



Breukstukjes

2023 – Kwartaal 2 deel 1

Commissie Veiligheid Zweefvliegen



In dit breukstukje besteden we aandacht aan een aantal incidenten in het tweede 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 voorvallen geselecteerd. Voorvallen waar we allemaal wat van kunnen leren en waarmee toekomstige incidenten kunnen worden voorkomen.

1. Een verkort circuit op lage hoogte

Het begin van de lierstart verloopt normaal. De vlieger voelt dat de parachute open gaat en niet veel later verliest de lier vermogen waarop de vlieger bijprijkt en de kabel vanzelf ontkoppelt. De vlieger doet de BOKST-procedure en concludeert dat de baan te kort is om nog rechthoek te landen. Links ligt een uitwijkmogelijkheid, maar de vlieger moet daarvoor een S-bocht op lage hoogte maken. Aan de rechterkant ligt een uitwijkmogelijkheid maar daarvoor moet hij over een stuk heide vliegen. De vlieger kiest voor rechts en maakt net over de heide een landing die verder zonder problemen verloopt. De vlieger had zich de uitwijkmogelijkheden gevisualiseerd aan het begin van de vliegtag.

Wat kun je er zelf aan doen?

Mentale voorbereiding. Maak voor iedere lierstart een plan. Zeker als je vliegt van een korter veld of een veld dat je niet zo goed kent, of een veld waarbij de standaard “100 meter verkort circuit” niet opgaat. Let ook goed op als je vliegt in een vliegtuig met een heel goed glijgetal. Dan bestaat de kans dat je net onder de normale verkort circuit hoogte toch baanlengte tekort komt. Zeker als je niet veel tegenwind hebt, of zelfs een beetje rugwind.

Repeteer dus mentaal wat je gaat doen bij een onverwachte situatie. Als deze vlieger zich niet had voorbereid, had hij waarschijnlijk veel meer tijd nodig gehad om tot de juiste keuze te komen. Tijd die hij waarschijnlijk niet had.

Oefen regelmatig een kabelbreuk. Als je te maken krijgt met een lierstart die op lage hoogte - om wat voor een reden dan ook - afgebroken wordt, komt je in een situatie terecht die je visueel niet herkent. Het kan nooit kwaad af en toe een kabelbreuk boven de 100 meter te oefenen in een tweezitter met een instructeur erbij. Stem een dergelijke oefening altijd af met de lierist.

Categorie: fout in de lierstartprocedure

Incident: verkort circuit op lage hoogte

2. Een verkeerd breukstuk gebruikt

Een kabelrijder merkt op dat er een breukstuk gebruikt is van een type vliegtuig dat die dag niet heeft gevlogen. In dit geval ging het om een te zwaar breukstuk.

Wat kun je er zelf aan doen?

Controleer of het juiste breukstuk wordt aangehaakt. Ga er niet vanuit dat de tiploper geen fouten maakt. Als vlieger dien je zelf te controleren dat het juiste breukstuk gebruikt wordt. Bij sommige clubs worden er gekleurde slangen om het verlengstuk gebruikt. Daarmee wordt het herkennen van de kleur van het breukstuk – ook voor omstanders die natuurlijk ook mee opletten - een stuk gemakkelijker. Als lierist kan het je ook opvallen dat er een verkeert type breukstuk is gebruikt. Neem even contact op met de startplaats om dat te melden en vraag ze beter op te letten.

*Categorie: fout in de lierstartprocedure
Incident: verkeerd type breukstuk gebruikt*

3. Onbekendheid met de communicatieprocedure

Omdat de seinlamp niet werkt, wordt er overgegaan op communicatie via de portofoon. De lichtgever is niet op de hoogte van de communicatieprocedure, waarop de lierist – terecht - vraagt om een andere lichtgever.

Wat kun je er zelf aan doen?

Neem de taak niet op je als je de procedure niet kent. De start is een kritieke fase van de vlucht. Een kleine fout kan grote gevolgen hebben. Weet je het niet zeker? Laat het een ander doen die het wel weet. Onderschat jouw rol voor wat betreft de veiligheid niet.

Hou eenheid in de startmethode. De druk om een start door te laten gaan is soms groot, maar voorkom dat je moet gaan improviseren. Het groot licht van een auto gebruiken is een veelgebruikte optie. Het andere alternatief is: gebruik altijd radiocommunicatie. Er zijn verenigingen die een goede luidspreker en een microfoon in de liercabine hebben gemonteerd, zodat de lierist zijn handen vrij heeft. Schrijf het communicatieprotocol uit en zorg dat het in de lier en in de startwagen geplastificeerd voor het grijpen ligt.

*Categorie: fout in de lierstartprocedure
Incident: communicatie met de lier*



4. Circuit niet aangepast aan de hoogte

Een solist is op een vlagerige en winderige dag te laag op circuit gegaan en volgt het normale circuit in plaats van eerder in te draaien en te landen op een beschikbare dwarsbaan. De solist komt met lage snelheid net over de boomtoppen binnen, maar maakt gelukkig een normale landing.

Wat kun je er zelf aan doen?

Bereid je goed voor op circuit. Als je te laag bent aanknoopt weet je al dat je het circuit in ieder geval niet heel ruim moet vliegen.

Onderneem de juiste actie. Je kruipt al een beetje richting het veld en je draait desnoods eerder in om ruim over obstakels heen te kunnen vliegen.

Communiqueer. Meld het bijtijds via de radio dat je een verkort circuit vliegt.

Oefening baart kunst. Ook hier geldt dat als je dit zo nu en dan oefent, je een situatie beter leert herkennen en hoe beter je een situatie herkent, hoe gemakkelijker je erop kunt reageren.

Dit incident had erger kunnen aflopen. Landen over een rij bomen, met te weinig snelheid, bij een waarschijnlijk forse windgradiënt is een recept voor een harde landing.

Categorie: fout in de landingsprocedure

Incident: circuit doorgeperst

5. De werkdruk van een startleider (veldeider)

Er zijn in het tweede kwartaal twee zeer leerzame voorvallen gemeld door startleiders.

Één startleider heeft te maken met een overlandweek, waarbij er al een vliegtuig buiten is geland. De startleider moet een ophaalploeg regelen. De sleutels van voertuigen zijn uiteraard onvindbaar. En passant dient zich een avondvliegbedrijf aan en draait ook nog eens de wind. Er moet worden omgesteld, waarbij contact moet worden opgenomen met vliegtuigen die finishes komen maken. Dat laatste is namelijk niet handig als je als vlieger niet weet dat er is omgesteld. Helaas is de startkar naar de nieuwe startplaats gereden waardoor er geen goede radio beschikbaar is. Door het omstellen is er even geen plek om te komen landen voor andere vliegtuigen.

Omdat dit soort situaties heel herkenbaar zijn en potentieel best wat risico's met zich meebrengen, besteden we er hier aandacht aan. De moedige conclusie van deze startleider was op zijn zachts gezegd: "best druk in je eentje".

Het tweede voorval dat gemeld wordt door een startleider betreft een vliegtag waarop ongeveer 30 vliegtuigen worden verwacht. Er is sprake van een gecombineerd startbedrijf; er wordt zowel gesleept als gelierd. De twee bedrijven hebben elk een eigen startleider. Ook deze

veldleider wordt gehinderd door discussies en privévliegers die hun materiaal niet op orde hebben: staartwielen liggen niet daar waar ze horen te liggen waardoor er vliegtuigen lang in het veld blijven staan. Van tevoren is bekeken of er voldoende grondpersoneel aanwezig blijft, maar gedurende de dag wordt de ervaren bezetting steeds dunner. Het komt er zelfs van dat een wat oudere tiploper een voorloopstuk zonder lierkabel probeert aan te haken. Even later op de dag rijdt iemand het veld op met een wagentje, waardoor een landend vliegtuig flink moet uitwijken, wat eindigt in een grondzwaai. Voor een tweede vliegtuig dat komt landen, wordt voor de zekerheid even dekking gezocht door vliegers die nog wachten om opgehaald te worden.

Wat kun je er zelf aan doen?

De volgende adviezen liggen misschien erg voor de hand en kunnen wat belerend overkomen. Als ervaringsdeskundige weet ik echter hoe je kunt worden meegezogen in een dergelijke dag. Tijd om een aantal dingen op een rijtje te zetten.

Voorbereiding. *Drukke vliegdagen moeten goed worden voorbereid. Maak als vereniging een mini risico-inventarisatie. Wat kan er allemaal fout gaan op zo'n dag, en hoe kun je die risico's verkleinen? Dergelijke vliegdagen kunnen alleen georganiseerd worden als de taakverdeling duidelijk is en voldoende gekwalificeerd grondpersoneel overblijft om het vliegbedrijf operationeel en veilig te kunnen blijven houden. De ervaring leert verder dat er tegen het eind van de dag 50% van de mensen overblijft van het aantal waarop je gerekend had. Hou er rekening mee dat er in het slechtste geval veel vliegtuigen tegelijk komen landen.*

Zijn er dan voldoende mensen en voertuigen om alles snel uit het veld te halen? Als het antwoord "nee" is, is dat een signaal dat de

veiligheid in het geding komt. Zijn er onvoldoende mensen en middelen? Dan zal er iets geschrapt moeten worden. Wees ook beducht op gemengde bedrijven: lieren en slepen. Wedstrijden gecombineerd met een normaal vliegbedrijf. Misschien is het een optie om toch die finishes te schrappen?

Stel prioriteiten. Het werk van een veldleider of een startleider is cruciaal voor een veilig vliegbedrijf. Het motto moet zijn: **safety first, efficiency second**. Veiligheid voor productie. Als startleider dien je te allen tijde overzicht te houden. Raak je dat kwijt, gaat de dag jou controleren in plaats van andersom.

Delegeer. Vliegers moeten voor hun overlandvlucht zelf hun ophaalploeg regelen en ervoor zorgen dat voertuigen, aanhangers en staartwielen beschikbaar zijn. Als veldleider dien je hiervan op de hoogte te zijn. Het regelen van al die zaken zelf dient geen taak te zijn van een startleider zelf.

Het regelen van bijvoorbeeld ophaalploegen kan ook aan iemand anders worden uitbesteed. Hetzelfde geldt misschien ook voor het oproepen van de vliegtuigen dat er is omgesteld.

Als startleider moet je eigenlijk zo min mogelijk zelf doen, maar hou je het overzicht en waak je over de veiligheid.

Laat je niet verleiden tot discussies, want die gaan ten koste van de veiligheid. Ga ook als vlieger geen discussie aan met de veldleider, om dezelfde reden. Zorg ervoor dat deze cultuur binnen de vereniging gemeengoed wordt.

Leeftijdsbeleid. Hou rekening met de wat oudere vliegers. Het is een feit dat de concentratie snel minder kan worden wanneer er teveel gevraagd wordt. Het gaat vaak om zeer gemotiveerde mensen, daar ligt het meestal niet aan. Neem die mensen tegen zichzelf in bescherming door hun taken goed te doseren.

Duidelijkheid. De startleider gaat over de veiligheid en dus ook over het veldbedrijf. Hij bepaalt uiteindelijk – en dat kan ook na overleg met de DDI - wat er gebeurt en hoe dingen geregeld worden.

Leid mensen op. Startleiderschap is een niet te onderschatten taak. Een vereniging kan zorgen voor een goede opleiding waarin al deze punten de revue passeren.

Evalueer. Het is een goede gewoonte om aan het eind van een vliegdag een korte evaluatie met de DDI te houden. Wat ging goed, en wat kan beter? Het is ook een goed manier om de bijzonderheden voor het dagrapport door te nemen zodat leerzame voorvallen niet verloren gaan.

Categorie: veldbedrijf

Incidenten: te hoge werkdruk



6. Een zoemer vlak over een motorvliegtuig

Een instructeur maakt op verzoek van een leerling een zoemer over een baan waar een sleepvliegtuig staat. Het lesvliegtuig vliegt over het

sleepvliegtuig heen met een geschatte separatie van 2 tot 5 meter. De zoemer is van tevoren aangekondigd.

Zoemeren, of netter gezegd, een oefening finish is natuurlijk ontzettend leuk om te doen. De oefening bestaat eruit om zo hard en zo laag mogelijk over het veld te scheren. Dit is niet zonder risico's. Vermijd het vliegen in de buurt van mensen en objecten. Los van de snelheid en de hoogte moet er ook een afwijkend circuit worden gevlogen, en op dat circuit kun je gemakkelijk vliegers tegenkomen die een dergelijk naderingspatroon niet verwachten. Het van tevoren aankondigen van zo'n vlucht heeft weinig zin omdat je niet weet wat er op dat moment komt landen. Prima dat dit geoefend wordt wanneer vliegers aan wedstrijden gaan deelnemen, maar doe het dan onder gecontroleerde omstandigheden, en hou het qua hoogte en afstanden aan de veilige kant.

Wat kun je er zelf aan doen?

Vraag een dergelijke "oefening" niet aan je instructeur zonder voorbereiding en ga er als instructeur niet op in tenzij het veilig kan.

Vragen of opmerkingen? Stuur een e-mail naar:

veiligheid.zweefvliegen@knvvl.nl

Reacties worden vertrouwelijk behandeld.

Commissie Veiligheid Zweefvliegen

Remco van Duijvenvoorde