



Breukstukjes

2023 – Kwartaal 1

Commissie Veiligheid Zweefvliegen



In dit breukstukje besteden we aandacht aan een aantal incidenten in het eerste kwartaal van 2023. De meldingen komen veelal binnen via melden.vliegveiligheid.nl, waarvoor we de uiteraard de melders heel erg bedanken. Vanuit deze meldingen zijn er een aantal leerzame voorvallen geselecteerd. Voorvallen waar we allemaal wat van kunnen leren en waarmee toekomstige incidenten kunnen worden voorkomen.

1. Een onbedoelde lierstart

Een vliegtuig is aangehaakt en klaar om te starten als er een ander vliegtuig relatief dichtbij de startplaats landt. De vlieger besluit te wachten met het geven van het signaal “startgereed” aan de tiploper. Het vliegtuig wordt dus nog niet horizontaal gehouden. Het gelande vliegtuig wordt snel uit het veld gehaald. Vanuit de ooghoeken ziet de vlieger een chute bewegen waarop direct wordt ontkoppeld. Zowel de tiploper als de lichtgever hadden geen sein gegeven dat er gestart kon worden. Navraag bij de lierist leverde op dat hij dacht dat er licht gegeven werd, waarop hij de trommel inschakelde zonder gas te geven. Hij zag daarbij een schittering aan voor het sein “straktrekken”.

Wat kun je er zelf aan doen?

Wees alert. Vanaf het moment dat je bent aangehaakt ben je alert op afwijkende zaken. Je linkerhand is in de buurt van de ontkoppelhaak, je rechterhand aan de knuppel. Je ontkoppelt meteen wanneer er iets aan de hand is. De vlieger heeft in dit geval - door alert te zijn en juist te reageren - erger voorkomen.

Ontkoppel altijd wanneer de start uitgesteld moet worden. Duurt het wat langer voor je kunt starten, omdat er bijvoorbeeld nog een vliegtuig komt landen, wacht niet tot het misschien fout gaat, maar

ontkoppel meteen. Een vliegtuig dat nog op een tip ligt en een lierist die zich vergist, kunnen voor een serieus incident zorgen. Beter een keer teveel ontkoppeld en opnieuw aangehaakt, dan een keer te weinig.

Start pas met lieren als je zeker weet dat er gestart kan worden. Voor de lierist geldt uiteraard dat er pas trommels kunnen worden ingeschakeld wanneer het sein “straktrekken” eenduidig en op een niet mis te verstane wijze gegeven is. Bij twijfel ga je dus niet lieren, maar neem je even contact op met de startplaats. Is de seinlamp niet duidelijk te zien? Vraag om deze opnieuw uit te richten. Staat de zon in een autoruit te schitteren? Vraag of de auto weggehaald kan worden.

Vervang de seinlamp door een systeem met mondelinge communicatie. Verkeerde interpretatie van de seinlamp heeft in het verleden voor meerdere incidenten gezorgd. De KNVvL heeft een aanbeveling gedaan om de seinlamp te vervangen door mondelinge communicatie met de lier. Dit kan met bijvoorbeeld portofoons of middels mobiele telefoons. De vereniging dient te zorgen voor een goed communicatieprotocol wanneer voor dit type startcommunicatie wordt gekozen.

Categorie: fout in de lierstartprocedure
Incident: onbedoelde lierstart



2. Cockpitkap niet goed vergrendeld

Tijdens de lierstart blijkt dat de kap van een Duo Discus niet goed is gelockt. De instructeur moest de kap in de start met de hand tegenhouden. Na het ontkoppelen wordt de kap alsnog gesloten en gelockt.

Wat kun je er zelf aan doen?

Dit fenomeen komt bij de Duo Discus vaker voor. Van zowel de voorste als de achterste zitplaats is echter goed te zien of de borgpennen van de kap door de gaten in de pennen van de cockpitrand zijn gevallen. Het naar achter trekken van de kaphendel is niet voldoende. Er moet altijd visueel gecontroleerd worden of de kap op de juiste manier is gesloten en gelockt. Voor de tiploper en de lichtgever geldt dat een kap met een flinke kier ook een signaal geeft dat er iets misschien niet goed zit.

Categorie: inspectie en checks.

Incident: kap niet gelockt.

3. Meerdere incidenten op het circuit

Naar aanleiding van een aantal incidenten bij meerdere verenigingen in het vroege seizoen 2023 op het circuit, wil de CVZ aandacht vragen voor dit onderwerp. In het EVO-boekje staat "Het vliegen van het zweefvliegencircuit is een veiligheidsprocedure. Het bepaalt de volgorde van de landende vliegtuigen. Een goede landing begint met de planning van een goed circuit. Ook maakt het de andere vliegers in de lucht en de zweefvliegers op de grond duidelijk dat je zo dadelijk gaat landen."

Met deze laatste zin wordt bondig uitgelegd wat het nut en de noodzaak van een circuit is. In dit Breukstukje gaan we wat dieper in op deze veiligheidsprocedure. Hoe je het circuit technisch gezien moet vliegen staat uitgelegd het EVO boekje, in Hoofdstuk 4.10: het zweefvliegencircuit. Dat deel zullen we hier niet gaan uitleggen. We gaan in dit artikel wel in op de verstandige en onverstandige keuzes die je nabij en op het circuit kunt nemen.

Wat kun je er zelf aan doen?

Thermieken in de buurt van het aanknopingspunt? Blijf met thermieken ruim weg van het aanknopingspunt, zowel in hoogte als in horizontale afstand. Als je gaat thermieken op 20 meter boven het aanknopingspunt, maak je het andere vliegers potentieel erg lastig om aan te sluiten op het circuit. Niet doen dus.

Voor je gaat aanknopen. Kijk waar andere vliegtuigen zitten en maak een goede inschatting of en wanneer die vliegtuigen eventueel willen aanknopen. Als je de mogelijkheid hebt, zorg je voor voldoende horizontale separatie. Heb je een vliegtuig met een goede glijhoek, en je ziet dat er een houten tweezitter op circuit gaat, kun je beter nog een rondje draaien en ruim achter hem aansluiten als de situatie dat toelaat.

Zit je in zo'n houten tweezitter, is het helemaal niet onverstandig om iets hoger aan te knopen, zeker als je een stevige zijwind hebt op het rugwindbeen. Door die zijwindcomponent zul je immers heel wat hoogte meer kwijtraken dan op een relatief windstille dag. Iets harder gaan vliegen wanneer je weet dat er vlak achter je een ander vliegtuig is aangeknoopt, is ook een optie. Hoe groter de separatie, hoe beter, mits ook hier de situatie het qua veiligheid toelaat.

Invoegen op circuit. Het invoegen op het circuit doe je op het punt en op de hoogte zoals dat in de ochtendbriefing is aangegeven. Het beste is dat je vanuit het oefengebied invoegt, met zicht op het circuit. Als je het circuit vanuit een tegengestelde richting benadert, moet je aanknopen met een bocht van 180 graden en kun je iemand tegenkomen vanuit een tegenovergestelde richting. Het elkaar ontwijken wordt erg lastig in een dergelijke situatie, zeker omdat je in een dergelijke bocht geen zicht meer hebt op andere vliegtuigen die willen aanknopen. Vermijd dat je in een dergelijke situatie verzeild raakt.

Halverwege het circuit aansluiten omdat je al thermiekend te laag en te ver weg zat, is eveneens geen goede optie. Je werkdruk op circuit wordt hoog, zeker als er ander verkeer op circuit zit. Waarschijnlijk gaan je downwind-checks eronder leiden, en uit de statistieken blijkt dat voorvallen met schade in 11% van de gevallen worden ingeleid door gebrekkig of niet uitgevoerde checks. Knoop op de juiste manier aan.

Het circuit is heilig. Eenmaal aangeknoopt heb je dus een landingsbesluit genomen. Als je aan het circuit bent begonnen, maak je het ook af. Het is zeer gevaarlijk en zelfs uitermate riskant om halverwege het circuit te besluiten toch nog wat te gaan thermieken. Ten eerste heb je misschien niet gezien dat er net een kist achter je is aangeknoopt. Die kom je dan tegen wanneer je de eerste 180 graden gedraaid bent. Ten tweede is er op die hoogte zelden sprake van bruikbare thermiek. Thermieken op circuit is uit den boze.. Het circuit is bedoeld voor een goede landingsvoorbereiding, niet voor andere dingen.

Het circuit veel te ruim vliegen. Een veel te ruim gevlogen circuit, omdat je toch hoogte genoeg had, is eveneens geen verstandige keuze. De kans is aanwezig dat een vliegtuig dat iets lager achter jou

aanknoopte, binnendoor moet draaien op dwarswindbeen. Jouw hele landingsplanning verandert plotsklaps. Je moet opeens rekening houden met een vliegtuig voor je op het circuit. Uiteraard is dat een ongewenste situatie. Iets ruimer vliegen is prima, maar maak het niet te gek.

Communicatie. Als je op circuit te maken krijgt met een afwijkende situatie, dan meldt je dat via de radio. Moet je op dwarswind binnendoor draaien omdat je veel zakken hebt gehad, en het vliegtuig voor je niet, meld het via de radio. Ben je veel te laag aangeknoopt, en moet je eerder indraaien, dan is het noodzakelijk dat je dat meldt. Je wilt immers geen startende vliegtuigen tegenkomen op jouw veel te korte final...

Veiligheidscultuur, toezicht en terugkoppeling. Vliegers die minder verstandige keuzes hebben genomen, dienen zo spoedig mogelijk naar hun beweegredenen gevraagd te worden en uitleg te krijgen waarom bepaalde keuzes niet verstandig waren. We zeggen hier bewust niet dat mensen op hun gedrag moeten worden aangesproken, want dat zou als een straf of een reprimande kunnen worden opgevat.

Er niets van zeggen is echter geen optie. Als iets wordt getolereerd, wordt het dus toegestaan en is de kans groot dat het onveilige gedrag zich gaat herhalen. Het zal per vereniging verschillende geregeld zijn wie dit gesprek met de vlieger gaat voeren. Meestal zal het de DDI of een aanwezige instructeur zijn, maar er zijn ook clubs die dat deels delegeren aan veldleiders. Bij herhaald gedrag kan zelfs het bestuur een rol hebben om ongewenst en zelfs gevaarlijk gedrag te corrigeren.

Het is raadzaam om dit soort incidenten in ieder geval via het dagrapport te melden. Hiermee kunnen trends geïdentificeerd worden en het is een mooie aanleiding om het onderwerp "het circuit" weer

eens onder de aandacht te brengen in de ochtendbriefing als veiligheidsonderwerp.

Categorie: fout in de landinsprocedure.

Incident: circuit (niet) goed gedaan.

4. Staartwiel niet verwijderd

Een Junior (SZD51) gaat vliegen met een transportwiel. Meer is er uit de melding niet te herleiden.

Ook dit incident komt vaker voor. Het vliegen met een transportwiel is om meerdere redenen onveilig. Het zwaartepunt komt meer naar achteren te liggen, wat bij een Junior (maar ook bij andere vliegtuigen) sowieso niet handig is. In een landing met een beetje zijwind is er een grotere kans op een grondzwaai, doordat het na de landing uitrollen met getrokken knuppel geen effect heeft om het vliegtuig “in het spoor” te houden.



Wat kun je er zelf aan doen?

Doe je checks: weet je niet zeker of het transportwiel is verwijderd, en ben je al ingestapt? Vraag het desnoods even aan de tiploper. Wees ervan overtuigd dat het transportwiel verwijderd is voor je start!

Gebeurt het je toch? Vermijdt overtreksituaties. Ga iets sneller vliegen en probeer als het enigszins kan recht tegen de wind in te landen. Grondpersoneel: alle vliegers die deelnemen aan het vliegbedrijf dienen mee op te letten om dit soort fouten te voorkomen. Als veldleider heb je uiteraard een extra verantwoordelijkheid.

Categorie: inspectie en checks.

Incident: transportwiel vergeten.

Vragen of opmerkingen? Stuur een e-mail naar:

veiligheid.zweefvliegen@knvvl.nl

Reacties worden vertrouwelijk behandeld.

Commissie Veiligheid Zweefvliegen

Remco van Duijvenvoorde

Alex Ivanovic