

Problematiek KNVvL Handboek afdeling Deltavliegen

Tijdens de laatste bijeenkomst van de 'Werkgroep Toekomst' kwam de huidige staat van het handboek aan de orde. In die discussie werd gevraagd aan te geven waar precies de hiaten en onduidelijkheden zitten. Hieronder een overzicht van de meest dringende zaken.

1. Verduidelijking aftekenbevoegdheid voor mentoren en instructeurs

Het hele deel over mentorschap moet volgens het handboek zelf worden bijgewerkt, zie inhoudsopgave. Er lijkt ook enige verwarring te bestaan over de bevoegdheid van **mentoren** bij het aftekenen van vluchtprestaties, met name in relatie tot het B1+ en B2 brevet. Het zou nuttig zijn om:

- **Strikte scheiding** aan te brengen tussen de bevoegdheden van mentoren en instructeurs. Mentoren mogen alleen ondersteunen bij trainingen en vluchtbegeleiding, maar **mogen geen formele brevetaftekeningen doen** zonder expliciete toestemming van een instructeur.
- Toevoegen van een **stappenplan** voor het aanvragen van brevetten, waarbij duidelijk wordt aangegeven wie bevoegd is om welke vluchten af te tekenen en onder welke omstandigheden.
- Het hele handboek bij te werken op basis van de taken en bevoegdheden van de mentoren, zodat nieuwe piloten in opleiding en de mentoren duidelijk weten waar ze aan toe zijn.

2. Verduidelijking van erkenning, verantwoordelijkheden en evaluatie van opleidingsinstanties

In het huidige handboek is er sprake van het bijhouden van opleidingsverslagen, maar er is onvoldoende duidelijkheid over de **frequentie van evaluaties** en de **beoordelingscriteria** en **actieplannen** bij onvoldoende voortgang. Het zou een verbetering zijn om:

- Het benodigde "redelijk opleidingsniveau" en de eisen voor het gebruik van veilig materiaal **specifieker te maken**.
- Een **vast evaluatieschema** op te nemen, waarin instructeurs of toezichhoudende instanties regelmatig de verslagen moeten controleren.
- Duidelijke richtlijnen op te stellen voor wat er gebeurt als de kwaliteit van de opleiding of de voortgang van een piloot onvoldoende is.

3. Bijwerken van verouderde verwijzingen naar functies

Er zijn in het handboek nog verouderde verwijzingen naar de rol van de **verenigingsinstructeur**, terwijl deze functie officieel is komen te vervallen. Om verwarring te voorkomen stel ik voor dat deze verwijzingen volledig worden verwijderd of vervangen door de correcte benamingen, zoals "instructeur" en "mentor".

4. Duidelijkere regels voor zelfstandig vliegen (B2/B3)

De regels voor zelfstandig vliegen met een B1, B2 of B3 brevet kunnen verder worden verduidelijkt, vooral die waarbij een startleider, mentoren of waarnemer betrokken zijn. Ik stel voor:

- Het opnemen van **praktijkvoorbeelden** in het handboek, waarin wordt beschreven onder welke omstandigheden waarnemers, mentoren of startleiders specifieke bevoegdheden hebben bij lokale vluchten of overlandvluchten.
- Het toevoegen van een **stappenplan voor de overgang** van begeleid naar zelfstandig vliegen, inclusief de B1+-route.

5. Heroverwegen geldigheidseisen brevetten

Brevetten blijven nu onbeperkt geldig, met enkel de dringende aanbeveling regelmatig te vliegen. Het advies is minimaal 30 vluchten en 10 vliegreuren in 3 jaar. Deze norm ligt te laat om een veilig basisniveau te garanderen, al gaan piloten daar wel van uit. Het actief promoten van regelmatige vliegervaring, zoals in het KNVvL-handboek wordt aanbevolen, kan bijdragen aan zowel het technische als mentale paraatheidsniveau van piloten. Door duidelijke recentheidseisen in te voeren, kan dit gezonde basisniveau bewaakt worden. Dit kan bijvoorbeeld door:

- Verhogen van Recentheidseisen: Het kan nuttig zijn om de norm van 10 vluchten per jaar te verhogen. Een voorstel zou zijn om niet alleen het aantal vluchten, maar ook de vliegreuren te verhogen om te zorgen dat piloten meer continuïteit in hun vliegervaring behouden en terug te gaan naar een periode van 2 jaar.
- Regelmatige Veiligheidscheck of Opfriscursus: KNVvL zou een periodieke opfriscursus of veiligheidstraining kunnen overwegen, bijvoorbeeld eens per twee jaar, om de vliegvaardigheden en veiligheidsbewustzijn van piloten te versterken. Dit is in lijn met hun focus op het bevorderen van veiligheidsbewustzijn in de sport. Dit versterkt ook het contact tussen de piloten en de verenigingen/bond.
- Logboekverificatie: Het bijhouden van een vlieglogboek is verplicht en kan dienen om de vliegactiviteit te verifiëren, waarbij een minimum aan vliegreuren en ervaring per jaar kan worden vastgelegd voor behoud van een brevet. Dit logboek dient te worden gecontroleerd bij het verlengen van het brevet.

6. Algemene veiligheidsprocedures en onderhoud van materialen

Hoewel de basisvereisten voor de vliegtuiguitrusting zijn opgenomen, ontbreekt er de noodzaak voor piloten om zich te houden aan de voorschriften voor onderhoud en inspectie van deze materialen. Om de veiligheid te waarborgen, stel ik het volgende voor:

- Het opnemen van de verplichting voor piloten zich te houden aan de inspectie- en onderhoudsintervallen gegeven door de fabrikanten.
- Het instellen van documentatieplicht, waarbij eigenaren van vliegmetaal deze inspecties en onderhoudsbeurten kunnen (laten) aftekenen.
- Het bieden van checklists voor de piloten om hen te wijzen op welke onderdelen van de vliegtuiguitrusting onder deze inspectie- en onderhoudsplicht vallen.

7. Up-to-date verwijzingen naar externe documenten en regels

In verschillende delen van het handboek wordt verwezen naar externe bronnen, zoals andere KNVvL-documenten en internationale regels. Het is van cruciaal belang dat deze bronnen **regelmatig worden bijgewerkt** en dat instructeurs en piloten eenvoudig toegang hebben tot de nieuwste versies. Mijn voorstel is om:



- In het handboek een **sectie voor updates** op te nemen, waarin belangrijke wijzigingen in regels en voorschriften direct worden aangegeven.
- Alle wijzigingen en hun ingangsdatum duidelijk te communiceren naar de leden.
- Instructeurs en mentoren te verplichten om jaarlijks de nieuwste regels en voorschriften te bestuderen en deze kennis te toetsen.