



Nieuwsbrief Zweefvliegen 2023-2

Datum: 10 augustus 2023

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

1. Voorvallen met onjuist aangesloten roeren
2. Aandachtspunten uit toezicht afgelopen periode
3. Herintreders en einddatum conversie GPL
4. Nieuw formulier uitbreiding en aanpassing SPL

1. Voorvallen met onjuist aangesloten roeren

De afgelopen periode heeft het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) meerdere meldingen ontvangen over vliegen met niet of niet juist aangesloten roeren. Het is niet duidelijk of er sprake is van een trend of dat voorvallen meer dan voorheen bij het ABL worden gemeld. De ILT wil de meldingen graag onder de aandacht brengen, gezien de grote risico's van het vliegen met onjuist aangesloten roeren.

De meldingen betreffen de volgende voorvallen:

- Een vliegtuig heeft een vlucht gemaakt terwijl de rolroeren niet waren aangesloten;
- Bij demontage van een vliegtuig na een vliegdag bleek dat de aansluiting van een remklep niet goed geborgd was;
- Tijdens de tweede vlucht van de dag schoot de koppeling van één van de rolroeren los;
- Bij de dagelijkse inspectie schoot de koppeling van een rolroer los, deze bleek niet goed geborgd. Het vliegtuig was al gemonteerd en heeft vermoedelijk eerdere dagen zonder juiste borging gevlogen;
- Een vliegtuig heeft twee vluchten gemaakt terwijl het hoogteroer geen juiste uitslag gaf door verkeerde montage van een stuurstang.

Geen van de voorvallen heeft geleid tot schade of een ongeval. Het behoeft geen uitleg dat deze voorvallen zeer ernstig hadden kunnen aflopen. De precieze factoren die bijgedragen hebben aan de voorvallen zijn niet uit iedere melding op te maken. Wat opvalt is dat vier van de vijf voorvallen een clubvliegtuig betreft. Bij alle meldingen lijkt sprake van onjuiste of onvolledige montage, niet van technisch falen. Ook blijkt uit enkele meldingen dat de onjuiste montage niet altijd werd opgemerkt ondanks meerdere controles (o.a. 4 ogen principe bij montage, roerencheck en invliegen).

De ILT vraagt DTO's en verenigingen om scherp te zijn op de juiste montage van vliegtuigen met niet-automatische roeraansluitingen en voorvallen te blijven melden bij het ABL.

2. Aandachtspunten uit toezicht afgelopen periode

De afgelopen periode heeft de ILT bij een aantal DTO's tijdens een vliegdag een inspectie uitgevoerd. Uit deze inspecties kwam naar voren dat dienst doende instructeurs niet altijd konden aantonen dat ze aan de recency eisen voldeden. Niet alleen moet een instructeur dit aan kunnen tonen, ook de DTO moet borgen dat instructeurs aan de eisen voldoen op het moment dat zij lesgeven. Het monitoren van de recency is dus een aandachtspunt voor zowel instructeurs als DTO's.

Het aantal recency eisen is groot. En waar iemand de ene dag nog aan alle eisen voldoet, kan dit een dag later anders zijn. Om het monitoren van recency te vereenvoudigen zijn diverse digitale oplossingen beschikbaar. Ook kunnen DTO's en instructeurs periodiek nagaan tot wanneer ze aan de recency eisen voldoen, om zo voor de komende periode zeker te stellen dat ze bevoegd zijn. Hieronder volgt een toelichting op enkele van de eisen en tekortkomingen.

Recency eisen startmethodes (SFCL.155)

Om de lier-, sleep- of zelfstart uit te mogen oefenen, moet de piloot in de afgelopen 2 jaar 5 starts met de betreffende startmethode hebben gemaakt. Waar de lierstart op de meeste velden de standaard is, wordt de sleep- en/of zelfstart op een aantal clubs wel gebruikt maar veel minder dan de lierstart. De kans om voor deze startmethodes uit de recency eisen te lopen is dan groter. In de praktijk had niet iedereen scherp of ze aan de recency eisen voor de minder gebruikte startmethodes voldeden en kon de piloot dit ook niet altijd makkelijk nagaan. Het is raadzaam dat zowel de DTO als instructeur dit wel scherp heeft, om te voorkomen dat er onverhoopt onbevoegd wordt lesgegeven.

Recency eisen SPL (SFCL.160)

Een van de eisen is dat een SPL houder 2 trainingsvluchten gemaakt moet hebben in de afgelopen 2 jaar. Tijdens inspecties kon echter niet iedere instructeur 2 trainingsvluchten aantonen. De trainingsvluchten bleken te lang geleden gemaakt, niet door de afnemende instructeur afgetekend of niet als zodanig in het logboek vermeld.

Zorg er voor dat uit het logboek duidelijk blijkt dat de vlucht een trainingsvlucht betreft (dus geen termen als 'veldcheck' of 'checkvlucht') en dat de afnemende instructeur deze aftekent. Mogelijk wordt een digitaal systeem gebruikt om het logboek en recency in bij te houden. Zorg er dan voor dat duidelijk is wie de afnemende instructeur was en dat uitsluitend de afnemende instructeur de vlucht kan aanmerken als 'trainingsvlucht' en niet de piloot zelf.

Recency eisen instructie privilege (SFCL.360)

Een van de recency eisen is dat een FI(S) in de afgelopen 3 jaar tenminste 30 uur of 60 starts gemaakt moet hebben in de functie van instructeur. In de praktijk blijkt dat hiervoor soms iedere vlucht wordt meegeteld die een instructeur in een 2-zitter heeft gemaakt. Ook (overland)vluchten op privé 2-zitters met syndicaatgenoten. Om aan de recency eisen te voldoen kunnen uitsluitend daadwerkelijke instructievluchten meegeteld worden. Het is aan de instructeurs en DTO's om hier op een zorgvuldige wijze mee om te gaan.

3. Herintreders en einddatum conversie GPL

In de vorige nieuwsbrief Zweefvliegen stond een stukje over herintreders; personen die in het verleden een zweefvliegbrevet hebben gehad en na een lange pauze weer willen beginnen met zweefvliegen. Heeft iemand nog een GPL, dan kan deze geconverteerd worden naar een SPL. Heeft iemand een voorloper van het GPL zoals het ZVB, dan kan deze niet meer geconverteerd worden. De kandidaat zal de hele SPL opleiding moeten volgen. De ILT zag dat voor deze 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 heeft de ILT het conversierapport aangepast.

In het conversierapport is het volgende gewijzigd:

- Een DTO mag voor herintreders die een voorloper van het GPL hebben gehad, afwijken van de eis van 10 uur dual flight instruction. Voorwaarde is dat voldaan wordt aan de eis van 15 uur flight instruction (SFCL.130(a)(2)). De DTO legt in de syllabus vast hoeveel dual uur gecrediteerd wordt. De SPL kandidaat stuurt dit deel van de syllabus en informatie over het oude zweefvliegbrevet mee met de brevetaanvraag.
- Een GPL kan tot 8 april 2027 geconverteerd worden naar een SPL. Na deze datum is conversie niet meer mogelijk en geldt dezelfde procedure als voor houders van een voorloper van het GPL zoals een ZVB.

Het aangepaste conversierapport is [hier](#) te vinden.

4. Online formulier uitbreiding en aanpassing SPL

Enige tijd geleden is het formulier voor aanvraag van het SPL vernieuwd. Inmiddels is er ook een nieuw online formulier beschikbaar voor het aanvragen van uitbreidingen en aanpassingen van het SPL brevet. Het digitale formulier komt in plaats van het tot voor kort gebruikte PDF-bestand. Het formulier is gepubliceerd op [deze](#) pagina.

Wat is er nieuw?

- De aanvrager kan gemakkelijk online een aanvraag indienen via een webformulier. Bijlagen kunnen met het webformulier meegestuurd worden.
- Het nieuwe webformulier begeleidt de aanvrager stap voor stap door de vragen heen. Voor een toelichting (bij een aantal velden) klikt u op het vraagteken.
- In het webformulier zoekt de aanvrager de opleidingsorganisatie op, op basis van de registratie in het Handelsregister.
- De aanvrager kan de aanvraag doen met E-Herkenning of door middel van het invullen van de persoonlijke NAW gegevens.

Aanvragen die binnenkomen als PDF of via de mail kunnen niet meer in behandeling genomen worden.



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Dit is een publicatie van Inspectie Leefomgeving en Transport | Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag | 088 489 00 00 | 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.