

Terugblik op 2020 – Blijf gezond en stay current

Vooruit dan maar, toch nog maar even terugblik op het jaar 2020 met vooral in het voorjaar de nodige beperkingen voor de General Aviation. Toen we na de intelligente lockdown weer mochten vliegen, viel op dat er direct veel meer ongevallen en incidenten ontstonden dan in voorgaande jaren. Met name bij de zweefvliegers was dit het geval. Ik heb aan heel wat zweefvliegers gevraagd wat ze dachten dat hier nou de oorzaak van kon zijn. En vrijwel iedereen gaf als oorzaak de verlengde winterstop. Zweefvliegers stoppen meestal per 1 november met vliegen om dan weer per 1 maart te beginnen. Door de coronamaatregelen werd deze winterstop ineens verlengd tot ergens in mei. De vliegers hadden dus ongeveer 7 maanden niet gevlogen.

Er werd hier en daar ook gesuggereerd dat dit hogere aantal schades vermoedelijk werd veroorzaakt door onervaren vliegers want voor deze groep vliegers is 7 maanden niet vliegen zeker erg lang. Maar deze groep vliegers wordt meestal uitgebreid uitgecheckt via hun zweefvliegclubs als er weer wordt gevlogen.

Het bleek juist dat de meeste schades zijn ontstaan met ervaren tot zeer ervaren vliegers aan boord. Laat ik voorop stellen dat ik het hier heb over de zweefvliegers omdat het probleem zich hier het meest duidelijk voordeed, maar het heeft natuurlijk niets te maken met alleen de zweefvliegerij, want ook in de motorvliegerij hebben zich diverse ongevallen en incidenten voorgedaan die lijken op een gebrek aan recentelijke vliegervaring. Het geldt dus voor de hele General Aviation. Wat voor lering kunnen we hier nu uit trekken?

Ten eerste moet er door regelgevers beter worden nagedacht over dit soort vergaande maatregelen. Het is dus blijkbaar niet verantwoord om van vliegers te vragen om voorlopig maar even niet te vliegen. En het zomaar aan de grond zetten van (delen) van de General Aviation leidt dus al snel tot extra ongevallen, waardoor het middel wel eens erger zou kunnen zijn dan de kwaal.

Ten tweede hebben ook de verzekeraars hier iets van geleerd. Er wordt vaak door vliegtuigeigenaren gezegd dat ze korting op de premie voor hun verzekering willen hebben omdat het vliegtuig maar heel weinig uren per jaar vliegt en dat dus het risico voor de verzekeraar lager zou zijn dan gemiddeld. De vraag is dus of dat



waar is. Als men erg weinig vliegt dan zou het risico op schade wel eens groter kunnen zijn in vergelijking met een vliegtuig dat minimaal 100 of 200 uur per jaar vliegt. Maar wat voor conclusie kan de GA-vlieger hier nu uit trekken?

Het lijkt duidelijk, maar ik hoor nog steeds vliegers roepen "vliegen verleer je nooit". Maar vliegen is voor veel General Aviation vliegers niet iets wat men dagelijks doet zoals bijvoorbeeld autorijden en vliegen is natuurlijk ook niet alleen een stick of yoke vast houden. Goed vliegerschap is iets dat je alleen maar ontwikkelt door het vaak te doen en je er af en toe even in te verdiepen. Want na een lange tijd niet vliegen gaan echt de scherpe kantjes van onze kennis er van af (ik kan daar zelf zeker ook van meepraten).

Dus de moraal van het verhaal en de wens voor 2021 is blijf gezond en blijf current.

Fred Tegelaar is werkzaam bij verzekeraar Driessen en Rappange Amsterdam