



Rondonaero
www.deltavliegschool.com

Deltavliegschool Rondonaero Adventures

Cursusjaarverslag 2018

Periode: november 2017 tot en met oktober 2018



Gezellige drukte op de startplaats van Col du Sapenay

Inleiding

Dit is het derde jaarverslag van Randonaero Adventures. Hierin staat een overzicht van onze lessen, met informatie over elke vliegdag: het weer, de instructeurs, de cursisten, de oefeningen en de bijzonderheden. Die bijzonderheden zijn het belangrijkste; speciale condities waarin toch wel of juist niet gevlogen werd, aanpassingen aan materiaal, methode of terrein en de leerpunten voor de school. In dit verslag gaan we ook in op dingen die beter kunnen en op hoe we met veiligheid omgaan. De voorvallen en de ongevallen staan in dit verslag, samen met aanbevelingen, voornemens en al geïmplementeerde veranderingen om het lesgeven zo veilig mogelijk te maken en bepaalde risicovolle situaties in de toekomst te vermijden.

Deltavliegen is nogal afhankelijk van het weer. Dit seizoen hadden we best goed vliegweer, en konden relatief veel lessen doorgaan. Daar staat tegenover dat er, mede door het slechte weer van vorig seizoen, maar erg weinig piloten actief waren in de school. Vooral in de categorie follow-uppers, piloten die tussen beginner en B2-cursus in zitten, waren er maar weinig terwijl dat de mensen zijn die het meeste oefening nodig hebben. Dit is terug te zien in het aantal lesdagen, het aantal piloten per lesdag en het aantal gebrevetteerden. Gevorderde piloten bleven wel vliegen maar vlogen gemiddeld aanzienlijk minder dan in andere jaren en er kwamen relatief weinig nieuwe piloten bij. De trend van 2017 lijkt zich door te zetten.

Dit verslag is opgesteld op 1 november 2018 door Heleen van den Bos.

Inhoudsopgave

Deltavliegschool Randonaero Adventures.....	1
Cursusjaarverslag 2018	1
Inleiding.....	1
Inhoudsopgave.....	1
Lesdagen beginners en follow-up op de oefenhelling.....	2
Lesdagen aan de lier	4
Bergvliegen voor B2 en B3-opleiding.....	10
Overige activiteiten.....	13
Feedback van de cursisten.....	14
Veiligheidsrapportage.....	15
Algemene statistieken.....	19



Lesdagen beginners en follow-up op de oefenhelling

Alle piloten die bij ons vliegen lessen zowel aan de lier als op onze oefenhelling in Cond, Duitsland. Sommige beginnen op de helling, andere gaan later in hun opleiding naar de oefenhelling. Ook komt elke piloot als voorbereiding op het B2-bergvliegen weer naar de helling om te oefenen met het eigen vliegmetaal. Doorgaans komen de nieuwelingen op de eerste dag van een lesblok en zijn de overige dagen voor piloten van gemengd niveau.

Cursusinformatie oefenhelling 2017

Bij het aantal starts hier gegeven is alleen het aantal lesdagen en piloten goed bijgehouden. Het aantal starts is bij benadering.

- Aantal geplande lesdagen helling: 21 (28 inclusief de eerste dag voor loopoefeningen)
- Totaal gegeven lesdagen helling: 15 (waarvan 3 zijn veranderd in lierdagen)
- Totaal aantal starts van bovenaan de helling: ongeveer 160

Lesblok 5 tot en met 8 april

Weer: licht onstuimig voorjaarsweer; tijdens het lessen rustig

Aantal dagen gevlogen: 2 (geen piloten voor loopoefeningen op de eerste dag)

Instructieteam: Wim Egelmeers

Aantal piloten: 4

Aantal starts: ongeveer 20

Bijzonderheden: één van de piloten bliesseerde zich op haar hotelkamer en zag van oefenen af. Het honk was door een voorjaarsstorm van zijn plaats geschoven; tijdens dit blok met hulp van de piloten en de boer weer terug op zijn plaats gekregen. Helaas lukt het niet ook water en elektra terug aan te sluiten, was koud!

Lesblok 17 tot en met 20 mei

Afgepast, wgens het weer en maar 1 à 2 piloten die wilden komen.

Lesblok 14 tot en met 17 juni

Weer: geen bijzonderheden

Aantal dagen gevlogen: 3 (geen beginners voor loopoefeningen op de eerste dag)

Instructieteam: Heleen van den Bos

Aantal piloten: 6

Aantal starts: ongeveer 70

Bijzonderheden: gezellige groep, na even wennen liep het erg goed met de quad en het filmen. De porto's waren de eerste dag niet aanwezig, geleest met de toeter. Dat was even wennen maar ging uiteindelijk ook goed. Zoals altijd in het voorjaar was er weer een piloot die vóór het bergseizoen de starttechniek kwam oprissen, dat is goed gelukt. Drie piloten lieten zien de hellingstart prima te beheersen. Een wat meer ervaren piloot die kwam invliegen voor zijn eerste bergstage raakte erg gefrustreerd omdat zijn verkeerd aangeleerde starttechniek (na een paar stappen een beetje uitduwen om los te komen en dan weer aantrekken) niet werkt op onze helling, daar is de helling niet steil genoeg voor. Na deze confrontatie met zichzelf kreeg hij uiteindelijk toch de juiste techniek weer in de vingers.



Lesblok 12 tot en met 15 juli

Weer: rustig, zonnig weer

Aantal dagen gevlogen: 3 (geen beginners voor de loopoefeningen op de eerste dag)

Instructieteam: Wim Egelmeers

Aantal piloten: 5

Aantal starts: ongeveer 35

Bijzonderheden: de accu van de quad gaf de geest. Eén piloot kwam zijn nieuwe vlieger invliegen (overstap van Mars op Fex), moet nog aan het stuurgevoel wennen maar start zijn goed. Een jonge pilote met slechts een paar dagen lierervaring deed het bijzonder goed, de helling gaf haar extra vertrouwen. Laatste vluchtje van Wim Egelmeers.

Lesblok 23 tot en met 26 augustus

Dit blokje was onderdeel van de zomercursus. In overleg met de piloten zijn we op het lierterrein gebleven.

Lesblok 22 tot en met 25 september

Afgelast, te weinig piloten die elk 1 of 2 dagen wilden komen.

Lesblok 11 tot en met 14 oktober

Weer: aangenaam warm (heet!) nazomerweer, wel harde bovenwind

Aantal dagen gevlogen: 3 (geen beginners voor de loopoefeningen op de eerste dag)

Instructieteam: Heleen van den Bos

Aantal piloten: 3

Aantal starts: ongeveer 35



Bijkomen aan het eind van het laatste cursusblok in oktober



Randonaero Adventures deltavliegschool & shop | info@deltavliegschool.com | +316-41664507

Middendorp 6, 7861 BK Oosterhesselen | Facebook en Twitter @randonaero

KvK 11023263 | BTW NL183104638B01 | IBAN NL68 RABO 0375385630 (H van den Bos)

Lesdagen aan de lier

Onze lessen aan de lier zijn in 2018 voornamelijk gegeven op ons vaste lierterrein 't Looveld net buiten Zweeloo. We begonnen het jaar echter op Malden bij de NIJAC en gaven één lesblok bij de Maargies Hoeve te Havelte, bemiddeld door Adrie Bijsterbosch van vliegvereniging Plus5. De lierlessen zijn ruwweg opgedeeld in 3 niveau's:

- B1- en follow-up 1: complete beginners en piloten die alleen oefenhelling hebben gedaan
- Follow-up 2: piloten die al eens wat gelierd hebben en ontkoppelen en S-bochten oefenen
- Lieruitje: piloten die kunnen ontkoppelen en al dan niet een rondje (circuit) kunnen vliegen

Bij die laatste groep mixen allerlei niveau's: piloten die hun B1 nog moeten halen tot en met B3'ers die het lieren weer op komen halen. Bij een B1-liercursus is de eerste dag meestal geheel gewijd aan loopoefeningen en maken de cursisten de dag erna hun eerste vluchtjes. Dat begint met aangedreven loopoefeningen (max 10 kilo trekkracht), waarbij piloten niet ver omhoog gaan maar wel net met de voeten van de grond loskomen en wat vliegtraject kunnen maken. Bij vrijwel alle lesblokken dit jaar waren alle niveau's gemixt om genoeg piloten te krijgen voor een lierbedrijf.

Het B1-niveau bij ons bestaat niet alleen uit het op- en afbouwen van een toestel, starten, landen en een bochtje maken maar omvat ook het maken van een aantal redelijk zelfstandige hoogtevluchtjes aan de lier. Dus starten (zelf startmoment kiezen), stijgen, ontkoppelen, terugvliegen naar de start, hoogte afbouwen en een gecontroleerde landing tegen de wind in. Het B1 wordt behaald zodra men kan starten en landen op de oefenhelling en een aantal van dit soort 'hoogtevluchten' heeft gedaan. Sommige piloten doen dat al met eigen materiaal, de meesten nog met schoolmateriaal.

Cursusinformatie lieren 2018

Een aantal lierdagen viel uit wegens het weer. Ook viel een aantal dagen uit omdat het veld niet beschikbaar was; in het voorjaar was het regelmatig te nat, en in de zomer was het zo droog geweest dat we toen het gras eenmaal begon te groeien, er niet meer op mochten uit angst de oogst te beschadigen. In het najaar konden we wel tot het einde van het seizoen het veld op. De meeste dagen die zijn afgelast kwamen door te weinig animo, vooral in maart, april, september en oktober.

Bij de aantallen starts zijn de loopoefeningen en de eerste 'aangedreven loopoefeningen' niet meegerekend. Ook niet alle korte hopjes zijn geteld.

- Totaal geplande lesdagen aan de lier, inclusief loopoefeningen: 79
- Totaal gegeven lesdagen aan de lier, inclusief loopoefeningen: 34
- Minimaal gemaakt aantal lierstarts in 2018: 594



Lieruitje, 3 en 4 februari op Malden

Weer: 7/8 Cu, ZW 2 à 3 bft

Aantal dagen gevlogen: 1, op de andere dag te onstuimig

Aantal gedocumenteerde lierstarts: 20

Instructieteam: Heleen van den Bos, Aernout Drijver

Aantal piloten: 6

Bijzonderheden: het was koud... De toestellen konden in de hangar tussen de zwevers blijven overnachten. Op dag 2 nog geprobeerd, maar het was die dag echt te onstuimig.

Lieruitje, 10 en 11 februari op Malden

Weer: 8/8 stratus, erg laag; vrijwel windstil

Aantal dagen gevlogen: 1, op de andere dag te onstuimig

Aantal gedocumenteerde lierstarts: 17

Instructieteam: Heleen van den Bos

Aantal piloten: 7

Bijzonderheden: één piloot haalde zijn B2. We vlogen tot aan wolkenbasis, die was erg laag. Iemand kennis kunnen laten maken met het vliegen in de onderste flarden van de bewolking; dat werkte zo bevreedend dat hij direct ontkoppelde. Bijzondere, goede les geleerd op een relatief veilige en gecontroleerde manier. Een andere piloot vloog steevast te snel aan de lier en haalde de kabel in. Hij ontkoppelde niet toen de kracht van de kabel ging en bleef hard vliegen, haalde hierbij de kabel en de kabelchute in. Ook toen ontkoppelde hij niet, ook niet op herhaald aandringen. Uiteindelijk kwam de kabelchute om het control frame te hangen. Na het kappen van de kabel is de piloot veilig geland.

Follow-up 2, 5 tot en met 8 april

Weer: eerste dag 6/8 ci Z 2 à 4 bft, tweede aanzienlijk rustiger

Aantal dagen gevlogen: 2

Aantal gedocumenteerde lierstarts: 33

Instructieteam: Heleen van den Bos

Aantal piloten: 7

Bijzonderheden: voor alle aanwezige piloten de eerste vluchten van het jaar. Sommigen deden het erg goed maar bij de meeste piloten was het wat stoffiger en gehaaster dan anders. Het blijft belangrijk dat piloten in het begin van het seizoen de tijd nemen om er rustig weer in te komen. Het materiaal was meestal wel in orde.

Lieruitje, 13 tot en met 15 april

Weer: wisselend voorjaarsweer; vrijdag en zaterdag straffe wind om het zuid, zondag rustig

Aantal dagen gevlogen: 3

Aantal gedocumenteerde lierstarts: 61

Instructieteam: Heleen van den Bos, René van Housself

Aantal piloten: 10



Bijzonderheden: het blokje van de weggewaaiden toestellen en geknipte kabels... Men is niet meer gewend om om te gaan met wind, en men verwacht dat het laminair is als het waait. Met het landklimaat wordt het behoorlijk onstuimig rond boomtophoogte, en ook doen de bossen en bomenrijen wat met de richting van de aanstromende wind. De piloten gingen daar niet goed genoeg mee om, dus heeft de lierman/instructeur uiteindelijk ingegrepen en de startpositie bepaald. Eén keer ook kabelbreuk, waarbij het touwtje dat gebruikt wordt om de kabel aan het release te maken, brak. Bij navraag bleek het al beschadigd te zijn geweest vóór de start maar vond de piloot het niet nodig het materiaal in orde te maken voor zijn start.

Eén piloot kwam het vliegen weer opfrissen na een paar jaar pauze.

Follow-up2, 19 tot en met 22 april

Weer: variabel, redelijk thermisch en turbulent zeker voor dat niveau

Aantal dagen gevlogen: 3

Aantal gedocumenteerde lierstarts: 35

Instructieteam: Heleen van den Bos, Aernout Drijver

Aantal piloten: 5

Bijzonderheden: redelijk turbulent, zeker voor dat niveau. De piloten en zeker de beginners gingen hier erg goed mee om. Maar, het eerste incident van het jaar: een beginner die toe was aan een iets hoger en iets langer vluchtje, duwde uit bij het sturen om op koers te blijven. Het toestel werd te traag, daar raakte de piloot van in de war en hij bleef uitduwen tot de SolR in een overtrokken bocht aan de grond kwam. Hij probeerde nog mee te lopen en bij te sturen maar de leading edge prikte in de grond en werkte, bij de tweede keer in de grond prikken als een soort poolstok. De leading edge brak, de piloot kwam met de schrik vrij.

Lieruitje, 3 tot en met 6 mei

Weer: 4/ cu, kastelenweer met 6-10 kts om het NW

Aantal dagen gevlogen: 3

Aantal gedocumenteerde lierstarts: 64

Instructieteam: Heleen van den Bos

Aantal piloten: 13

Bijzonderheden: de eerste dag goed gevlogen, al was het best uitkijken met het weer. De dagen erna stond de wind wat cross op het relatief smalle veld (perceel 14). Het waren pittige omstandigheden, die de piloten in principe wel aan moesten kunnen, en waarin de school verwachtte dat men verstandige keuzes zou maken. In de praktijk bleek toch dat de piloten op 5 en 6 mei de omstandigheden niet goed genoeg inschatten, en moeite hadden met het maken van verstandige keuzes. Daarbij greep de school uiteindelijk wel in. Dit had misschien eerder gekund, maar de piloten moeten ook leren omgaan met dit soort keuzes om zich buiten de school te kunnen redden.

Er was een aantal piloten die in deze onstuimige omstandigheden wilden gaan wennen aan iets nieuws (2 wonden aan een dubbeldoeker, 1 aan vliegen aan de bottom bar, 1 aan vliegen met een integraalharnas). Achteraf was het daar misschien het weer niet voor, al ging het deze piloten redelijk af. Een volgende keer wordt dit in ieder geval beter met hen besproken.



Helaas was er wel wat schade: bij het wegwaaien van een toestel heeft dat een ander toestel beschadigd. Ook maakte een van de piloten een erg lage bocht bij de landing, in turbulente omstandigheden, waarbij zijn tip de grond raakte. Dit liep gelukkig af zonder erg. In een rustige avondsessie aan het einde van het blok verstapte een piloot zich, en blesseerde daarbij de enkel.

Follow-up 2, 7 tot en met 10 juni

Weer: 8/8 stratus, N 4kts
Aantal dagen gevlogen: 3
Aantal gedocumenteerde lierstarts: 48
Instructieteam: Heleen van den Bos
Aantal piloten: 6

Bijzonderheden: dit weekend maakte André Disselhorst een aantal duostarts aan de lier, met B1-piloten. Een van de beginners ging goed vooruit maar duwde toch nog eens uit bij het sturen om op koers te blijven en maakte een wat harde landing.

Lieruitje, 16 tot en met 19 juni

Weer: half bewolkt, 3 bft om het zuid
Aantal dagen gevlogen: 2
Aantal gedocumenteerde lierstarts: 36
Instructieteam: Aernout Drijver, René van Housselt
Aantal piloten: 4

Bijzonderheden: geen.

Lieruitje, 28 juni tot en met 1 juli

Weer: 1/8 cu, eerste dag 2 tot 5 bft (!) NO, tweede dag wat rustiger, 3^e dag weer bumpy en harde wind uit ZO.
Aantal dagen gevlogen: 3
Aantal gedocumenteerde lierstarts: 27
Instructieteam: Heleen van den Bos
Aantal piloten: 5, op de laatste dag slechts 2 die een startje maakten

Bijzonderheden: erg winderig weer, maar ook mooie thermiek op de rustigere momenten. Vluchten gemaakt langer dan 15 minuten met toch maar zo'n 180 meter ontkoppelhoogte. Men ging goed om met de wind over het algemeen.

B1-zomercursus, 18 tot en met 23 augustus

Weer: rustig, bijna windstil weer
Aantal dagen gevlogen: 5 – de hellinglesdagen bij dit blokje gevoegd
Aantal gedocumenteerde lierstarts: 103
Instructieteam: Heleen van den Bos
Aantal piloten: 6



Bijzonderheden: goede mix tussen lange en korte baan, en een beginner voor eerste loopoefeningen en hopjes. Het weer ontwikkelde mee met de vorderingen; op de laatste dag ook best wat meer wind, mooi voor de beginners om hierop in te leren spelen.

Lieruitje, 30 augustus tot en met 1 september, Maargies Hoeve

Weer: 3/8 – 6/8 cu om het noord; eerste dag 6 kts variabel, 2^e dag windstil

Aantal dagen gevlogen: 2

Aantal gedocumenteerde lierstarts: 45

Instructieteam: Heleen van den Bos, René van Houselt

Aantal piloten: 9

Bijzonderheden: op vrijdag nog geen NOTAM, die dag vooral grondgebonden oefenhopjes gedaan. Op zaterdag ook lange/hoge baan, maar helaas erg weinig wind. Gastvrije stek, wel smal veld voor crosswind. Eén piloot afgetekend voor B1-slepen.

Follow-up 2, 29 september tot en met 2 oktober

Weer: variabel herfstweer, van 2/8 stratus naar 3/8 cu en 0-5kts om het west naar 5-10 kts op de tweede dag

Aantal dagen gevlogen: 2

Aantal gedocumenteerde lierstarts: 65

Instructieteam: Heleen van den Bos

Aantal piloten: 8

Bijzonderheden: de eerste dag was een prima vliegday. Op de tweede dag was er meer wind, en men speelde daar niet allemaal genoeg op in. De windgradiënt speelde parten maar ook het kiezen van een goede startpositie, met de bomenrijen en het bos was lastig en er werd niet goed naar aanbevelingen van de lierman/instructeur geluisterd; een paar meter extra lengte vond men belangrijker dan starten in laminaire aanstroming. En dat heeft men geweten; de starts werden steeds lastiger vanwege de aantrekkende wind. Eén piloot startte met behoorlijke crosswind, stuurde niet bij maar liet zich wegzetten tot wel bijna 90 graden terwijl hij alleen met het overpiklijntje bezig was op nog geen meter hoogte. De lierman/instructeur brak deze start af, maar de piloot had zijn benen al in het harnas en rekende hier niet op. Hij landde op de wielen met een nose-in en een kromme upright. Bij nabespreking bleek dat de piloot dacht dat de lierman hem wel zou redden en wel door zou trekken, dus hij had zijn benen zo snel mogelijk in het harnas gestoken en concentreerde zich alleen op overpikken, 'de rest komt daarna wel'. Groot was zijn verbazing dat de lierman niet alles op kan lossen en dat vooral de piloot piloot moet zijn. Die dag was er nog een afgebroken start; een piloot verstpapte zich waarschijnlijk, viel voorover en kwam daarmee zo ver achter het toestel te hangen dat hij niet meer mee kon lopen. Het toestel droeg hem nog niet en zakte door tot op de grond. Na het stoppen met trekken maakte het toestel een nose-in, waarbij de pilot doorpendelde en met zijn hoofd tegen de kiel kwam. De piloot had wat spierpijn in de nek; de helm en de kiel zijn afgeschreven. De startofficier was erg wakker en riep het startcommando door de radio.

De beginners vlogen prima op de rustigere momenten, zoals het begin van de dag. Twee beginners haalden hun B1. Eén herintredende beginner duwde uit bij het sturen, na een aantal prima vluchtjes. Hij kwam hard neer in een overtrokken bocht en boog beide uprights. Zelf had hij gelukkig niets.



Beginners/follow-up1, 18 tot en met 21 oktober

Weer: rustig en zonnig weer, 2/8 cu en tot een knoop of 7 om het zuid

Aantal dagen gevlogen: 4, waarvan 1 loopoefeningen

Aantal gedocumenteerde lierstarts: 60

Instructieteam: Heleen van den Bos, Jos van Drie

Aantal piloten: 2 tot 10

Bijzonderheden: de eerste dag harde wind, die dag gebruikt voor loopoefeningen met een beginner. De overige dagen in 2 ploegen gevlogen: in de ochtend en namiddag de beginners en in de middag de gevorderden. Dit was een goede combinatie. De beginner blesseerde bij een compressielanding (niet afgevangen) zijn been op dag 2. Op zondag weer een te harde landing voor een beginner; de piloot vloog mooi maar ving bij het landen niet af. Hij was net die dag echte vluchtjes gaan maken met wat lengte wat hoogte, maar de landing vond hij erg spannend. Bij de laatste landing hield hij er keurig wat snelheid op, maar ving niet af en kwam dus met die snelheid tegen de grond. Daarbij raakte zijn schouder uit de kom. Achteraf gaf hij aan de landing, en vooral het afvangen, toch wel een beetje eng te vinden. Dit soort signalen moeten eerder worden opgevangen, zodat er met de oefeningen rekening mee gehouden kan worden.



Een mooie lierdag met B1-piloten



Randonaero Adventures deltavliegschool & shop | info@deltavliegschool.com | +316-41664507

Middendorp 6, 7861 BK Oosterhesselen | Facebook en Twitter @randonaero

KvK 11023263 | BTW NL183104638B01 | IBAN NL68 RABO 0375385630 (H van den Bos)

Bergvliegen voor B2 en B3-opleiding

We bieden drie soorten bergstages aan:

- Bergvliegen op Col du Sapenay
- Stekken verkennen op Safari
- Overlandstage Les Petites Cross

De Sapenay-stage is ideaal voor bergdebutanten met ruim B1-niveau, voor alle piloten die B2 willen halen en voor ervaren piloten om te wennen aan nieuwe uitrusting en/of hun techniek te verfijnen. Gestreefd wordt naar 2 vluchten op een dag, waarbij de ervaren B1-ers al na een paar starts kunnen gaan thermieken dankzij hun brede vooropleiding. Doelen van deze cursus zijn het kennismaken met bergvliegen, bouwen aan zelfstandigheid, bekend raken met het weer en de vliegomstandigheden in de bergen, thermieken en 'special effects' oefenen zoals milde overtrek, scherpe bochten en doellandingen.

De Safari is bedoeld voor piloten die functioneren op B2-niveau, en die aan hun zelfstandigheid willen werken. De ingangseisen zijn streng. Tijdens deze stage beoordeelt iedere cursist voor zich de meteo en kiest daarbij de best passende stek in de omgeving uit. In een groepsgesprek wordt dan het plan voor de dag getrokken. Op deze manier verkennen de piloten op eigen houtje maar onder begeleiding van een instructeur verschillende stekken en leren hun eigen inschatting te maken. De instructeur is er meer als ervaren vliegmaat dan als instructeur. Er is maar één instructeur in functie, meestal die op de startplaats. Dat vraagt wat extra's van de cursisten en bootst ook de aankomende vliegpraktijk na, waar de piloten soms ook als eerste ergens moeten landen zonder hulp, of als laatste moeten starten in hun eentje. Deze cursus is ideaal voor piloten die bijna B2 hebben of als laatste opstapje naar het echte zelfstandige vliegen voor piloten die net B2 hebben of die het seizoen in goed gezelschap willen beginnen.

De overlandcursus is voor B2- en B3-piloten met veel recente vliegervaring. De ingangseisen voor deze cursus zijn vrij streng; niet iedereen nemen we mee. We organiseren deze cursus niet ieder jaar maar alleen op verzoek van vier of meer piloten. In 2018 hebben we deze niet georganiseerd. Voor 2019 staat deze wel op het programma.

Overzicht bergstages 2018

Toenemende drukte op onze vaste huisstek begint te vragen om een andere aanpak van de lessen. Er komen veel meer (parapente)vliedscholen op deze stek, en er is groeiend verkeer van duo-parapentes in de lucht. Er is goed contact met de collega's en het landingsterrein is groot genoeg, maar toch vraagt dit wat meer van de zenuwen van de piloten. Vanaf dit seizoen is vliegen in verkeer en opbouwen op een drukke startplek vast onderdeel van de briefings geworden. Het opbouwen op een drukke startplek in combinatie met veel familie, vrienden en andere toeristen wordt door piloten als extra zwaar ervaren. Daar zijn we zeker de eerste dagen van de bergstages alert op en zorgen dat onze groep zo klein mogelijk is (geen meekijkende familie de eerste dagen).

Statistieken zijn voor bergstages niet echt praktisch; de groepsgrootte varieert, de weersomstandigheden... Alle stages verlopen volgens het stramien zoals hierboven beschreven. De aantal starts worden niet per piloot bijgehouden, er is wel een algemeen stageverslag per dag.



Randonaero Adventures deltavliedschool & shop | info@deltavliedschool.com | +316-41664507

Middendorp 6, 7861 BK Oosterhesselen | Facebook en Twitter @randonaero

KvK 11023263 | BTW NL183104638B01 | IBAN NL68 RABO 0375385630 (H van den Bos)

Bergstage Col du Sapenay, 10 tot en met 19 mei

Stek: Col du Sapenay, Chamoux sur Gelon

Terrein: voor Sapenay erg kort gras op de landing!

Instructieteam: Heleen van den Bos, Aernout Drijver

Aantal piloten: 4

Bijzonderheden: slechts een kleine groep piloten op B2-niveau, redelijk aan elkaar gewaagd. Bij de briefing besproken wat zij zouden willen leren of oefenen, en op de eerste vliegdag al mooi gethermiekt. Veel oost-achtige wind en weinig zon, dus een paar dagen gedeltawacht. Ook uitgeweken naar Chamoux. Er waren piloten die lieten zien inderdaad zo goed als B2-niveau te hebben, maar ook piloten die zich net te rijk rekenden en net te makkelijk met de risico's omgingen. Dat resulteerde bijvoorbeeld in een ongeorganiseerde landing op Chamoux met kromme uprights. De piloot in kwestie realiseerde zich goed dat hij steeds nonchalanter werd. Een andere piloot gaat erg goed maar mist routine; een weekje vliegen in het jaar is niet genoeg. Een andere piloot gaat het heel goed af maar hij mag wat meer ontzag hebben voor waar hij eigenlijk mee bezig is. Dat werd onderdeel van de briefings. Al met al een zeer specifieke cursus op maat voor de wat meer ervaren piloten.

Bergstage Safari, 18 tot en met 27 mei

Stekken: Dent du Chat, Revard, Chamoux, Col de la Forclaz

Instructieteam: Heleen van den Bos

Aantal piloten: 2, enkele dagen 3

Een topweek voor twee bijna-gebrevetteerde piloten. Later in de week kwam ook nog een vaste gastvlieger meedoen. We konden direct de eerste dag op stap en vlogen vrijwel elke dag. Het op andere stekken vliegen deed de piloten echt goed, maar vooral ook het samen moeten starten en het écht zelfstandig moeten landen maakte voor hen erg veel verschil. Beide gaven aan heel erg blij te zijn met deze overgang tussen compleet begeleid (normale bergstages) en compleet onbegeleid (zelfstandig vliegen).

Bergstage Col du Sapenay, 19 tot en met 28 juli

Stek: Col du Sapenay

Terrein: nog steeds prachtig gemaaid/kort, in de weekends wel wat druk

Instructieteam: Heleen van den Bos, Aernout Drijver, René van Houselt

Aantal piloten: 14

Bijzonderheden: erg grote groep, maar wel een hele fijne. Erg gemixt niveau, en héél erg zwaar weer: hittegolf, elke dag rond de 38 graden met een aanhoudende inversie, waardoor het boven ook niet veel koeler werd. Door de droogte was het erg thermisch, ondanks de inversie. Het was bijna lastig om rustige momenten te vinden voor de beginners en voor de special effects. Elke piloot heeft een rustdag genomen of opgedrongen gekregen, om bij te komen van de hitte en de inspanning. Want elke dag kon 2 x gevlogen worden, waarvan vaak 1 vlucht een langere.

Eén van de piloten die mee was, was eigenlijk nog niet toe aan bergvliegen. Hij had wel hoogtevluchten gemaakt aan de lier en enkele solo-sleepvluchten, maar thermiekvliegen en het landen met een goede landingsindeling waren wat te veel. Het thermieken ging hem goed af, maar het landen leidde tot erg spannende situaties. De piloot heeft zichzelf niet bezeerd maar dat scheelde soms maar weinig. Een goede herinnering aan de ingangseisen voor de bergstages.



Bergstage Safari, 27 juli tot en met 5 augustus

Stekken: Col du Sapenay, Chamoux, Revard, Semnoz, Dent du Chat

Instructieteam: Heleen van den Bos

Aantal piloten: 12

Bijzonderheden: veel gevlogen met weinig meteowind uit verkeerde richting, startbaar vanwege het bergdalsysteem maar daarmee wel windschering bij het boven de berg uit vliegen en lijthermiek. Voor veel piloten de eerste kennismaking met dit soort omstandigheden. Het was niet echt wild weer maar zeker niet vriendelijk. De inversie bleef, de hitte bleef en de thermiek bleef ondanks de inversie aan.

Bij het vliegen op Col du Sapenay een incident met een straaljager die erg laag over het landingsterrein kwam vliegen, juist toen er een delta in de landing was. Nog onduidelijk hoe we hier mee om kunnen gaan.

Bergstage Col du Sapenay, 6 tot en met 15 september

Stek: Col du Sapenay

Terrein: nog prima kort; de lucht wordt wel lastiger. We moeten nu beter uitkijken voor gemotoriseerd lijnverkeer dat ons luchtruim deelt. Nog geen near misses maar wel vliegtuigen erg dicht bij de delta's en parapentes, en ook al eens vliegtuigen die moesten uitwijken. Dit maakt het vliegen in verkeer extra 'uitdagerend'.

Instructieteam: Heleen van den Bos, Aernout Drijver

Aantal piloten: 3 tot 5

Bijzonderheden: een cursus met een kleine groep, maar wel relatief veel piloten die dit seizoen nog niet of nog maar nauwelijks gevlogen hadden. Dit was te merken aan hun starttechniek, de in het begin toch wat korte vluchten én vooral bij de landing. De routine miste, terwijl de landingsomstandigheden op Sapenay door de droogte en daarmee toenemende thermische winden en sterk variabele windrichtingen juist vroegen om concentratie. Het waren minder vergevingsgezinde omstandigheden dit jaar, en dat vroeg wat van de piloten. Naar het einde van de week waren ze allemaal weer een stuk zelfverzekerder en het landen ook weer de baas.



Hangcheck op de Dent du Chat



Randonaero Adventures deltavliegschool & shop | info@deltavliegschool.com | +316-41664507

Middendorp 6, 7861 BK Oosterhesselen | Facebook en Twitter @randonaero

KvK 11023263 | BTW NL183104638B01 | IBAN NL68 RABO 0375385630 (H van den Bos)

Overige activiteiten

Naast de vlieglessen organiseren we jaarlijks nog andere activiteiten voor piloten. De meeste van deze activiteiten vinden in de wintermaanden plaats.

Soarlessen

Bij soarlessen moeten ten minste drie piloten van ongeveer vergelijkbaar niveau kunnen, en moet het weer en de stek daarbij passen. Op de mogelijke soardagen dit seizoen was geen belangstelling.

Coaching ervaren piloten

Voor piloten met een geldig brevet bieden we coaching aan: één op één begeleiding of in een kleine groep op aanvraag om aan iets specifiek te werken, aan materiaal te wennen of om terug in te vliegen als het brevet verlopen is. In 2018 is er een aanvraag gedaan voor coaching maar de klant kam niet opdagen. Vier andere piloten die kwamen voor coaching of een proeve van bekwaamheid, vlogen mee met een reguliere stage.

De Vlieghap

Elke laatste zaterdag van november vieren we met elkaar het slot van het vliegseizoen en de komst van het nieuwe. Deze Vlieghap is een begrip onder elke piloot die ooit in onze school gevlogen heeft. Doorgaans komen er zo'n 40 à 50 piloten met en zonder familie. In 2017 was de Vlieghap in de Zweef Inn op Malden. Zo'n 44 vliegvrienden sloten aan; ook piloten die al jarenlang een brevet hebben kwamen voor de gezelligheid langs. De vlieghap voor 2018 is bij Wim Egelmeers, als afscheid aan deze instructeur.

EHBO-herhalingsdag

De EHBO-herhalingsdag wordt niet langer door Randonaero Adventures georganiseerd; de andere scholen hebben er geen belang meer bij. Het instructieteam van Randonaero Adventures heeft samen een herhalingsdag gevolgd bij Kitesafe, een opleidingsinstituut voor kitesurfinstructeurs.



Feedback van de cursisten

Bij de bijzonderheden van de cursusblokken is al iets aan feedback meegenomen. Niet per se na elk lesblok maar wel zeer regelmatig vragen ik en mijn instructieteam om feedback van de cursisten. Dat schrijven we niet op maar nemen we wel mee bij het plannen van de lessen, het opstellen van het lesprogramma en bij de lesbegeleiding. Langzaam wordt het tijd die feedback te formaliseren, ook om samen met de cursisten en de KNVvL te kijken naar hoe we de sport en de opleiding toekomstvaster kunnen maken. Hoe we dit kunnen doen is nog niet duidelijk.

In 2018 vroegen we vaker actief naar feedback, vooral rond organisatorische zaken. Daar konden we direct onze dagplanning mee verbeteren. Dat is belangrijk nu de groepen steeds kleiner worden en we toch efficiënt willen blijven lesgeven. Ook kregen we enkele mooie complimenten over onze lessen en het gevoel van veiligheid dat de piloten bij ons ervaren. Dat houden we graag zo!

Feedbackschriften 2018 – laatste jaar?

In 2017 heeft de KNVvL afdeling Deltavliegen gevraagd of de deltavliegscholen het voor cursisten mogelijk willen maken om anoniem feedback te geven. Dat kan wenselijk zijn, omdat cursisten misschien sommige dingen niet durven te zeggen of omdat ze zich niet goed gehoord voelen. De scholen zijn maar klein, dus de feedback betreft vaak direct de persoon die je er normaal op aan zou spreken. Een schrift op elke leslocatie zou een oplossing kunnen zijn. Ik heb daarom op elke leslocatie een schrift voor feedback mét pen, op een makkelijk bereikbare plek maar buiten het directe zicht van de instructeurs. Men kan er vrijelijk heen om wat op te schrijven zonder dat het opvalt. De cursisten zijn allen gewezen op de schriftjes en ook op het doel, en ze weten dat de feedback daarin zwaar wordt meegenomen in de evaluaties van de cursussen. Omdat het om anonieme feedback gaat, heb ik afgesproken om in de e-mailnieuwsbrief van de school en op de website aandacht te geven aan wat er met welke feedback is en wordt gedaan. Op die manier is er toch terugkoppeling naar de feedbackgever, zonder dat we hoeven te weten wie dat is.

De meeste piloten gaven aan zo'n schrift maar onzin te vinden. Dat bleek ook in de praktijk:

- Feedbackschrift oefenhelling: nog steeds leeg
- Feedbackschrift lieren: nog steeds leeg
- Feedbackschrift bergvliegen: 3 complimenten uit 2017, 2018 geen toevoegingen

De schriften zullen ook in 2019 nog beschikbaar zijn, maar ze lijken niet nodig.



Veiligheidsrapportage

In onze school worden wandelaars opgeleid tot vogel. Op dag 1 kan nog niemand vliegen; een jaar later vliegt men gemiddeld op B1 niveau, weer 1 à 2 jaar later op B2 niveau en kan men zelfstandig de wereld in als piloot. Zo'n brevet is als een rijbewijs: het is een bewijs dat je weet waar je mee bezig bent, dat je jezelf en anderen niet in gevaar zult brengen en geeft je de kans om meer ervaring op te doen om een goed en ervaren piloot te worden. In een school vliegen dus mensen die nog niet kunnen vliegen en die de eerste dagen ook geen idee hebben waar ze eigenlijk mee bezig zijn. Veiligheid staat daarom boven alles. Zonder veiligheid geen vliegen, zonder veiligheid geen vertrouwen en ook geen plezier. Mensen die nog niet kunnen vliegen, maken aan de lopende band fouten bij dat vliegen. Ze kunnen het immers nog niet. Wij kunnen ze wel vertellen wat ze moeten doen, maar we kunnen (en willen) het niet voor hen doen. Daarom laten wij piloten zo veel mogelijk opereren in de envelop aan omstandigheden die ze aankunnen, en laten wij ze die oefeningen doen die ze aankunnen. Natuurlijk gaat dat niet altijd perfect, maar zo lang we de piloten alleen dat laten oefenen waar ze aan toe zijn, blijven de gevolgen van zo'n misser zeer beperkt, zowel voor het materiaal als, nog veel belangrijker, voor de piloot. Mensen veilig leren vliegen lukt alleen door scherp te zijn en te blijven op veiligheid. Daarom houden we potentieel gevaarlijke situaties bij en proberen te voorkomen dat ze op kunnen treden. We delen deze informatie graag en staan ook open voor aanbevelingen van anderen.

Opvolging aanbevelingen van vorig jaar

Naar aanleiding van de ervaringen van vorig jaar zijn, hebben we de volgende acties ondernomen:

Omgaan met vermoeidheid – enthousiasme en energie

Bij verreweg de meeste incidenten speelt vermoeidheid van de piloten een grote rol. Maar, als je iets doet wat je heel leuk vindt, is het soms lastig om te merken dat je moe bent. Daar komt bij een luchtsprot ook nog de druk van het weer bij: nú is het goed, mórgen is het misschien voorbij... Ook de reistijd (ik ben nu eenmaal niet voor niets gekomen) speelt een grote rol in het besluitvormingsproces. Dit jaar hebben we de vraag naar "enthousiasme en energie" centraal gesteld. Dit is nu een bekende trigger voor piloten om eens goed bij zichzelf na te gaan hoe het zit met de energiereserve. Eerst vragen we hoe het is met het enthousiasme (goed! heel veel!), en daarna naar de energie (hmmm, nou, eigenlijk ben ik wel een beetje moe...). Het loskoppelen van hoe leuk iets is en hoe vermoeiend helpt de piloten merkbaar bij het op tijd stoppen. Het maakt het ook een stuk makkelijker bespreekbaar, en ondertussen is het al zo'n gewone vraag geworden dat de piloten ook elkaar onderling vragen naar hun enthousiasme en hun energieniveau.

Kleding, schoeisel en passend materiaal

Een flink deel van de blessures is te voorkomen door 'gewoon' gepaste kleding te dragen. Stevige schoenen met steun voor de enkel, lange mouwen en lange broek, geen spullen in de zakken als je een harnas aan hebt, zorgen dat de helm echt goed past voor je er mee de lucht in gaat. Door hier al vanaf het moment van inschrijven op te wijzen, komt het nu eigenlijk niet meer voor dat piloten te lichte schoenen aan hebben of met korte broek vliegen. Dit is wel iets van lange adem en vol blijven houden, zodra onze aandacht vanuit de school verslapt, komt men weer gewoon met korte broek aan. Blijven volharden dus. Dat geldt ook voor het omgaan met materiaal. Het is niet alleen belangrijk dat cursisten zorgvuldig omgaan met het materiaal, maar ook moeten ze zorgen dat het materiaal hen goed past. Niets zo vervelend als een helm die over de ogen schuift bij het starten. Niet alleen ziet de piloot de rest van de vlucht niks meer, de helm zal ook zijn werk niet doen bij een eventuele klap. Ook wordt materiaal zo nu en dan beschadigd ingeleverd zonder dat de beschadiging gemeld is. Dat kan ook gevaarlijk zijn, zeker als zo'n



beschadiging gedurende de lesdag optrad en de cursist er toch mee door bleef vliegen. Daarom in 2019 wederom veel aandacht voor kleding én voor het zorgvuldig omgaan met en regelmatig zelf controleren van het materiaal.

Meer aandacht voor de taken als starthulp en startofficier

In de dagelijkse briefings wordt weer regelmatig stilgestaan bij de taken van een startofficier. Ook worden de rechten van de startofficier duidelijk aangegeven: voel je je ergens niet goed bij, is het te rumoerig, worden er te veel afleidende grappen gemaakt, zég het en leg desnoods het vliegbedrijf stil. Dit geeft de startofficiëren in opleiding meer vertrouwen en meer aanzien, en dat komt de orde op de startplaats merkbaar ten goede. Omdat de groepen erg klein waren dit jaar, hebben we nog niet gewerkt met het systeem van één of twee startofficiëren die verantwoordelijk zijn voor de dag, zoals in het jaarverslag van 2017 genoemd staat. Dit is wellicht wel iets voor het volgende seizoen:

- Startofficiëren nog duidelijker wijzen op hun taken en verantwoordelijkheden, onder andere door ze duidelijker te benoemen als officier van de dag en door aan het eind van elke dag hen terug te laten koppelen hoe de dag verliep; daarmee krijgen ze eigenlijk méér verantwoordelijkheid, waardoor ze zich wellicht verantwoordelijker voelen voor een goed verloop van de dag. Daar elke piloot op zijn beurt wel eens startofficier is, blijft de verantwoordelijkheid voor iedereen even groot.

Voorvallen seizoen 2018

In 2018 is wederom niet alles heel gebleven. Hieronder werken we de voorvallen en de lering die we eruit kunnen trekken, verder uit. Het ging dit seizoen om:

- Lichte blessures aan enkel, knie, schouder
- Een schouder uit de kom bij het niet afvangen
- Een misstart en een afgebroken start bij het lieren
- Drie paar geschaafde knieën op één landingsterrein
- Enkele harde landingen na uitduwen en uitgeduwd houden door beginners
- Enkele spannende landingen van meer ervaren piloten die met alleen de schrik afliepen
- Een brandwond aan de onderarm veroorzaakt door de neuskabel, nog uit 2017

Bij de meeste incidenten speelde vermoeidheid een grote rol. Bij enkele was er duidelijk sprake van onderschatting van wat er allemaal bij het vliegen komt kijken (of: de piloot overschatte zijn eigen kunnen). Bij enkele incidenten speelde spanning of misschien zelfs angst ook mee.

Lichte blessures aan benen en armen

Zowel op de oefenhelling als op het lierterrein hebben beginnende piloten wel eens last van een verzwikte of verstuikte enkel, een knieblessure of last van de hamstring. Dit waren gelukkig voor allen geen langdurige blessures, maar ze zijn wel vervelend. Deels waren ze te voorkomen: sommige piloten met last van de enkels droegen ondanks dringend advies allen lage, zachte sportschoentjes terwijl de ondergrond niet altijd even vlak is. Andere piloten hadden al een (lichte) blessure en hadden beter nog een maandje gewacht met de lessen. Maar, een aantal van de blessures was niet goed te voorkomen. Een nose-in komt voor bij het leren vliegen, en geeft vaker klachten aan arm of schouder. Hamstringblessures zijn ook een bekend euvel, zeker bij het leren starten op de oefenhelling. Hier is niet direct wat aan te doen, al denken we wel steeds na over manieren om juist in de beginfase van het lessen de overgang van lopen naar vliegen en van vliegen naar lopen (de start en de landing) makkelijker te maken. Verder



Randonaero Adventures deltavliegschool & shop | info@deltavliegschool.com | +316-41664507

Middendorp 6, 7861 BK Oosterhesselen | Facebook en Twitter @randonaero

KvK 11023263 | BTW NL183104638B01 | IBAN NL68 RABO 0375385630 (H van den Bos)

blijven we hameren op geschikte kleding, goede warming up en niet lessen als je nog een blessure hebt. De drie paar geschaafde knieën op het landingsterrein van de Semnoz was ook zo'n voorbeeld: één piloot had een korte broek aan, de andere twee droegen een hele dunne zomerbroek. Zelfoverschatting van de piloten resulteerde in een slechte landingsindeling, dat leidde tot buiklandingen en dát leidde, in combinatie met de dunne kleding of een korte broek, tot de geschaafde knieën. De zelfoverschatting was het ware probleem, maar de schade was te voorkomen door het dragen van geschikte kleding. De piloot die in 2017 op de oefenhelling een lichte brand-schaafwond aan zijn arm opliep aan een neuskabel, had geen lange mouwen aan. Hij vliegt sindsdien altijd met een trui of jack aan.

Voornemens:

- Eisen blijven stellen aan kleding en schoeisel
- Aandacht blijven houden voor warming up en fysieke gesteldheid

Duwen bij het sturen – niet afvangen – wachten tot het ophoudt

Een aantal incidenten leken erg op elkaar, en hebben we eerdere jaren ook gehad: beginnende piloten komen aan hun eerste echte vluchtjes toe, met wat hoogte en wat lengte. Een paar vluchtjes gaan goed, en dan gaat ineens een volgende vlucht veel minder goed. Vaak zonder direct aanwijsbare reden, aangezien de eerder vluchtjes van hetzelfde kaliber wel goed gingen.

Het blijft lastig lering te trekken uit dit soort voorvallen, maar elk voorval is er één te veel. Samen met de betrokken piloten proberen we er de vinger achter te krijgen wat precies de aanleiding was, en daarna kijken we of we daar iets aan kunnen doen. Over het algemeen blijft dat hetzelfde als altijd: de oefeningen van hetzelfde niveau herhalen tot de cursist zich er zeker bij voelt; de stap naar de volgende oefening zo klein mogelijk houden, en steeds controleren of de cursist begrijpt wat de bedoeling is en er vertrouwen in heeft. Het gaat hierbij niet alléén om vermoeidheid, maar zeker ook om zelfvertrouwen en het aanleren van goede reflexen. En dat kost tijd.

Bij één van de incidenten was er echt fysiek leed: de schouder van een cursist raakte uit de kom toen hij aan het eind van een bescheiden vlucht wel snelheid opnam voor final maar niet afving vlak boven de grond. Het frame ving de klap op, maar een groot deel van de energie werd ook opgevangen door de piloot. De loslaatreflex was nog niet goed ingebakken, en hij had lange armen en benen. Daarmee is ook de kans dat die ledematen de grond eerder raken dan het frame aanzienlijk. Het is niet zeker, maar het zou kunnen dat het voor lange piloten of piloten met lange ledematen, veiliger is als ze wat hoger in het frame hangen. Schooltoestellen zijn goed bestuurbaar, de cursisten vliegen rechttop en alleen met rustig weer. De hanghoogte is daarmee niet zo kritisch voor de bestuurbaarheid. Het is de moeite waard om de mogelijkheden en beperkingen van het wat hoger inhangen te onderzoeken. Natuurlijk is het allerbelangrijkste nog steeds zorgen dat een cursist niet in een potentieel gevaarlijke situatie terecht komt. Maar bij het leren vliegen is dat niet geheel uit te sluiten, en is het mooi meegenomen als er óók gekeken wordt naar hoe het materiaal de cursist kan helpen beschermen in geval van nood.

Voornemens:

- Alert blijven op tekenen van vermoeidheid, en piloten soms meer afremmen
- Nog specifiekere oefeningen met piloten doornemen, en vooraf en achteraf met hen evalueren
- Onderzoeken of een hogere hanghoogte voor sommige piloten blessures kan helpen voorkomen



Afgebroken starts bij het lieren

Tijdens een van de laatste lieruitjes van het jaar waren twee misstarts, vlak achter elkaar. Deze zijn al bij het lierverslag besproken. Er was vooral materiele schade; één piloot had wat stijve spieren, één piloot had anderhalve dag lang een stijve nek. Vanuit de school valt hier weinig lering uit te trekken, anders dan ervaren piloten die op B2-niveau vliegen duidelijk te maken dat zij zelf verantwoordelijk zijn voor welke kant ze op sturen. De lierman heeft dáár geen invloed op, niet in de school en niet bij de clubs.

Eén start werd onvrijwillig afgebroken doordat het inhaaktouwtje, dat de lierkabel met het release van de piloot verbindt, brak tijdens het oplieren. De piloten hadden die dag al eerder gezien dat het touwtje beschadigd was, maar hebben dat niet gemeld. Daar bij een goed lopen lierbedrijf de lierman/instructeur op de lier zit en vaak urenlang het andere eind van de kabel niet ziet, zijn de piloten op de start verantwoordelijk voor het signaleren van defecten aan die kant, en dienen slijtage te melden. De piloten waren zich daar wel van bewust maar ze hadden geen zin om te wachten op een reparatie. Deze mentaliteit is potentieel levensgevaarlijk in de luchtsport, en wederom waren het piloten van B2-niveau die het niet serieus genoeg namen. Na de kabelbreuk op geringe hoogte was men een stuk alerter op de staat van de lierkabel en het breukstukje. Dit zou standaard moeten zijn.

De vliegmentaliteit blijft een wezenlijk onderdeel van de opleiding, zo niet hét onderdeel van de laatste fase van alle stages. Het is vaak het onderdeel dat het laatste pas gehaald wordt, en staat nergens in de exameneisen of op de takenlijst. Dat is soms frustrerend voor de piloot in kwestie, maar dit soort voorvallen maken wel inzichtelijk wat er bedoeld wordt met een behoudende of gezonde pilotenmentaliteit.



Feedback van de cursisten op locatie in Frankrijk



Algemene statistieken

Tot slot nog een aantal algemene statistieken, wellicht interessant voor de KNVvL en voor de toekomst. Het totaal aantal lesdagen is bij benadering, omdat bij meerdaagse cursussen dat niet altijd is bijgehouden en omdat op veel niet-vliegbare dagen wel theoretisch onderwijs gegeven wordt. Het totaal aantal cursisten zijn piloten van niveau nul tot en met B3, kortom iedereen die zich tijdens het betreffende cursusjaar inschreef en met een cursus meevloog.

Statistieken	Aantal 2016	Aantal 2017	Aantal 2018
Totaal lesdagen helling	14	18	15
Totaal lesdagen lier (starts)	53 (1194)	35 (539)	34 (594)
Totaal lesdagen soaren	1	0	0
Aantal piloten dat B1-niveau haalde:	8	4	3
Aantal piloten dat B2-niveau haalde:	2	7	8
Aantal piloten met praktijk lieraantekening:	1	0	0
Aantal piloten met proeve van bekwaamheid:	-	1	3
Totaal aantal actieve cursisten	99	67	57
Aantal nieuwe B1-cursisten (soms gestart met intro)	5	5	6
Aantal nieuwe introductie-cursisten (2 dagen les)	14	16	6
Aantal piloten formeel gestopt tijdens B1-opleiding	-	4	0
Aantal piloten formeel gestopt tijdens B2-opleiding	-	3	1

Motieven voor het stoppen: zware belasting wegens fysieke beperking; bij zweefvliegen minder last van



Waar let je op, op een onbekend landingsterrein (Lumbin, Sint Hilaire du Touvet, Frankrijk)



Randonaero Adventures deltavliegschool & shop | info@deltavliegschool.com | +316-41664507

Middendorp 6, 7861 BK Oosterhesselen | Facebook en Twitter @randonaero

KvK 11023263 | BTW NL183104638B01 | IBAN NL68 RABO 0375385630 (H van den Bos)