# Wat zouden ze toch willen??

Over afleiding tijdens kritische fases van de vlucht.




Je zit op final. De kist hangt mooi voor de baan, de snelheid klopt, het veld komt rustig op je af. En dan begint de radio te kraken. “Je wiel!”, “Je wiel is niet uit!” volgt van een stem erachteraan. Vanaf de grond wijzen handen omhoog. Wat doe je?

Het antwoord dat je op de grond, met een kop koffie in de hand, meteen geeft is: niets. Je landt. Een landing met ingetrokken wiel kost je hooguit wat uren in de werkplaats en je trots. Maar in de kist, op vijftig meter hoogte, met een paar mensen die het beste met je voorhebben, voelt “niets doen” ineens heel onnatuurlijk. En dáár ligt de kern van dit Breukstukje.

## Het voorval

Een mooie vliegdag. Een vlieger zet de final in, alles onder controle – op één ding na: het wiel zit er nog in. Vanaf de grond en over de radio komen de waarschuwingen binnen. Goedbedoeld, natuurlijk. Niemand ziet graag een clubgenoot op de buik landen. De vlieger hoort het, en besluit op het laatste moment het wiel alsnog uit te doen. Op lage hoogte, met de aandacht binnenboord in plaats van op de landing, overtrekt het toestel. Van zo’n twee meter hoogte klapt de kist op de grond. Als gevolg van de harde landing breekt de staart af.

Niemand raakte gewond. Maar het had maar een haartje gescheeld.

## Het wiel was het probleem niet

Laten we eerlijk zijn. Wat was hier het échte risico? Een landing met ingetrokken wiel is vervelend: wat schade aan de romp, misschien een reparatie, en zeker een verhaal dat nog jaren terugkomt in de kantine. Maar het is zelden gevaarlijk. De vlieger had rustig kunnen doorvliegen en landen, en was daarna hooguit met wat lakschade thuisgekomen.

Het gevaar ontstond pas op het moment dat de aandacht verschoof. Weg van de snelheid, weg van de neusstand, weg van de landing – naar een handeling die op dát moment helemaal niet meer nodig was. En daar zit de les. Niet in het wiel, maar in wat afleiding met een mens doet, juist in de fase waarin je álle aandacht bij het vliegen nodig hebt.

## Goedbedoeld is niet hetzelfde als behulpzaam

De mensen die riepen, deden dat uit betrokkenheid. Dat siert een club. Maar een waarschuwing die op het verkeerde moment binnenkomt, kan een vlieger dwingen tot een keuze die hij beter niet had kunnen maken. Wie op final een dringende oproep hoort, voelt de neiging om te handelen – ook als niets doen het veiligst is. Het is een diep menselijke reflex: iemand roept dat er iets mis is, dus je doet iets. Maar op tien meter hoogte is “iets doen” niet vanzelfsprekend beter dan “niets doen”.

## Een spiegel uit het verleden

Dat dit geen theoretisch risico is, laat een dodelijk ongeval uit 2016 zien. Tijdens een wedstrijd op het Duitse Klix keerde een 21-jarige vliegster na ruim drie uur terug van haar overlandvlucht. Ze meldde zich ongeveer 10 kilometer vóór het veld en vloog vervolgens laag en snel richting de finish. Volgens getuigen passeerde ze het doelband op ongeveer 10 meter hoogte, met circa 180 km/h, en met het wiel nog ingetrokken. Dat was waarschijnlijk nog geen landingspoging. Het plan was: eerst volgens het wedstrijdreglement de finishlijn passeren, daarna doorvliegen richting een verkort circuit, snelheid afbouwen, het wiel uitdoen en pas daarna landen.

Na het passeren van de finishlijn liep het anders. Vlak boven de grond probeerde ze het zweefvliegtuig in de landingsconfiguratie te brengen. Daarvoor moesten onder andere de flaps worden versteld, het landingsgestel worden uitgeklapt en vervolgens de daalsnelheid met de remkleppen worden geregeld. Door de constructie van dit type zweefvliegtuig moest zij voor het bedienen van het landingsgestel de stuurknuppel van haar rechter- naar haar linkerhand overnemen, omdat het landingsgestel alleen met de rechterhand kan worden bediend.

Tijdens die handeling werd, zo stelt het onderzoek vast, het hoogteroer onbedoeld bediend. Het toestel ging daardoor vanuit vrijwel horizontale vlucht over in een steilere baan naar beneden. Op die hoogte was er geen marge meer om dat te herstellen. Het toestel raakte de grond, werd vernield, en de vliegster overleefde het niet.

De BFU vond geen technisch defect aan het zweefvliegtuig dat deze plotselinge duikvlucht had kunnen verzoorzaken. Het probleem ontstond doordat er op extreem lage hoogte en bij hoge snelheid alsnog een cockpit- en configuratiewijziging werd uitgevoerd. Daardoor verschoof de aandacht van vliegen naar regelen, en één onbedoelde stuurinput was genoeg om de resterende veiligheidsmarge op te gebruiken.

Zie hier het volledige onderzoeksrapport van de BFU.

Herken je het patroon? Bij onze melding kwam de aanleiding van buitenaf, in de vorm van goedbedoelde radioroepen. Bij Klix kwam het besluit van binnenuit. Maar in beide gevallen was het dezelfde keten: vlak boven de grond iets aan de configuratie willen veranderen, de aandacht die daardoor verschuift van het vliegen naar het “nog even regelen”, in een vliegtuig slechts een paar seconden verwijderd van de grond. Het verschil tussen één keer lakschade en een ramp zit soms alleen in de vraag of je die laatste handeling wél of niet nog probeerde.

## En zo kan het ook: bewust je aandacht bewaken

Gelukkig laten meldingen ook zien hoe het goéd gaat. Een vlieger kwam tijdens het thermieken op lage hoogte terecht in de buurt van een vreemd veld, waar op dat moment een motorvlieger touch-and-go’s deed. Toen hij geen thermiek meer vond, besloot hij daar te landen: een onbekend veld, met motorverkeer eromheen. Precies zo’n situatie waarin de werkdruk in de cockpit ineens hoog wordt.

Hij maakte een bewuste keuze. Volgens het principe “aviate, navigate, communicate” stemde hij zijn radio níet af op de frequentie van dat veld, omdat hij het veiliger vond zich volledig te concentreren op zijn landing en op die éne motorvlieger. Hij hield het andere toestel van het hoge aanknopingspunt tot het indraaien naar final in het oog, voegde zich netjes achter hem in het circuit en maakte een veilige landing op de grasstrip. Pas toen hij uitstapte, zag hij dat de motorvlieger een go-around had ingezet.

Waar bij de eerdere voorbeelden de aandacht tijdens de landing werd weggetrokken, beschermde deze vlieger zijn aandacht juist vóóraf. Hij bepaalde vooraf zelf waar zijn ogen en zijn hoofd moesten zijn, en liet zich niet verleiden om er in de drukste fase van de vlucht nog een extra taak erbij te nemen. Dat is geen toeval of geluk; dat is een keuze die je kunt oefenen.

## Ons advies

De CVZ adviseert om als vlieger in de laatste fase van de landing de aandacht bij één ding te houden: veilig aan de grond komen. Een ingeklapt wiel is vervelend, maar meestal niet gevaarlijk. En die deuk in je ego herstelt ook wel weer. Het gevaar ontstaat pas wanneer je vlak boven de grond alsnog probeert dat ene vergeten punt te herstellen. Een overtrokken toestel op tien meter hoogte los je niet meer op. Twijfel je of je nog een handeling moet doen zo vlak boven de grond? Doe hem dan niet, en vlieg de landing af.

De CVZ adviseert daarnaast om binnen de club goede afspraken te maken over radiogebruik en aanwijzingen naar landende vliegtuigen. Beperk oproepen op final tot wat strikt de veiligheid van de landing bepaald: een obstakel op het veld, een tweede vliegtuig dat niet opgemerkt is, etc. Laat cosmetische zaken, zoals een ingetrokken wiel, tot na de landing rusten. Een stille radio is op final vaak veiliger dan een goedbedoelde oproep.