



# Nieuwsbrief Zweefvliegen 2023-1

Datum: 22 februari 2023

Enkele keren per jaar publiceert ILT een DTO nieuwsbrief. Gezien de specifieke aard van zweefvliegopleidingen, die vaak in verenigingsverband plaatsvinden, wil ILT hier graag apart aandacht aan besteden. Vandaar deze nieuwsbrief, gericht aan alle DTO's die één of meerdere (S) opleidingen hebben gedeclareerd. In deze nieuwsbrief vindt u de volgende onderwerpen:

1. Aandachtspunten uit toezicht afgelopen periode
2. Hoe geeft ILT het toezicht vorm?
3. Welke FI(S) vluchten vallen onder de DTO?
4. Notatie FI(S) bevoegdheden op brevet
5. FI(S) recency eisen: demonstratievlucht met FIFI
6. Herintreders
7. Ongevallen en incidenten tijdens de lierstart
8. Website zweefvliegen

## 1. Aandachtspunten uit toezicht afgelopen periode

In 2021 en 2022 heeft ILT bij bijna alle DTO's een inspectie uitgevoerd. De belangrijkste aandachtspunten hieruit vindt u hieronder.

### Wet- en regelgeving

ILT ziet dat de overgang naar lesgeven onder de DTO structuur en de introductie van Part-SAO en SFCL veel van verenigingen vraagt. Steeds meer vraagt de zweefvliegsport en alles wat erbij komt kijken een professionele benadering. Van complexere regelgeving en luchtruim, geavanceerdere vliegtuigen en instrumentaria tot vlieglocaties die onder druk staan. De uitdaging is om daarbij het hobbymatige karakter te behouden. De zweefvliegerij zet zich hier al sterk voor in door de krachten te bundelen. Meerdere clubs hebben gezamenlijk soms erg geavanceerde apps en websites ontwikkeld die de administratie voor veel zweefvliegers en DTO's vereenvoudigt. Ook het centrale meldportaal van de KNVvL voor het melden van voorvallen draagt eraan bij dat niet iedere vereniging zelf een volledig systeem hoeft op te zetten.

Een aandachtspunt is het kennisniveau van de wet- en regelgeving. Bij inspecties blijkt soms dat de representatieve en/of HT nog niet goed de weg in de regelgeving weten te vinden. Dit is wel van belang. Met het indienen van het DTO declaratieformulier verklaren de representatieve en HT dat de DTO aan de wet- en regelgeving voldoet. Dit betekent dat de DTO bekend moet zijn met de regelgeving en op de hoogte blijft van wijzigingen. Daarnaast zijn de representatieve en HT vanuit hun functie vaak ook een 'vraagbaak' en voorbeeld voor instructeurscorps en leden.

Voor het bijhouden van wet- en regelgeving heeft ILT in 2022 een informatieblad met tips uitgegeven. Is er twijfel over hoe bepaalde regelgeving geïnterpreteerd moet worden? Neem dan contact op met uw inspecteur.

## Opleidingen

Een DTO moet informatie bijhouden van cursisten en de opleidingen die ze volgen (DTO.GEN.220-Record keeping). De belangrijkste aandachtspunten hierin zijn de volgende:

- **Monitoren voortgang theorie**  
Een van de verantwoordelijkheden van de HT is om toe te zien op de progressie van studenten (DTO.GEN.210). Dit geldt ook voor de theorie-opleiding. Dat betekent dat de HT op enige wijze zicht moet houden op de termijnen waarbinnen een leerling het theorie-examen en praktijkexamen moet halen (SFCL.135(c) en (d)). Dit gebeurt nog niet altijd, terwijl het veel kan helpen als een HT tijdig met een leerling in gesprek gaat over (wederzijdse) verwachtingen en oplossingen als hij of zij uit de termijnen dreigt te lopen.
- **Solo vliegen zonder vereiste oefeningen**  
ILT komt regelmatig tegen dat leerlingen solo vliegen terwijl in de progressiekaart nog niet alle daarvoor benodigde oefeningen zijn afgetekend. Laat een leerling pas solo als zeker is dat alle vereiste oefeningen zijn gedaan én afgetekend.
- **Administratie van vervolgoedingen**  
SPL houders die een opleiding volgen voor bijvoorbeeld FI(S), Aerobatic, TMG privileges of Sailplane towing rating, vallen ook onder de DTO. Het valt op dat de administratie van deze opleidingen niet altijd op orde is:
  - Zorg dat de (deputy) HT toegang heeft tot de werkboeken en progressiekaarten van deze leerlingen en op de hoogte is van de voortgang;
  - Vul progressiekaarten en werkboeken volledig in. In het FI(S) werkboek zijn invulvelden voor feedback, maar staat soms niets. Geef heldere feedback, dat helpt de leerling;
  - Leg in de administratie vast of leerlingen het juiste brevet en geldige privileges voor de opleiding hebben. Zie DTO.GEN.220 (a)(3) voor de vereisten.

## Veiligheid

Veiligheid krijgt veel aandacht in de zweefvliegerij. In dagelijkse briefings, seizoensopeners, nieuwsbrieven, voorvalanalyses, een centraal meldportaal, et cetera. En iedere vereniging heeft een actieve safety commissie. Wat opvalt is dat de werkwijze van safety commissies niet altijd overeenkomt met de werkwijze van hun eigen safety policy. Ook is de policy soms nog opgezet volgens een oud format, uitgaand van een ATO structuur, terwijl deze gebruikt wordt voor de vereniging en daaraan gelieerde DTO. Daarnaast zijn de safety policies soms lijvige documenten waarin informatie, zeker op een klein scherm, lastig te vinden is. Het kan daarom raadzaam zijn om de safety policy tegen het licht te houden. Wat staat er in de regelgeving, hoe wil de DTO / vereniging hier invulling aangeven en wat betekent dat voor de safety policy? Enkele specifieke aandachtspunten zijn hieronder benoemd.

- **Meten effectiviteit mitigerende maatregelen**  
Een verplicht onderdeel van de safety policy is het meten van de effectiviteit van mitigerende maatregelen. Anders gezegd: hebben maatregelen om risico's te beperken voldoende effect? Veel DTO's vinden dit lastig omdat voorvallen divers en soms erg incidenteel zijn. Bovendien ontstaat op den duur een lange lijst met voorvallen en maatregelen die allemaal gemonitord moeten worden. Enkele tips:
  - Bundel voorvallen naar soort. Bijvoorbeeld: technische mankementen, luchtruimschendingen, near misses, et cetera. En beoordeel periodiek of het aantal en/of de ernst van de voorvallen per categorie is verminderd. Ter illustratie onderstaand een voorbeeld.

- Stimuleer het melden van voorvallen binnen de club, ook als deze niet direct een onveilige situatie opleverden. Als er geen incidenten in een vliegbedrijf zijn, wil dat niet zeggen dat het veilig is. Het kan zijn dat het telkens nét niet fout gaat. Elke situatie waarbij de kans op een incident net wat groter was, helpt om zicht te krijgen op zwakke plekken in het vliegbedrijf en te bepalen of maatregelen effectief zijn;
- Neem in de analyse alle risico's en mitigerende maatregelen mee, niet alleen op basis van (nieuwe) voorvallen. Vaak hebben clubs al jarenlang bepaalde maatregelen om risico's te beperken. Deze zijn zo 'ingesleten' dat deze niet meer als maatregel worden gezien. Het helpt om ook deze risico's en maatregelen in beeld te houden, met risicoclassificatie voor en na de maatregelen.

Categorie	Aantal voorvallen periode x	Risicoclassificatie (kans x effect)	Maatregelen	Geschatte risicoclassificatie na maatregelen	Evaluatie periode y
Technische mankementen	3	3B	Maatregel 1 Maatregel 2 ...	2E	Geen voorvallen. Maatregelen lijken toereikend. Blijven monitoren.
Luchtruim-schendingen	1	4D	Maatregel 1 Maatregel 2 ...	1D	2x voorgevallen. Maatregelen niet toereikend, herzien.
Near misses	0	3B	Maatregel 1 Maatregel 2 ...	1C	Geen voorvallen. Maatregelen toereikend. Blijven monitoren.

*Voorbeeld van hoe voorvallen, risicoclassificatie, maatregelen en effectiviteit bijgehouden kunnen worden.*

- **Melden bij ABL en OVV**

Een vereist onderdeel in de safety policy is 'occurrence reporting', het melden van voorvallen. Piloten zijn verplicht om bepaalde voorvallen te melden bij het ABL en OVV. Dat mag direct of via het systeem van bijvoorbeeld de vereniging. In de praktijk is niet altijd duidelijk wie meldingen doorzet aan het ABL en OVV en wat er gemeld moet worden. Enkele tips:

- Maak in de safety policy en meldprocedure duidelijk wie voorvallen bij het ABL en OVV meldt. Verwacht de club / DTO dat de melder zelf bij het ABL en OVV melding maakt of doet de safety commissie van de club dat namens de melder?
- Maak duidelijk welke voorvallen gemeld moet worden. Veel clubs hebben op hun website een link naar een meldportaal of knop voor het melden van voorvallen. Heel toegankelijk, alleen is niet altijd duidelijk wanneer een voorval ook aan het ABL en OVV gemeld moet worden. Neem daarom de lijst met verplicht bij het ABL te melden voorvallen (zie verordening [\(EU\) 2015/1018 Annex V](#)) en definities van bij het OVV te melden voorvallen (ernstig incident en ongeval) op in online meldportalen en safety policy.

## Instructeurs

De regelgeving geeft aan dat een DTO van instructeurs onder andere hun instructiebevoegdheden en geldigheid van 'licences, ratings and certificates' moet bijhouden (AMC1 DTO.GEN.210(d)(e)). Dit betekent dat de geldigheid van brevetten en FI(S) bevoegdheden bijgehouden moet worden. In de praktijk blijkt soms onduidelijk wat hieronder wordt verstaan. Vandaar een toelichting:

- Een SPL vervalt niet, maar is niet per definitie geldig. EASA geeft aan dat een brevet geldig is als één of meerdere privileges van het brevet uitgeoefend mogen worden. Dat betekent dat de brevehouder aan de recency eisen voor het SPL (SFCL.160) en minimaal één startmethode (SFCL.155) moet voldoen. Een DTO moet dit dus ook monitoren.
- De FI(S) bevoegdheid is geldig als aan de recency eisen (SFCL.360(a)) wordt voldaan. Dat betekent dus dat een DTO in beeld moet hebben of een instructeur aan de recency eisen voldoet of een Assessment of Competence (AoC) heeft gedaan.

Voor het eenvoudig monitoren van recency zijn diverse digitale oplossingen beschikbaar. Ook kan de DTO periodiek nagaan tot wanneer instructeurs aan de recency eisen voldoen, om zo voor de komende periode zeker te stellen dat instructeurs bevoegd zijn.

## 2. Hoe geeft ILT het toezicht vorm?

ILT geeft het toezicht vorm op basis van de Europese regelgeving. Toezicht op DTO's moet minimaal bestaan uit inspecties en onaangekondigde inspecties. Een inspectie moet minimaal binnen 72 maanden na de declaratie of laatste inspectie plaatsvinden. Ook moet het toezicht risico gestuurd zijn en gebaseerd op onder andere de complexiteit van activiteiten, ingeschatte risico's van de opleidingen en resultaten uit eerder toezicht (ARA.GEN.305(f) en bijbehorende AMC's).

Op basis hiervan plant ILT frequenter inspecties bij grotere en complexere DTO's. Bijvoorbeeld DTO's die structureel op meerdere locaties lesgeven of veel soorten opleidingen verzorgen. Ook plant ILT minder frequent inspecties als blijkt dat een DTO de materie in de vingers heeft. Belangrijke indicaties daarvoor zijn bijvoorbeeld als een DTO de regelgeving beheerst, een volledig werkend safety beleid heeft en in staat is om eigen tekortkomingen te zien en zichzelf te verbeteren.

### Toezicht komende jaren

Omdat de regelgeving, de DTO-structuur en het toezicht daarop nog betrekkelijk nieuw zijn, kiest ILT in de komende periode voor relatief frequent toezicht. ILT zal daarom binnen 1 à 2 jaar na de eerste inspectie nogmaals langskomen voor één of enkele inspecties. Er zijn verschillende soorten inspecties mogelijk:

- Reguliere inspecties waarin een deel of de volledige DTO-scope wordt behandeld;
- Inspectie op hoe invulling aan training (zoals de FI(S) refresher seminar) wordt gegeven;
- Inspecties op het veld, aangekondigd of onaangekondigd. Denk aan steekproeven op onder andere vliegtuigboeken, logboeken, brevetten en medicals (*note: het kan zijn dat ook leden die niet onder de DTO vallen naar hun papieren wordt gevraagd. De DTO is logischerwijs niet verantwoordelijk voor eventuele tekortkomingen daarin.*)

Naast bovengenoemd toezicht kunnen verenigingen en vliegtuigeigenaren ook te maken krijgen met toezicht vanuit andere expertises van ILT. Bijvoorbeeld voor inspecties op vliegtuigen en bijbehorende administratie of inspectie van het luchtvaartterrein.

### 3. Welke FI(S) vluchten vallen onder de DTO?

ILT krijgt regelmatig de vraag of checkstarts en trainingsvluchten die een instructeur afneemt onder de DTO vallen. In Part-SFCL staat bij opleidingen aangegeven als deze door een ATO of DTO verzorgd moeten worden. Dit is niet het geval voor trainingsvluchten. Iedere bevoegde instructeur kan een trainingsvlucht afnemen en aftekenen in het logboek van de brevethouder. Hetzelfde geldt voor demonstratievluchten om met passagiers te mogen vliegen. Iedere bevoegde instructeur mag deze afnemen. Een DTO hoeft hier dus geen administratie van bij te houden of melding van te maken in het jaarrapport. Checkvluchten met brevethouders, bijvoorbeeld aan het begin van het seizoen of voor een nieuw type vliegtuig, zijn niet benoemd in de regelgeving en hebben dus geen formele status in relatie tot de DTO. Deze vallen dus ook niet onder de DTO.

### 4. Notatie FI(S) bevoegdheden op het brevet

Het blijkt niet altijd duidelijk hoe op het brevet staat waar een instructeur les in mag geven. Een instructeur mag lesgeven voor alle privileges en ratings die in de kolom 'Restrictions' in de kolom achter 'FI(S)' op het brevet zijn vermeld. Dus ook om voor een bepaalde startmethode les te mogen geven, moet deze achter FI(S) op het brevet staan. Ter illustratie onderstaand een tabel met alle mogelijke notaties op het SPL. Deze notatie is van toepassing op alle brevetten die vanaf de invoering van Part-SFCL op 8 april 2020 zijn uitgegeven.

Instructeurs die een brevet hebben dat vóór de invoering van Part-SFCL is uitgegeven, hebben mogelijk een afwijkende notatie. Het gaat om zweefvliegcertificaten die zijn uitgegeven onder Part-FCL: het LAPL-S en FCL SPL. Op deze brevetten zijn niet alle privileges en ratings vermeld waarvoor de instructeur mag lesgeven. Er geldt: de instructeur heeft dezelfde instructiebevoegdheden die hij of zij als GPL-houder ook had. Haalt de instructeur een nieuwe bevoegdheid en wil hij of zij hier ook in lesgeven, dan zal een nieuw brevet aangevraagd moeten worden. De instructeur krijgt dan een nieuw brevet waarop alle instructiebevoegdheden worden vermeld.

Class/Type/IR	Restrictions
FI(S)	Restricted, Sailplane, Winch launch, Car launch, Aerotow launch, Self launch, Bungee launch, TMG, Basic aerobatic, Advanced aerobatic, Cloud flying, Sailplane Towing, Banner Towing, Night, FI(S)

*Brevetnotatie: achter FI(S) is vermeld voor welke bevoegdheden een instructeur les mag geven*

### 5. FI(S) recency eisen: demonstratievlucht met FIFI

Voor de FI(S) bevoegdheid geldt een aantal recency eisen. Een hiervan is dat een instructeur in de afgelopen 9 jaar een demonstratievlucht met een FIFI gemaakt moet hebben, zie SFCL.360(a)(2). Dit leidt tot de vraag wanneer deze 9 jaar ingaan voor degenen die al een instructiebevoegdheid hadden op het GPL. ILT hanteert hiervoor de datum waarop het GPL is omgezet naar een FCL brevet (een LAPL-S of FCL SPL) of SFCL brevet (een SFCL SPL). De conversie mag worden beschouwd als het voldoen aan de eisen voor een demonstratievlucht. Binnen 9 jaar na de datum van conversie zal de FI(S) dus een demonstratievlucht moeten maken. De procedure voor de demonstratievlucht is beschreven in dit [informatieblad](#).

## 6. Herintreders

Veel DTO's krijgen te maken met 'herintreders'; personen die in het verleden een zweefvliegbrevet hebben gehad en na een lange pauze weer willen beginnen met zweefvliegen. Vanwege hun ervaring in het verleden zijn deze personen binnen no-time weer solo en slagen ze voor het SPL examen. Soms blijkt bij het examen of de brevetaanvraag echter dat ze nog niet aan alle vereisten voor het SPL voldoen.

Daarom een paar aandachtspunten:

- Heeft iemand nog een KNVvL GPL, dan kan de kandidaat deze onder voorwaarden converteren naar het SPL. De voorwaarden staan in het [conversierapport GPL-SPL](#). Een voorloper van het GPL kan niet worden geconverteerd. De kandidaat zal dan de hele SPL opleiding moeten doorlopen. Wel zijn er gedeeltelijke vrijstellingen mogelijk als de kandidaat een geldig FCL of BFCL brevet heeft.

*Note: ILT ziet dat voor herintreders vooral de opleidingseis van 10 uur dual flight instruction (SFCL.130(a)(2)(i)) erg zwaar is. Dit is vaak veel meer dan wat nodig is om de kandidaat op examenniveau te brengen. Ook vraagt dit veel instructiecapaciteit van de DTO. Daarom stemt ILT met EASA af of het conversierapport GPL - SPL zodanig aangepast kan worden dat een DTO mag afwijken van deze eis. Zodra hierover meer bekend is, zal ILT dit communiceren.*

- Soms vliegen herintreders na een paar DBO-starts weer solo. Let er op dat voor het solo gaan alle vereiste oefeningen op de progressiekaart zijn uitgevoerd en afgetekend. De kandidaat is immers een gewone leerling zonder brevet en moet alle oefeningen doorlopen. Bovendien: iemand mag het vliegen niet zijn verleerd maar bijzondere manoeuvres en noodprocedures kunnen wel zijn weggezaakt.

## 7. Ongevallen en incidenten tijdens de lierstart

Het afgelopen seizoen zijn er helaas meerdere ongevallen en ernstige incidenten geweest tijdens de lierstart. Er zijn nog geen oorzaken bekend. De lierstart is een kritische fase in de vlucht; zonder adequate reactie kan een verstoring zoals tip op de grond of kabelbreuk zeer snel leiden tot een oncontroleerbare en levensgevaarlijke situatie. Veel clubs besteden hier al aandacht aan in bijvoorbeeld briefings, safety meetings of bij de opening van het seizoen. Des te opvallender is het dat er in korte tijd meerdere voorvallen plaatsvonden. Vandaar dat ILT ook via deze weg aandacht wil vragen voor risico's van de lierstart.

Wat kan je als DTO of club doen om de risico's te beperken? Enerzijds de kans op gevaarlijke situaties beperken, anderzijds trainen voor mogelijk gevaarlijke situaties. Bijvoorbeeld door het volgende:

- Zorg voor een veilig terrein (o.a. kort gras en vrij van kuilen);
- Onderhoud het materiaal zoals lier, kabels, voorloopstukken en lichtinstallatie goed;
- Voer dagelijkse inspecties en cockpitchecks volledig uit;
- Houd tiplopers, lichtgevers en lieristen scherp (wanneer breek je een start wel of niet af?);
- Train vliegers ook na de SPL opleiding op:
  - de lierstart: oefening kabelbreuk en theoretische kennis (invalshoek, snelheid, rotatiesnelheid, et cetera);
  - herken en herstel van de (asymmetrische) overtrek, vrilles en andere ongewone vliegstanden;
- Maak vliegers bewust van hun eigen kunnen; wat op de ene dag een goede combinatie van vlieger, vliegtuig en (weers)omstandigheden is, kan op de andere dag net te uitdagend zijn;
- Meld en analyseer situaties waar veiligheid in het geding is geweest, ook als deze goed zijn afgelopen.

## 8. Website zweefvliegen

Op deze website vindt u informatie over zweefvliegen voor piloten en DTO's:

[Zweefvliegen](#) | [General aviation](#) | [Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\) \(ilent.nl\)](#)

---

*Dit is een publicatie van Inspectie Leefomgeving en Transport | Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag | 088 489 00 00 | [www.ilent.nl](http://www.ilent.nl) | [@InspectieLeNT](https://twitter.com/InspectieLeNT)*

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