval een SID om een minimale climb gradiënt vraagt. Toevallig zijn nu net de eerste SID's op Schiphol beschikbaar met een vaste bochtstraal vanwege de bekende geluidsproblematiek en ook deze vragen om een minimale climb gradiënt.



ACARS Issues

Datalink communication at stake

Introduction

Increasingly the world around us depends more and more on datalink communications. On our Triples communication with the outside world is being managed by ACARS, as a liason between the KLM Post Office on the ground and the airborne systems, connected through AIMS. The current fleet standard is AIMS BP V14, which causes several in-service issues, which are being discussed in this article.

The aim of the discussion is better understanding of the matter and to clarify the current conclusion that Boeing and Honeywell (AIMS manufacturer) still do not have complete grip on- and fixes for- the in-service issues.

Datalink issues with AIMS Blockpoint V14

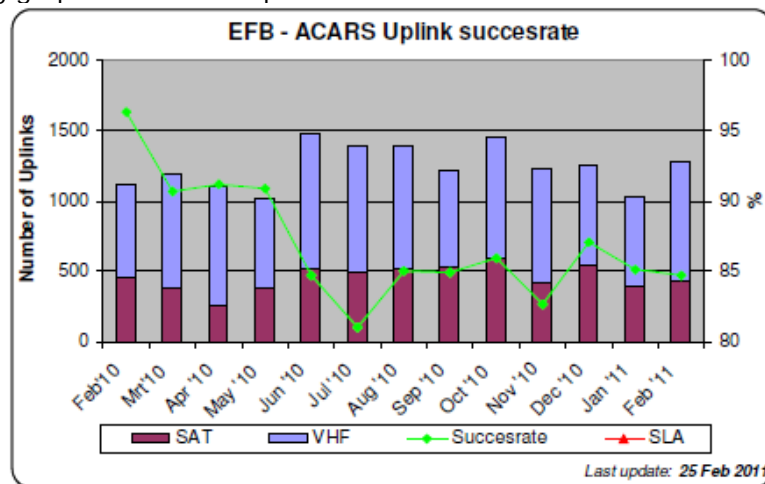
1. Condition where the current ACARS uplink message that is being printed has the previous message appended to it as if it was one message.
2. Rejections of valid uplink messages. These include ATC uplinks.
3. Empty Real Time Event (RTE) reports transmitted from the aircraft. However, the fault information is recorded by the Central Maintenance Computer (CMC) and is included in the Present Leg Fault (PLF) report.
Per Boeing suggestion KLM implemented automatic uplink requests for PLF reports whenever empty RTE reports are received to get the fault data.
4. Condition that manifested such that the primary VHF Data Radio (VDR) loses its DATA mode and latches in VOICE mode. DATA cannot be transferred from the Standby window to the active window on the radio tuning panel (RTP) for the primary VDR. Also, DATA mode cannot be selected for the primary VDR from the VHF page under the MANAGER COMM menu on the MFD. *FCOM Bulletin 40 addresses this issue and the operational procedure to restore VDR communication.*
5. Autotune in-service issue that was found. The COMM Autotune function allows the Datalink Service Provider (ARINC, SITA) to transparently tune the airplane to a series of secondary datalink frequencies to relieve frequency congestion on the Base frequency in high-density airspace (i.e. Northeast U.S., Western Europe, major hub cities). The condition identified does not represent a reduction in functionality, but rather some level of network impact to the Datalink Service Providers. If the 777 receives an VHF Autotune request, it will downlink a Reject message, unless the requested frequency is a valid frequency in the airplane's data frequency table for that geographical region. There is no flight crew action, as the airplane will remain on the base VHF frequency and remain in data communications.

Issues 4. and 5. suggest that problems may be worse using VHF rather than SATCOM. This cannot be substantiated yet, as with the release of AIMS BP V15 (*installed on the PH-BVF*), which included fixes related to VHF datalink, no improvements are noticed.

KLM perspective

Initially we started the campaign to retrofit the entire fleet to AMS BP V15, which should solve the VDR issues, however initially worse datalink performance was suspected (on the PH-BVF) by our IMO-department (SPL/OX), responsible for datalink communications. Therefore the campaign was put on hold till we have more substantiation.

At the same time our datalink communication performance was investigated to pinpoint what KLM can do more. In this respect our influence stops at AIMS; but still the results are worrying as can be seen in the following graph for the EFB uplink succesrate :



The period till August 2010 coincides with the implementation of AIMS BP V14, in which our target succesrate of >95% dramatically decreased to approximately 85%.

To give an idea what this means in our daily operation, the last six months were checked for messages we do not receive on our flightdeck instruments, based on generated error messages. It

looks we do not see approximately 1 uplinked message per aircraft per week, without a trend if the issue becomes better or worse.

What can we do about it

In principle "what we do not see is what we cannot know". In this respect our current procedures, safety wise, are sufficient; as OM Part C covers acknowledgement requirements and backup steps. It is different for uplinks from Dispatch. Although if we do not respond to an urgent message, we might expect a SELCAL, some miscommunication may be a risk. As for downlink requests (including weather) it seems obvious: if there is no reply within an expected timeframe, just request again. Forcing ACARS to SATCOM is not a proven solution in this respect.

In any case where datalink communication is suspect, please write an IFR or make the appropriate AML-entry.



Ten slotte

Ga ik het pand een tijdje verlaten in de wetenschap dat ik gemist kan worden. Ik kijk uit naar het moment dat ik mijn uniform weer mag aantrekken en me weer volop in het KLM strijdgewoel kan werpen. Ik hoop op een mooie zomer voor jullie allemaal en een spoedig weerzien.

Vlieg veilig!

Bouke Rypma