

Interview met Merijn Kerkhofs, voorzitter van de Veligheidscommissie van afdeling Parachutespringen.

Allereerst de vraag, hoe weet ik nu waar, wanneer en op welke hoogte parachutespringen plaats vindt?

Hier kun je op een aantal manieren achterkomen:

- De AIP, zie AIP ENR 5.5 tabel 5 'PARACHUTE JUMPING EXERCISE AREAS' en tabel 6 'PARACHUTE JUMPING EXERCISE AREAS IN CLUSTERS' (<https://www.lvnl.nl/diensten/aip>)
- De RVS, ofwel Regeling valschermspringen, zie bijlage 1 en 2 (<https://wetten.overheid.nl/BWBR0027968/2024-01-01#Artikel1>)
- De online VFR-luchtvaartkaart (<https://vfrchart.lvnl.nl/>) zet hier de *layer* 'parajump' aan.
- Je eigen 1:500 000 VFR kaart
- Je navigatiesysteem/-app zoals een LX of easyVFR, zorg dan wel dat de instellingen juist zijn voor de weergave van deze gebieden.

Hoe zit het met dat uitluisteren? Gaat dat via de lokale frequentie? Hoe zit het met de calls die de 'dropper' vooraf doet?

De parakist zit voor flight information bij Dutchmil Info en schakelt voor een aantal informatieve calls met een andere, soms eigen frequentie. Niet elk paracentrum hanteert een eigen parafrequentie. Zo zijn er ook paracentra die op de lokale 'babbelbox' van het vliegveld zitten voor de calls. Deze calls zijn o.a. '1 of 2 minute before drop', '(not) cleared to drop', 'Dropping completed, XX-chutes in the air' en awareness calls zoals 'climbing FLXXX' als tijdens een vlucht drops worden gedaan op meerdere hoogtes. Voor awareness van wat er gebeurt zou je dus kunnen uitluisteren. Ik denk alleen niet dat de springoperatie ruimte biedt om -zelfs met deze awareness- op veilige manier het springgebied te kruisen. Ik licht dat hieronder verder toe.

Hoe zit het met uitklimmen en weer dalen van jullie kist?

Alle parakisten in Nederland maken gebruik van het klimgebied (red. 'climb area' in de AIP en op de digitale luchtvaartkaart), een cilinder met een straal van 5nm rondom de aangegeven coördinaten die zijn opgenomen in de RVS (red. RVS staat voor Regeling valschermspringen, zie begin artikel). De kist klimt in dit gebied uit naar de springhoogte en maakt dan een 'jumprun' op een voor die dag geldende heading (upwind, red. bovenwinds). Dat uitklimmen gebeurt overigens niet volgens een vaste route i.v.m. noise abatement (red. geluidsbeperving). Na de drop daalt de kist weer en blijft daarbij in het klimgebied om terug naar het vliegveld te vliegen.

Welke radius wordt er voor een dropzone gebruikt?

Het klimgebied heeft zoals aangegeven een radius van 5 nm. Het springgebied is het gebied waarin de para's afdalen en heeft een straal van 2 nm rondom het coördinaat in de RVS. Voor beide gebieden is de hoogte van de cilinder gelijk aan de afspringhoogte.

Wat zijn de hoogtes waar rekening mee gehouden moet worden?

Ook voor deze hoogtes wil ik je verwijzen naar de RVS. De hoogtes die daar per springgebied staan aangegeven zijn maximale hoogtes. Zo heeft Teuge een maximale hoogte van FL130 maar zij worden soms beperkt in hoogte door LVNL. Ook kiezen sommige centra soms zelf voor een hoogte die lager is dan de max toegestane hoogte. Dit is op basis van de wensen van de para's aan boord, type sprong of *efficiency* van de springoperatie. Deze hoogtes kunnen per vlucht verschillen. Soms worden diverse hoogtes aangedaan tijdens een vlucht.

Als laatste de para's zelf. Sommige para's vallen van FL100 naar beneden en openen op 3500ft, er zijn tandemsprongen die verplicht zijn om te openen boven 5000ft en dan heb je nog *wingsuits* die grote afstanden afleggen binnen het *springgebied* met weinig hoogteverlies. Zij kunnen tot wel 2 minuten in vrije val blijven voor ze de parachute openen op 3500ft.

Kortom, binnen het springgebied zul je een erg wisselend beeld zien van zowel vliegrichting als gebruikte hoogtes, zowel door de vliegtuigen als de para's. Mijn advies is dan ook om zowel de horizontale als verticale dimensies die staan aangegeven in de RVS te hanteren in de communicatie naar zweefvliegend Nederland en er van uit te gaan dat het hele springgebied voor het gehele hoogteblok wordt gebruikt door de parakist en de para's. Kom je niet binnen de 2 nm radius van de DZ, kom je geen para's tegen.

Waar is de landingszone t.o.v. de dropzone? Hoe gaat dat op verschillende drop zones in Nederland?

De landingszone (in de parawereld wordt dat de dropzone genoemd) verschilt per centrum. Texel en Teuge landen 'op of aan' het vliegveld. Seppe heeft een landingsveld net noordwest van het vliegveld, Hoogeveen kan landen op het vliegveld maar heeft ook een locatie bij Echten, Hilversum kan landen op het vliegveld maar heeft ook een locatie bij Westbroek. Rotterdam heeft een landingsveld bij Rhoon. Al deze locaties staan aangegeven in de RVS, bijlage 1. Nu zijn er per cluster een aantal dropzones aangegeven die alle op de ICAO kaarten staan ingetekend. Het is niet zo dat al die dropzones tegelijk actief zijn. Het zou dus erg restrictief zijn om te separeren op alle springgebieden in Nederland. Ik denk dat het goed mogelijk is om door springgebieden te vliegen die op dat moment niet worden gebruikt. Mijn advies zou dan ook zijn om -mocht je als zwever gebruik willen maken van het luchtruim in de buurt van actieve dropzones- je voor je vlucht contact opneemt met het betreffende centrum. Zij kunnen je namelijk wel vertellen welke dropzones/springgebieden op de kaart die dag actief zijn. Als je in de lucht bent kan Dutchmil je ook informatie geven over de actieve gebieden.

Wat kan een zwever qua afstanden en hoogtes verwachten in de buurt van zo'n symbooltje op de ICAO-kaart?

Zoals aangegeven, als we actief zijn in de springgebieden zijn dat zowel voor de parakist als de para's zelf erg dynamische bewegingen zowel in de horizontale als verticale dimensie. Weg blijven van de actieve *springgebieden* is dus de beste optie.

Het grotere *klimgebied* daaromheen kan prima worden gekruist, daar kun je alleen de parakist verwachten die onderweg is naar boven.

Einde interview.

Dus, hoe voorkom je als zweefvlieger dat je in onverhoopt een *drop zone* doorkruist op je overlandvlucht of anderszins te dicht bij een parachutist of ander verkeer komt? Hieronder een aantal tips:

- Begin met een goede vluchtvoorbereiding, zet je route uit en kijk goed waar je doorheen gaat wat betreft luchtruim, dropzones enz.
- Ben je van plan om in de buurt of zelfs door een dropzone te vliegen, controleer dan bij het paracentrum of dat die dag en op het geplande tijdstip actief is.
- Controleer de NOTAMs die voor jouw route van belang en actueel zijn.
- Blijf tijdens het vliegen goed in de gaten houden waar je bent op je kaart en wat voor luchtruim en verkeer er om je heen (kan) zijn.
- Haal een radiotelefonie (RT) licentie via de KNVvL, dat is goedkoop en leuk, maar het verhoogt bovenal je veiligheid en mogelijkheden als luchtruimgebruiker.
- Heb je al een RT licentie, gebruik deze dan! Roep Amsterdam Info, Dutchmil of Eelde op om informatie te ontvangen over verkeer om je heen en andere relevante zaken.
- We kennen allemaal de basisregel: UITKIJKEN! Zorg voor een goede scan en houd je blik zoveel mogelijk buiten de cockpit!
- Tot slot, bij twijfel is er geen twijfel, ga geen gebied in waar mogelijk parachutisten actief zijn, vlieg er dan omheen!

Mocht je nog vragen hebben n.a.v. het interview stuur dan een e-mail naar veiligheid.zweefvliegen@knvvl.nl.

We wensen iedereen een mooi zweefvliegseizoen toe met veel veilige vluchten!

Commissie Veiligheid Zweefvliegen (CVZ)

Met dank aan:

Merijn Kerkhofs

Alies Wanders

De veiligheidscommissie van de afdeling parachutespringen