

Nieuwe regels, oude gewoontes: de risico's van een onbekend veld

Zweefvliegen op een vreemd veld, bijvoorbeeld tijdens een buitenlandkamp, is voor veel zweefvliegers een hoogtepunt. Nieuwe landschappen, onbekende thermiek en soms zelfs vliegen in de bergen maken deze vluchten uitdagend, leerzaam en onvergetelijk.

Juist die onbekende omgeving brengt echter extra risico's met zich mee. Kortere of smallere banen, een afwijkende veldligging, obstakels, bergachtig terrein en een ander landschap vragen om een grondige voorbereiding en een gedisciplineerde uitvoering van de vlucht. Beperkte uitwijkmogelijkheden, lokale weersinvloeden en afwijkende procedures maken een goede briefing, kennis van het veld en een conservatieve vliegstrategie essentieel.

Daar komt nog iets bij. We zijn gewend aan het beeld van ons thuisveld vanuit de lucht: de sight picture. Op een onbekend vliegveld klopt dat vertrouwde beeld niet meer. Een baan kan korter, breder of anders gelegen zijn dan we gewend zijn, waardoor hoogte, afstand en glijpad gemakkelijker verkeerd worden ingeschat. Samen met alle nieuwe indrukken kan dit leiden tot een te hoge mentale belasting. De volgende drie praktijkvoorbeelden laten zien hoe snel een vlieger daardoor het overzicht kan verliezen.

Te ver doorvliegen op het circuit

Een ervaren zweefvlieger maakte een lokale vlucht vanaf een vliegveld in Duitsland. Vooraf had hij een uitgebreide briefing gekregen over de lokale omstandigheden en de harde westenwind. Na een normale lierstart werd het landingscircuit gevlogen. Tijdens het rugwindbeen werden de remkleppen kort gebruikt en werd het circuit verlengd. Op het final bleek het landingsveld mogelijk niet meer haalbaar. Op ongeveer 25 meter hoogte en bij een snelheid van circa 78 km/h zette de vlieger een linkerbocht in om een alternatieve landingsplaats te bereiken. Daarbij raakte het zweefvliegtuig in een asymmetrische overtrek en stortte naast een weg neer. De vlieger bleef grotendeels ongedeerd, maar het vliegtuig liep zware schade op.

Uit het onderzoek bleek dat de vlieger voldoende ervaring had en bekend was met het vliegveld. Ook waren er geen technische of medische oorzaken voor het ongeval. De weersomstandigheden waren uitdagend, maar hierover was vooraf uitvoerig gebriefd. Tijdens de nadering werden echter meerdere keuzes gemaakt die de situatie steeds complexer maakten. De remkleppen stonden tijdens het aanvliegen gedeeltelijk open, waardoor het glijpad verslechterde. Daarnaast werd het toenemende hoogteverlies niet tijdig herkend en werden beschikbare alternatieven, zoals een aangepaste nadering, een controle van de vliegtuigconfiguratie of een buitenlanding, niet benut. De opeenstapeling van kleine fouten leidde uiteindelijk tot een situatie waarin de vlieger niet meer effectief kon ingrijpen. Het onderzoek noemt dit een tekortschietende toepassing van Threat and Error Management (TEM).

Een samenvatting van het volledige rapport, zoals opgesteld door het safety team van de betreffende vliegclub, kun je hier downloaden.

Te laat een nieuw plan maken

Ook logistieke keuzes kunnen tijdens een vlucht onnodig veel mentale capaciteit vragen. Tijdens een voorjaarskamp besloot een vlieger op het laatste moment aan de andere kant van het veld te landen, zodat het vliegtuig dicht bij de startplaats zou staan. Op het onbekende vliegveld bleek dit onvoldoende voorbereid. De vlieger kwam veel te hoog binnen en moest ongebruikelijke stuurcorrecties uitvoeren. Uiteindelijk sleepte hij zelfs bewust met beide vleugeltippen over de grond om snelheid te verminderen en miste daarbij op het nippertje enkele geparkeerde aanhangers. Het voorval laat zien hoe een late wijziging van het plan de werkdruk sterk kan verhogen.

Overzicht kwijt door te veel taken

Tijdens de lierstart van een zweezitter op een zomerkamp kwam een ander zweefvliegtuig tot op ongeveer twee vleugellengtes afstand. De vlieger van dit vliegtuig had kort daarvoor zijn hulpmotor gestart. Het combineren van het bedienen van de motor, het vliegen met een relatief nieuw vliegtuig en het opereren vanaf een onbekend vliegveld zorgde voor een te hoge mentale belasting. Hoewel de boordcomputer meerdere waarschuwingen gaf, keek de vlieger onvoldoende naar buiten en merkte hij de lierkabel en het startende vliegtuig niet op. Hij verloor daardoor het overzicht over de verkeerssituatie.

De CVZ adviseert: gebruik Threat and Error Management

Vliegen op een onbekend vliegveld vraagt aantoonbaar meer van het menselijk brein dan vliegen vanaf het thuisveld. Een goede voorbereiding helpt om de mentale belasting tijdens de vlucht te beperken.

Maak vooraf een risicoanalyse (Plan A, B en C). Vraag jezelf vóór iedere vlucht af: wat is hier anders dan op mijn thuisveld? Denk aan harde wind, obstakels, een afwijkend circuit of beperkte uitwijkmogelijkheden. Bedenk vooraf wat er mis kan gaan en welke alternatieven beschikbaar zijn. Informeer ook naar lokale buitenlandingsvelden en onlandbare gebieden.

Vertrouw niet alleen op je sight picture. Controleer tijdens de eerste vluchten op een onbekend veld bewust je hoogtemeter op de vaste punten in het circuit. Houd rekening met de veldhoogte; een eenvoudige markering naast de hoogtemeter kan daarbij helpen. Het maken van een checkstart om in rust alle eigenaardigheden van een vreemd veld te ontdekken is natuurlijk altijd aan te raden.

Vlieg in principe een standaard circuit. Knoop het circuit aan op de lokaal voorgeschreven afstand en vlieg het rugwindbeen niet verder door dan de gebruikelijke 45°-positie, tenzij de lokale procedures anders voorschrijven. Pas je circuit alleen bewust aan wanneer de omstandigheden daarom vragen.

Voer fysieke controles uit. Werk de BOKS-check en cockpitcheck zorgvuldig af. Controleer met zowel je ogen als je hand of de remkleppen daadwerkelijk vergrendeld zijn en houd de remklephendel vast zolang de remkleppen geopend zijn.