



Nieuwsbrief zweefvliegen 2025-2

Datum: 28 augustus 2025

De nieuwsbrief zweefvliegen is gericht aan alle DTO's die één of meerdere (S) opleidingen hebben gedeclareerd. In deze nieuwsbrief komen de volgende onderwerpen aan bod:

1. Workshop veiligheid zweefvliegen
2. Motorverkeer over zweefvliegvelden
3. Zweefvliegtuigen in paradropzones
4. Procedures en signalen onderschepping

1. Workshop veiligheid zweefvliegen

Gedurende de wintermaanden heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit op meerdere plekken in het land workshops over veiligheid voor zweefvliegclubs gehouden. Bij elke workshop was een vertegenwoordiging van meerdere clubs aanwezig. De workshops gingen in op veiligheidsmanagement en de daarmee samenhangende wetgeving, begrippen en methodes. Ook zijn vragen en voorbeelden uit de praktijk gedeeld en besproken. Hieronder volgt een toelichting op enkele vragen die meermaals naar voren kwamen en die ook voor andere clubs interessant kunnen zijn.

Veiligheid tijdens wedstrijden

Tijdens één van de bijeenkomsten kwam de vraag naar voren wie verantwoordelijk is voor veiligheid tijdens wedstrijden. Verantwoordelijkheden zijn als volgt:

- De gebruiker van het terrein heeft een aantal verantwoordelijkheden ten aanzien van veiligheid. Deze zijn vastgelegd in bijvoorbeeld de 'Regeling Veilig gebruik Luchthavens en andere Terreinen' of de 'Regeling recreatieve luchtvaart op militaire luchthavens'.
- De piloot is zelf verantwoordelijk voor het op orde hebben van zijn eigen papieren en de luchtwaardigheid van zijn vliegtuig. Het staat de gebruiker van het terrein of de wedstrijdorganisatie vrij om een controle op de papieren uit te voeren en om te besluiten om personen of vliegtuigen wel of niet toe te laten.
- Voor een veilige uitvoering van een sleepstart is zowel de piloot van het zweefvliegtuig als van het sleepvliegtuig verantwoordelijk. Samen hebben ze procedures, prestaties en condities te bespreken en te overwegen. De wedstrijdorganisatie kan natuurlijk aan de veiligheid bijdragen door de randvoorwaarden te scheppen voor een veilige start; idealiter komen de piloten met de toegewezen startpositie (en daarmee baanlengte) en toegewezen sleepvliegtuig niet voor een situatie te staan waarin geen of onvoldoende veiligheidsmarges zijn.
- Voor een veilige uitvoering van de lierstart is de piloot primair verantwoordelijk. De lierist is verantwoordelijk voor de bediening van de lier. De eigenaar van de lier is verantwoordelijk voor de deugdelijkheid ervan.
- De wedstrijdorganisatie of vereniging die de wedstrijd organiseert, is verplicht om een systeem te hebben voor het melden van voorvallen. Dit op basis van regulation (EU) 376/2014, article 4, 5 en 6.

Veiligheidscommissie versus bestuur

Wat als het bestuur een advies van een veiligheidscommissie niet opvolgt? Deze vraag kwam meermaals voorbij. Juridisch ligt de verantwoordelijkheid voor veiligheid bij het bestuur van de vereniging en bij de representative van de DTO. Het bestuur en de representative kunnen een veiligheidscommissie instellen om hen te adviseren en te ondersteunen, maar een veiligheidscommissie heeft geen formele status.

Er kunnen allerlei redenen zijn om een advies van een veiligheidscommissie niet over te nemen. Tegelijk wordt een advies niet voor niks gegeven; het doel is altijd het beperken van risico's. In welke mate risico's acceptabel zijn, is te vinden in het veiligheidsbeleid van elke vereniging en DTO. Zijn risico's ook zonder opvolging van het advies van de veiligheidscommissie nog acceptabel? Dan is er geen knelpunt. Zijn risico's zonder opvolging van het advies niet of alleen onder voorwaarden acceptabel? Dan kan het bestuur c.q. de representative het advies niet zomaar naast zich neerleggen. Dat kan alleen als andere maatregelen worden genomen om het risico voldoende te beperken en/of te monitoren.

Veiligheid en gezond verstand

In de workshop kwamen veel definities en methodes voorbij. Dit riep soms de vraag op of dat allemaal nodig is en of veiligheid niet gewoon een kwestie is van gezond verstand. Ook tijdens inspecties komen er soms vragen van soortgelijke strekking. Gezond verstand helpt natuurlijk om veilig te vliegen, maar is niet voldoende. Het merendeel van de voorvallen wordt immers veroorzaakt door menselijke fouten. Niet iedereen overziet alle risico's, de behoefte om te vliegen kan iemands inschatting van risico's beïnvloeden en mensen maken simpelweg fouten. Veiligheid vraagt daarom een systematische aanpak, met ingrediënten zoals een veiligheidsmanagementsysteem, identificatie van gevaren, classificatie van risico's, just culture, threat & error management, checklists en procedures, enzovoorts. Alleen daarmee kunnen risico's effectief inzichtelijk gemaakt worden en worden beheerst.

Vervolg op de workshops

Een aantal deelnemers gaf naderhand aan interesse te hebben in een vervolg op de workshop of een soortgelijke sessie tijdens bijvoorbeeld een FI(S) refresher. De ILT-Luchtvaartautoriteit werkt hier graag aan mee. Is er vanuit uw club interesse in een vervolg? Neem dan contact op met uw inspecteur.

2. Motorverkeer over zweefvliegvelden

Motorverkeer dat over een actieve liebaan vliegt blijft een groot aandachtspunt. Ook dit seizoen zijn er diverse meldingen van overvliegend motorverkeer. De ILT-Luchtvaartautoriteit neemt waar mogelijk contact op met de piloot. Als het motorvliegtuig in het buitenland is geregistreerd, stuurt de ILT-Luchtvaartautoriteit de melding door aan de betreffende autoriteit.

Wat opvalt is dat overvliegend verkeer soms wel binnen de club of via het [KNVVl meldportaal](#) wordt gemeld, maar niet altijd wordt doorgezet naar het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL). Meld dergelijke voorvallen altijd ook bij het ABL. In het meldportaal kan dat eenvoudig door 'ABL' aan te vinken. Alleen dan kan de ILT-Luchtvaartautoriteit actie ondernemen.

3. Zweefvliegtuigen in paradropzones

Er zijn dit seizoen diverse meldingen over zweefvliegtuigen die door een actieve paradropzone vlogen. Dit is zeer risicovol. Het doorkruisen van de paradropzones heeft onder andere geleid tot een near miss tussen een zweefvliegtuig en parachutist en het uitstellen en afbreken van droppings. Soms waren zweefvliegers niet op de hoogte van de dropzone. Soms waren zweefvliegers wel op de hoogte van de dropzone maar hadden zij de 'one-minute call' van het paravliegtuig voorafgaand aan het springen gemist. Dat kwam onder andere door afleiding (gesprek met een medevlieger en zoeken naar thermiek) en door selectie van de verkeerde frequentie.

Bereid je vlucht goed voor en zorg dat je weet waar andere luchtsporters actief kunnen zijn. Wil je een paradropzone doorkruisen? Zorg dan voor tweezijdig radiocontact. Dit voorkomt misverstanden en maakt het voor alle partijen mogelijk om intenties kenbaar te maken. Neem al naar gelang de situatie contact op met de toren van het vliegveld, Dutch MIL of Amsterdam Info.

4. Procedures en signalen onderschepping

Zowel dit seizoen als vorig seizoen is er een situatie geweest waarbij een zweefvliegtuig door een helikopter van de politie of het leger is onderschept omdat het zweefvliegtuig zich ergens bevond waar dit niet mocht. De procedures en signalen voor het onderscheppen en onderschept worden staan beschreven in SERA.11015. Deze procedures en signalen moeten bij de vliegtuigpapieren zitten (op basis van SAO.GEN.155), maar tijdens inspecties blijken deze vaak te ontbreken. Neem deze informatie op in de vliegtuigpapieren voor zover dit nog niet is gedaan.

Dit is een publicatie van de luchtvaartautoriteit van de Inspectie Leefomgeving en Transport | Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag | 088 489 00 00 | www.luchtvaartautoriteit.nl | @InspectieLeenT

De Inspectie Leefomgeving en Transport werkt aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen.