



Nieuwsbrief Zweefvliegen 2026-1

Deze nieuwsbrief zweefvliegen van de Luchtvaartautoriteit van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT-Luchtvaartautoriteit) richt zich op alle DTO's die 1 of meerdere (S) opleidingen hebben gedeclareerd.

Inhoud

1. Start vliegseizoen en recency eisen.....	1
1.1. Recency eisen voor vliegen met passagiers.....	1
1.2. Recency eisen instructiebevoegdheid	1
2. Veiligheid en voorvallen in 2025	2
2.1 Gemelde voorvallen in 2025.....	2
2.2 Veel gemelde voorvallen met zweefvliegtuigen	3
2.3 Voorvallen met zweefvliegtuigen – opvallende meldingen	4
2.4 Voorvallen met TMG's.....	7
Bijlage: Aantal en soort gemelde voorvallen in 2025	8

1. Start vliegseizoen en recency eisen

1.1. Recency eisen voor vliegen met passagiers

Veel zweefvliegers voldoen na de winter niet meer aan de recency eis voor het vliegen met passagiers. Een SPL-houder die een passagier mee wil nemen, moet in de afgelopen 90 dagen 3 starts als PIC hebben gemaakt. Dit staat in SFCL.160(e).

Er zijn regelmatig vragen over deze recency eis. Daarom hier een toelichting:

- Een SPL-houder die niet voldoet aan de recency eis mag geen passagiers meenemen, dus ook geen andere SPL-houder.
- Veel SPL-houders maken aan het begin van het seizoen een checkstart met een instructeur. Deze start mag meetellen voor de 3 starts als PIC. Zie hiervoor AMC1 SFCL.160(e). Als een instructeur tijdens de checkstart moet ingrijpen of de besturing over moet nemen, is de SPL-houder in feite geen PIC meer en telt de start niet mee voor de recency eis.

1.2. Recency eisen instructiebevoegdheid

Een instructeur die niet voldoet aan de recency eisen voor de instructiebevoegdheid, moet een assessment of competence (AoC) en een FI(S) refresher training doen voordat hij of zij weer instructie mag geven. Dat staat in SFCL.360(d).

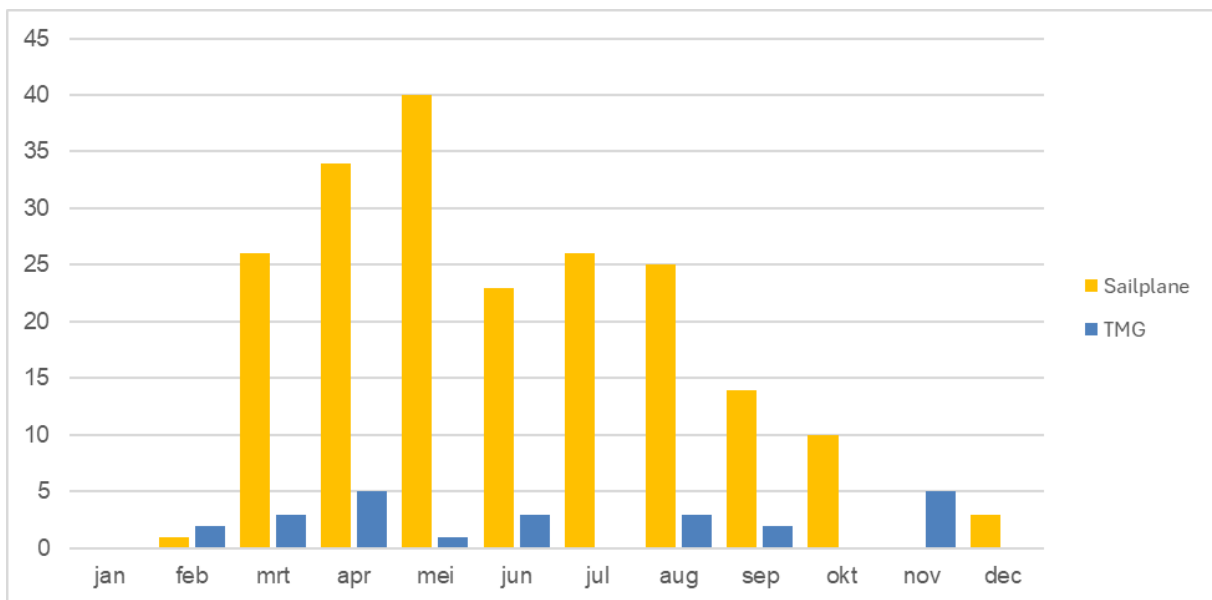
Dit leidt soms tot de vraag of een instructeur die de afgelopen 3 jaar geen FI(S) refresher training heeft gedaan, ook een AoC moet doen. Het antwoord is nee. Zodra de instructeur weer een FI(S) refresher training heeft gevolgd (en aan de andere recency eisen voldoet), mag hij of zij weer instructie geven. Voldoet een instructeur niet aan een van de andere recency eisen, dan is een AoC en refresher training vereist.

2. Veiligheid en voorvallen in 2025

2.1. Gemelde voorvallen in 2025

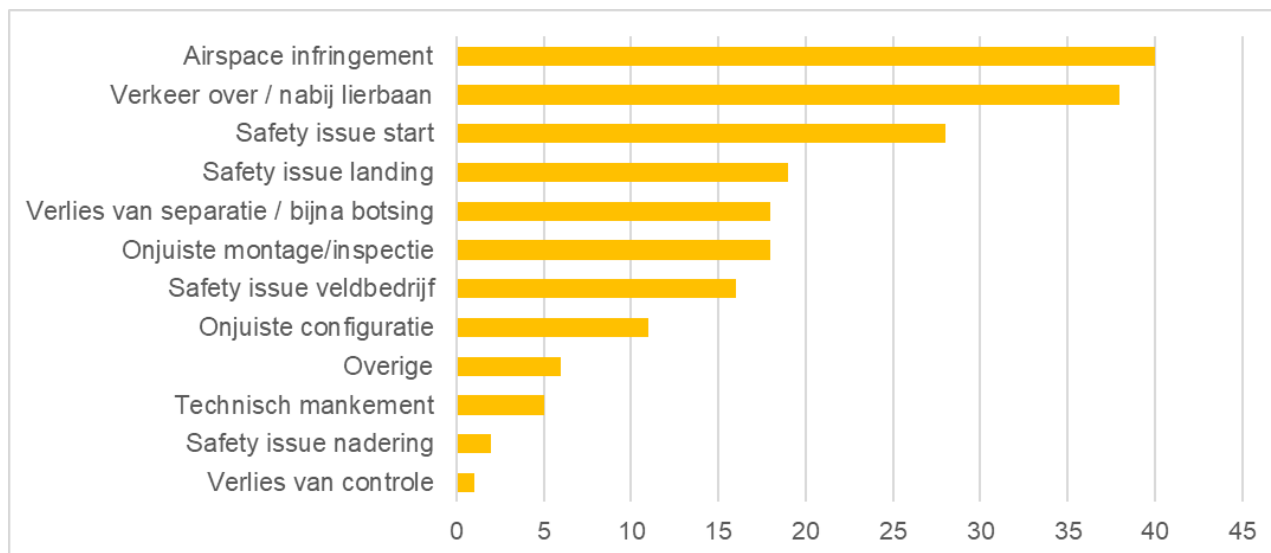
Hierna volgt een overzicht van alle voorvallen met zweefvliegtuigen en motorzweefvliegtuigen (TMG's) die in 2025 zijn gemeld bij het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL). Het ABL is onderdeel van de ILT-Luchtvaartautoriteit.

In 2025 zijn er in totaal 226 voorvallen met zweefvliegtuigen en TMG's gemeld (zie figuur 1); 202 voorvallen met zweefvliegtuigen of gerelateerd aan het zweefvliegbedrijf en 24 voorvallen met TMG's. Dit zijn zowel vrijwillig als verplicht te melden voorvallen. Het zijn unieke voorvallen. Als een voorval meerdere keren is gemeld, dan is deze als 1 voorval geteld. In de bijlage van deze nieuwsbrief is een overzicht opgenomen van de soort gemelde voorvallen en in welke vluchtfase deze plaatsvonden. Het aantal gemelde voorvallen over 2025 is ongeveer 10% hoger dan het aantal gemelde voorvallen over 2024. Evenals voorgaande jaren is in mei een piek te zien in het aantal meldingen.



Figuur 1. Aantal gemelde voorvallen per maand in 2025.

2.2. Veel gemelde voorvallen met zweefvliegtuigen



Figuur 2. Aantal gemelde voorvallen met zweefvliegtuigen per soort voorval.

Luchtruimschendingen

De meeste gemelde voorvallen betreffen luchtruimschendingen (zie figuur 2). Een deel van de meldingen betreft het doorkruisen van actieve para dropzones. Hier is in de nieuwsbrief zweefvliegen 2025-2 uitgebreider aandacht aan besteed. Het merendeel van de meldingen betreft het zonder toestemming en 2-zijdig radiocontact binnenvliegen van gecontroleerd luchtruim. Wat opvalt is dat bijna de helft van het aantal gemelde luchtruimschendingen plaatsvond in de maand mei. In de meldingen worden diverse oorzaken voor de luchtruimschendingen genoemd:

- LX-instellingen: de LX gaf geen luchtruimgrenzen aan, de luchtruimgrenzen waren minder goed zichtbaar na een update, de luchtruimgrenzen waren moeilijk zichtbaar, enzovoorts.
- Het flight-level kon niet op de transponder worden afgelezen: de transponder stond uit, de transponder was op een slecht zichtbare plek gepositioneerd, de transponder was niet goed afleesbaar door gebruik van een gepolariseerde zonnebril.
- Andere oorzaken: de piloot was zich niet bewust dat doordeweeks een andere hoogtelimiet geldt, de piloot was weggezet door wind tijdens het thermieken, afleiding en workload tijdens het thermieken, veel sterkere en hogere thermiek dan gewend, enzovoorts.

De meldingen en genoemde oorzaken benadrukken het belang van een goede vluchtvoorbereiding, threat & error management en situational awareness. Ook is van belang dat piloten weten hoe de digitale navigatie werkt en dat hier in de opleiding voldoende aandacht voor is.

Verkeer over en nabij de liebaan

Er zijn relatief veel meldingen over (motor)verkeer dat laag over of nabij een actieve liebaan vliegt. Het beeld is vergelijkbaar met afgelopen jaren, ondanks aandacht voor dit probleem vanuit sectorpartijen en de ILT-Luchtvaartautoriteit. Waar mogelijk blijft de ILT-Luchtvaartautoriteit contact opnemen met de betreffende piloten, om de kans op herhaling te verkleinen.

Safety issues tijdens de start

Diverse meldingen betreffen voorvallen tijdens de start. Meldingen gaan onder andere over kabelbreuken, grondzwaaien, gebruik van onjuiste breukstukken en afgebroken sleepstarts.



Safety issues tijdens de landing

Er zijn diverse meldingen over voorvallen tijdens de landing. Het betreft onder andere grondzwaaien, vaak doordat het vliegtuig net voor het landingsveld in hoog gras of heide terecht kwam. Ook zijn diverse harde landingen gemeld, waarvan meerdere door een overtrek na het beëindigen van een slipnadering.

Onjuiste montage of inspectie

Er zijn diverse voorvallen gemeld waarbij de montage of inspectie van het vliegtuig niet volledig of juist was uitgevoerd. Meldingen betreffen onder andere het vliegen zonder geborgde hoofdbout, een losschietende rolroeraansluiting tijdens de vlucht, losse voorwerpen in het vliegtuig na onderhoud en het vliegen met een onjuiste weight & balance door een niet verwijderd loodkussen.

Verlies van separatie en bijna-botsing

Er zijn diverse meldingen van verlies van separatie en bijna-botsingen. Een aantal meldingen betreft verlies van separatie tussen zweefvliegtuigen en motorvliegtuigen. Deze voorvallen vonden voornamelijk nabij het veld plaats, een enkele tijdens een overlandvlucht. Het merendeel van de meldingen betreft verlies van separatie tussen zweefvliegtuigen onderling. Deze voorvallen vonden voornamelijk plaats nabij het vliegveld tijdens het zoeken naar thermiek.

2.3. Voorvallen met zweefvliegtuigen – opvallende meldingen

Hieronder volgt een selectie van gemelde voorvallen die opvallen vanwege de ernst of het unieke karakter.

Kabel schiet los in begin van lierstart

Tijdens een lierstart schiet de kabel los. Het vliegtuig heeft al wel snelheid maar rolt nog over de grond. Er blijken enkele knikken in de ontkoppelkabel te zitten, waardoor deze na het openen van de haak door de geleiding moet worden teruggeduwd om te zorgen dat de haak goed dichtgaat. Dit was bekend en bij de briefing vermeld. De piloot die het toestel ging invliegen kwam echter pas na de briefing op het veld en was niet bekend met het probleem. Ook was het euvel niet in het journaal vermeld.

Let op: Bijzonderheden zoals een afwijkend functionerende ontkoppelkabel moeten als klacht of defect in het journaal worden genoteerd. Neem bij enige twijfel een vliegtuig buiten gebruik.

Verlies afdekplaat staartballast

Een DG-1000 verliest tijdens de vlucht de afdekplaat van de staartballast. Deze was waarschijnlijk niet goed gelockt maar dit is tijdens de cockpitcheck niet opgevallen. De afdekplaat was met tape afgeplakt. De ballastblokken zelf zijn niet verloren.

Kabel schiet los tijdens sleepstart

Tijdens een sleepstart schiet de kabel los op 120 meter hoogte. Het zweefvliegtuig maakt een 180 graden bocht en landt veilig. Nadat er aan zowel de sleephaak als aan de ontkoppelkabel geen bijzonderheden geconstateerd worden, wordt opnieuw een sleepstart gemaakt. De kabel schiet weer los, ditmaal tijdens het aantrekken van de kabel. Bij nader onderzoek blijkt een scharnierpunt van de haak te stroef, waardoor de haak bij het sluiten niet terug in de overcenter positie komt. Hierdoor lijkt deze wel gesloten, maar kan deze bij grotere krachten toch opengaan.



Los voorwerp onder zitting

Er wordt met een 2-zitter gevlogen nadat deze uit het onderhoud is gekomen. Tijdens een kunstvlucht wordt een los voorwerp gehoord. Na de vlucht wordt onder de voorste zitting een ringsleutel aangetroffen. De kans bestond dat de ringsleutel de stuurorganen zou blokkeren.

Zeer harde landing bij buitenlanding

Bij een buitenlanding raakt een zweefvliegtuig een greppel voor het veld, waarna een zeer harde landing volgt. De piloot is met ietsel opgenomen in het ziekenhuis. Het vliegtuig is zwaar beschadigd.

Kleppen deels geblokkeerd door kapkoord

Bij een kabelbreukoefening met een ASK-13 komt tijdens het bijprikken het kapkoord omhoog. Na het bijprikken valt het kapkoord om de kleppenhendel, waardoor de kleppen niet meer volledig open konden. Na dit voorval is het kapkoord zodanig aangepast dat dit niet meer voor kan komen.

Rolroeraansluiting schiet los tijdens de vlucht

Tijdens een vlucht schiet de aansluiting van het linker rolroer los. Het rolroer begint fors te klapperen. Het toestel blijft redelijk bestuurbaar. De piloot besluit om direct te landen en maakt een beheerste rugwindlanding.

Losgeschoten lager stabilo

Tijdens een lesvlucht is er na de start achter in de staart een bonkend geluid te horen. Het vliegtuig blijft normaal reageren. Vanwege het aanhoudende bonkende geluid wordt besloten om te landen. Aan de grond blijkt dat een van de twee lagers van het stabilo is losgeschoten, waardoor het stabilo op en neer kon bewegen.

Gevlogen met niet-geborgde hoofdbout

Nadat met een zweefvliegtuig 5 starts zijn gemaakt, blijkt 1 van de 2 hoofdbouten niet geborgd. De hoofdbout is ongeveer 1 centimeter naar buiten gekomen.

Sleepkabel niet ingelieerd

Na een sleepstart is de sleepvlieger vergeten de sleepkabel in te lieren. Hierdoor bestond de kans dat de sleepkabel op final eventuele passanten net buiten het vliegveld of het hek rond het vliegveld zou raken.

Losse veter blijft haken

Voorafgaand aan een lesvlucht zet de instructeur zijn voeten onder de pedalen zodat de leerling vrije uitslagen kan maken bij de cockpitcheck. Tijdens het rollen aan het begin van de lierstart wil de instructeur zijn voeten op de pedalen zetten, maar dan blijkt zijn veter vast te zitten achter de verstelknop van het voetenstuur. Hierdoor kan gedurende de vlucht maar met 1 voet het voetenstuur bedienen.

Zweefvliegtuig doorkruist para dropzone

Een 2-zitter drijft door een stevige wind een actieve para dropzone in. De piloot luistert de lokale frequentie uit, maar is in gesprek met zijn mede-vlieger en mist waarschijnlijk daardoor de one-minute call van het paravliegtuig. Zodra de piloot om zich heen parachutes ziet openen, verlegt hij onmiddellijk zijn koers. De piloot schatte de separatie met de para's in op een paar honderd meter. Een parachutist (mogelijk niet in beeld bij de piloot) schatte de separatie op 50-80 meter.



Het is raadzaam om in of nabij plekken met andere luchtsportactiviteiten altijd voor 2-zijdig radiocontact te zorgen. Dit voorkomt misverstanden en maakt het voor alle partijen mogelijk om intenties kenbaar te maken.

Bijna-botsing (1)

Een zweefvliegtuig vliegt richting het circuit. Om sneller te dalen worden de kleppen geopend en sneller gevlogen. Het zweefvliegtuig vliegt hierbij over een ander zweefvliegtuig zonder deze te zien. De separatie is minder dan 10 meter.

Bijna-botsing (2)

Een 2-zitter is nabij het vliegveld aan het thermieken op zo'n 550 meter hoogte. Plots geeft de FLARM een signaal dat er een vliegtuig achter de 2-zitter vliegt. Vervolgens vliegt een zelfstarter, met draaiende motor en in klimvlucht, onder de 2-zitter door. De separatie is circa 10 meter.

Harde landing door beslagen kap

Op een koude dag wordt met een 2-zitter een oefening kabelbreuk gedaan. Voorafgaand aan de start zijn de kappen beslagen. Tijdens de lierstart verdwijnt de damp en krijgt de piloot goed zicht. Direct na het ontkoppelen beslaan de kappen volledig en heeft de piloot geen zicht meer. De piloot besluit om rechtuit te landen. Door gebrek aan zicht wordt er te laat afgerond. Het vliegtuig raakt de grond tweemaal hard. De inzittenden hebben lichte klachten. Het vliegtuig heeft diverse schades.

Voorvallen tijdens zomerkampen

Wat opvalt is dat meerdere (ook ernstige) voorvallen tijdens kampen in het buitenland plaatsvonden. Uit meldingen blijkt niet altijd wat de oorzaak van een voorval is. Mogelijk spelen de andere omstandigheden dan op het thuisveld een rol. Denk aan andere referentiepunten, andere procedures bij het slepen, gebruik van kortere sleepkabels, optische illusies door helling in de start- en landingsbaan, enzovoorts. Hieronder volgen enkele voorvallen die plaatsvonden tijdens kampen.

Afgebroken sleepstart (1)

Tijdens het begin van een sleepvlucht (tevens lesvlucht) komt het zweefvliegtuig hoog achter het sleepvliegtuig. Het sleepvliegtuig besluit de kabel te kappen en stijgt net voor het eind van de baan op. Het zweefvliegtuig trekt de snelheid eruit, maakt een 180 graden bocht en landt veilig in tegenovergestelde richting.

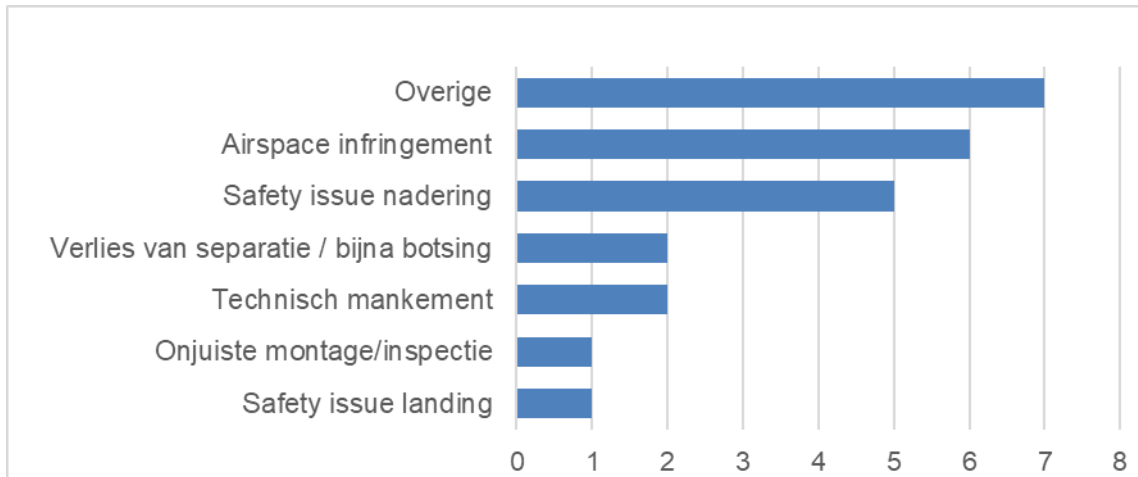
Afgebroken sleepstart (2)

Tijdens een sleepvlucht komt het zweefvliegtuig plots hoog achter het sleepvliegtuig. Een poging tot correctie is niet succesvol en de zweefvlieger besluit te ontkoppelen. Het zweefvliegtuig maakt een veilige landing. Het sleepvliegtuig klapt tegen de grond en raakt zwaar beschadigd. De sleepvlieger is ter controle naar het ziekenhuis gebracht.

Crash na asymmetrische overtrek in circuit

Een zweefvliegtuig komt te laag binnen om nog over de bommenrij het veld te halen. Het vliegtuig komt in een asymmetrische overtrek en crasht. De piloot is ter controle naar het ziekenhuis gebracht.

2.4. Voorvallen met TMG's



Figuur 3. Aantal gemelde voorvallen met TMG's per soort voorval.

Er zijn relatief weinig voorvallen met TMG's gemeld (zie figuur 3). Vanwege het lage aantal meldingen is het niet goed mogelijk om trends of patronen te benoemen. Het merendeel van de gemelde voorvallen is van procedurele aard. Denk aan het afwijken van RT-procedures, oplijnen zonder clearance, het niet volgen van circuitprocedures en niet correct opvolgen van aanwijzingen van de toren.

Een opvallende melding gaat over het verlies van motorvermogen op final. Het vliegtuig moet daardoor een noodlanding maken op het terrein buiten het vliegveld. Het vliegtuig raakt een aantal struiken en loopt schade op. De inzittenden blijven ongedeerd.

2.5. Bijlage: Aantal en soort gemelde voorvallen in 2025

Voorvallen met zweefvliegtuigen (1/3)	Standing	Lierstart	Sleepstart	Zelfstart	En-route	Nadering	Landing	Buitenlandin	Veldbedrijf	Totaal
Safety issue start		19	8	1						28
Afgebroken sleepstart			2							2
Gebruik onjuist breukstuk		3	3							6
Grondzwaai			2							2
Kabel schiet los		1								1
Kabel voortijdig strakgetrokken		1								1
Kabel/voorloopstuk meegeliert		2								2
Kabelbreuk <200 m		1								1
Kabelbreuk > 200 m		6								6
Motorvliegtuig vliegt onder lierkabel door		1								1
Onvoldoende acceleratie		1								1
Onvoldoende motorvermogen				1						1
Sleepkabel schiet los <200 m			1							1
Start tijdens landing vliegtuig		1								1
Te langzaam gelierd		2								2
Safety issue nadering						2				2
Kleppen deels geblokkeerd						1				1
Te laag binnenkomen						1				1
Safety issue landing							17	2		19
Grondzwaai							5	1		6
Harde landing							6	1		7
Harde landing door beslagen kap							1			1
Harde landing na slip							3			3
Object geraakt							1			1
Overshoot							1			1
Airspace infringement					40					40
Airspace infringement					33					33
Doorkruisen para dropzone					7					7
Onjuiste configuratie		4	2		3		2			11
Geen mode C					1					1
Kap niet vergrendeld		1			1					2
Kleppen open/niet in de lock		3	2							5
Overschrijding max snelheid turbo					1					1
Wiel in landing							2			2



Voorvallen met zweefvliegtuigen (2/3)	Standing	Lierstart	Sleepstart	Zelfstart	En-route	Nadering	Landing	Buitenlandin	Veldbedrijf	Totaal
Onjuiste montage/inspectie	7	3			8					18
Accu's niet goed geborgd	3									3
Geen snelheidsindicatie		1								1
Hoofdbout niet geborgd	1									1
Inspectieluikje losgeschoten		1			1					2
Loodkussen niet verwijderd					1					1
Los voorwerp onder zitting					2					2
Luik staartballast verloren					1					1
Onjuiste borging stabilo	1									1
Onjuiste transpondersetting		1								1
Onjuiste vliegtuigboeken mee					1					1
Rolroeraansluiting schiet los					1					1
Rolroeraansluitingen niet geborgd	1									1
TE buis onjuist gemonteerd					1					1
TE buis ontbrak	1									1
Safety issue veldbedrijf									16	16
Afstemming met andere veldgebruikers									4	4
Letsel bij afhaken kabels									1	1
Lierkabel valt over zweefvliegtuig									1	1
Onbevoegden op lierbaan									1	1
Onwenselijk gedrag/communicatie									2	2
Overstekend voertuig tijdens starten/landen									2	2
Persoon kruist lierkabels									1	1
Schade tijdens grondtransport									1	1
Sleepvliegtuig landt met niet ingelieerde sleepkabel									1	1
Spullen op veld laten liggen									1	1
Veldconditie - letsel door kuil									1	1
Technisch mankement	2				3					5
Defecte voetenstuurverstelling					1					1
Gebroken stootstang	1									1
Knuppel verkeerd gemonteerd	1									1
Lager stabilo schiet los					1					1
Onvoldoende vermogen turbo					1					1



Voorvallen met zweefvliegtuigen (3/3)	Standing	Lierstart	Sleepstart	Zelfstart	En-route	Nadering	Landing	Buitenlandin	Veldbedrijf	Totaal
Verkeer over / nabij lierbaan									38	38
Drone									3	3
Helikopter									4	4
Luchtballon									1	1
Microlight									1	1
Modelvliegtuig									1	1
Motorvliegtuig									27	27
Zweefvliegtuig									1	1
Verlies van controle						1				1
Crash na asymmetrische overtrek						1				1
Verlies van separatie / bijna botsing		2			12	2	2			18
Zweefvliegtuig - motorvliegtuig					5	1				6
Zweefvliegtuig - parachutist		1			1					2
Zweefvliegtuig - zweefvliegtuig		1			6	1	2			10
Overige	2	1			2				1	6
Schade aan romp	1									1
Schade kapscharnier	1									1
Schade sleepvliegtuig									1	1
TCAS melding door zweefvliegtuig					2					2
Veter vast achter voetenstuur		1								1
Eindtotaal	11	29	10	1	68	5	21	2	55	202

	Start	Taxi	En-route	Nadering	Landing	Eindtotaal
Voorvallen met TMG's						
Safety issue nadering				5		5
Afsnijden in het circuit				1		1
Afwijken van circuitprocedures				3		3
Onjuiste circuitrichting				1		1
Safety issue landing					1	1
Van baan geraakt door crosswind					1	1
Airspace infringement			6			6
Airspace infringement			5			5
Doorkruisen para dropzone			1			1
Onjuiste montage/inspectie			1			1
Onjuiste hoogtemeterinstelling			1			1
Technisch mankement			1	1		2
Niet functionerende transponder			1			1
Noodlanding na verlies vermogen				1		1
Verlies van separatie / bijna botsing			1	1		2
TMG - motorvliegtuig			1	1		2
Overige	1	1	2	1	2	7
Afwijken van RT procedures	1			1		2
Niet opvolgen aanwijzingen			1			1
Runway incursion			1		2	3
Taxi naar verkeerde fuel station		1				1
Eindtotaal	1	1	11	8	3	24

Toelichting bij tabellen Voorvallen met zweefvliegtuigen (1-3) en Voorvallen met TMG's

- De tabellen geven weer wat het voorval was en in welke vluchtfase deze zich voordeed of werd opgemerkt.
- Een voorval kan in meerdere categorieën passen. Bijvoorbeeld 'safety issue tijdens de nadering' en 'verlies van separatie/bijna botsing'. Een voorval is in dat geval in 1 van de categorieën opgenomen.
- De vluchtfase 'En-route' betreft zowel lokale- als overlandvluchten. Uit meldingen blijkt niet altijd wat voor soort vlucht het is. Vandaar dat hier geen onderscheid in is gemaakt.
- Uit de meldingen blijkt niet altijd of een voorval onder een DTO plaatsvond. Vandaar dat er geen onderscheid is gemaakt tussen voorvallen die plaatsvonden binnen en buiten het lesbedrijf.
- Het soort voorval zegt niets over de oorzaak. Verschillende soorten voorvallen kunnen dezelfde oorzaak hebben. En verschillende oorzaken kunnen leiden tot eenzelfde soort voorval. Het is aan de safety commissies van de clubs en DTO's om te onderzoeken wat de oorzaken van een voorval zijn geweest.



Dit is een uitgave van:

ILT-Luchtvaartautoriteit

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag

T 088 489 00 00

www.ilent.nl

@InspectieLenT

Januari 2026