

## Waar zweven en vallen elkaar kruisen



*“Het luchtruim is groot, maar de marges zijn klein”*

Zweefvliegers zijn gewend om continu beslissingen te nemen. We beoordelen het weer, zoeken stijgen, kiezen lijnen en proberen onze vlucht zo goed mogelijk te optimaliseren. Maar tussen al die tactische keuzes zit één beslissing waarbij geen ruimte is voor aannames: het respecteren van actieve parazones.

Een parazone lijkt vanuit de cockpit soms een leeg stuk lucht. Geen schermen zichtbaar, geen springvliegtuig in de buurt, geen direct waarneembaar gevaar. Juist daarin schuilt het risico. Een parachutespringer in vrije val is nauwelijks zichtbaar, overbrugt grote hoogteverschillen in korte tijd en heeft vrijwel geen mogelijkheid om uit te wijken voor een zweefvliegtuig dat onverwacht zijn valgebied kruist.

Door een actieve parazone vliegen is daarom geen kwestie van ‘extra goed opletten’ of ‘het zal wel kunnen’. Het betekent dat een belangrijke veiligheidsbarrière wordt weggenomen. Goede vliegers herkennen niet alleen kansen in de lucht — ze herkennen ook grenzen.

### **Veiligheidsmelding: onbedoeld binnenvliegen van een actieve parazone**

Tijdens een overlandvlucht met een zweefvliegtuig is onbedoeld een actieve parazone binnengevlogen. De vlieger was van plan de betreffende veldfrequentie uit te luisteren, maar door een handmatige invoerfout stond de radio ingesteld op een verkeerde frequentie. Hierdoor werden relevante radio-oproepen, waaronder mogelijke waarschuwingen over parachuteactiviteiten, niet ontvangen.

Op dat moment vloog de vlieger onder uitdagende omstandigheden. Een beperkte hoogteband, zoeken naar thermiek en de aandacht voor hoogtebehoud zorgden voor een hoge werklast. Het uitblijven van radiocommunicatie werd wel opgemerkt, maar niet tijdig herkend als signaal dat de radio mogelijk verkeerd ingesteld stond. De aandacht verschoof naar het voortzetten van de vlucht, terwijl de ontstane onzekerheid onvoldoende werd opgelost.

Achteraf concludeert de vlieger dat het naderen of doorkruisen van een paragebied alleen verantwoord is wanneer er daadwerkelijk duidelijkheid bestaat over de actuele situatie. Alleen vertrouwen op het horen van oproepen of waarschuwingen is onvoldoende. Wanneer de werklust door weersomstandigheden, navigatie of luchtruimbependingen toeneemt, is afstand houden tot complexe luchtruimgebieden de veiligste keuze.

Naar aanleiding van het incident zijn maatregelen genomen om herhaling te voorkomen. Belangrijke frequenties zijn vooraf in de radio opgeslagen, waardoor handmatige invoer tijdens de vlucht minder vaak nodig is en de kans op fouten kleiner wordt. Daarnaast benadrukt deze melding het belang van voorbereiding, taakverdeling, situational awareness en het herkennen van signalen die niet overeenkomen met de verwachting.

Het voorval laat zien dat ook ervaren vliegers fouten kunnen maken wanneer meerdere factoren samenkomen. Juist het open melden en delen van dit soort ervaringen helpt om de veiligheidscultuur te versterken en het bewustzijn rond gedeeld luchtruim te vergroten.

De commissie Breukstukje, en daarmee de CVZ, onderschrijft de genomen maatregelen: zorg voor een goede voorbereiding, behoud voldoende situational awareness en wees je voortdurend bewust dat we het luchtruim delen met andere gebruikers.

### **Gaat het vaker fout?**

Ja. In de afgelopen twee jaar ontving de CVZ via het meldportaal zeven meldingen die verband hielden met het binnenvliegen van actieve parazonen. Dat onderstreept dat dit een terugkerend risico is dat blijvende aandacht vraagt. Voor zweefvliegers is de kernboodschap duidelijk: goede vluchtvoorbereiding, luisteren op de juiste frequentie, actuele informatie controleren en bij twijfel ruim wegblijven van actieve springgebieden.

Een recent bericht van het Openbaar Ministerie (OM) noemt elf voorvallen in ruim een jaar waarbij vliegtuigen een actief springgebied binnenvlogen. Voor ons is dit in de eerste plaats een veiligheidskwestie. Tegelijk is het goed dat zweefvliegers weten dat een dergelijk voorval bij grove nalatigheid of opzet ook strafrechtelijk onderzocht kan worden. Wie een voorval open meldt en volledig meewerkt aan het onderzoek, laat zien verantwoordelijkheid te nemen. Dat past bij een veiligheidscultuur waarin leren en verbeteren centraal staan, en kan van betekenis zijn in de verdere afhandeling van een incident.

Het bericht van het OM lees je [hier](#). De reactie van de CVZ op dit bericht lees je [hier](#).

### **Hoeveel paradropzones zijn er eigenlijk in Nederland?**

Er zijn circa twintig gepubliceerde paradropzones. Niet al deze gebieden zijn permanent actief; sommige worden alleen via een NOTAM geactiveerd. Daarnaast worden jaarlijks tijdelijke paradropzones ingesteld. Nog een extra reden dus om vóór iedere vlucht de actuele NOTAM's zorgvuldig te controleren.

Gelukkig gaat het meestal goed, maar stel je voor wat er gebeurt als het fout gaat. De gevolgen voor zowel de zweefvlieger als de parachutespringer kunnen enorm zijn. Een botsing tussen een zweefvliegtuig en een parachutespringer kan leiden tot zeer ernstig of fataal letsel. Door de

kwetsbaarheid van beide partijen en de beperkte mogelijkheden om na een botsing nog te herstellen, is het respecteren van separatieafspraken essentieel.

Ook ILT benadrukt de risico's van het doorkruisen van actieve paradropzones. De organisatie heeft recent een informatieblad gepubliceerd over de gevaren en aandachtspunten. Zeker de moeite waard om door te lezen.

Het volledige informatieblad van ILT vind je [hier](#).

### **Lege lucht bestaat niet: in gesprek met de parachutist aan de andere kant**

Een parazone lijkt vanuit een zweefvliegtuig soms een rustig stuk luchtruim, maar voor parachutespringers is het een actief werkgebied waarin elke seconde telt.

Om beter te begrijpen wat er aan de andere kant van deze luchtruimgrens gebeurt, spraken we met een vertegenwoordiger van de parachutesport over risico's, verwachtingen en samenwerking.

Een gesprek over wederzijds begrip, goede voorbereiding en waarom veilig luchtruim delen al begint vóóordat we opstijgen.

Het volledige interview lees je hier: