

juist op 2 meter hoogte overtuigen los te laten.

In 1990 in Showa Machi, toen een gelanceerde Octopus van zijn ankerpunt los kwam, moest ik fysiek ingrijpen om een hulpvaardig locale toeschouwer te bevrijden van de snel wegschietende lijn waaraan hij zich had vastgemaakt.

Het is ronduit. teleurstellend dat sommige vliegeraars niet afkerig zijn voor moedwillig gevaarlijk gedrag door impulsief "macho" gedrag. Er is weinig aan dit gevaarlijk gedrag te doen. Twee punten zijn te overwegen:

1. Doorlopend onderricht aan vliegeraars.
2. Politiecontrole op het gedrag van het publiek.

Er zijn nog veel meer omstandigheden, waarbij zich ongelukken met vliegeren kunnen voordoen die buiten de vermelde groepen vallen, maar veel van deze ongelukken zijn te voorkomen door "gezond verstand", of standaard praktische zaken zoals:

- het niet om je lijf binden van lijnen;
- het niet gebruiken van zware metalen connectors en karabijnhaken, enzovoort, die bij lijnbreuk terug kunnen schieten en verwondingen kunnen veroorzaken;
- het zeker stellen dat op de grond liggende vliegers niet plotseling zichzelf kunnen lanceren.

Sommige vliegerongelukken, zoals bij vrijwel elk ongeluk, komen zo onverwacht, of zijn zo onwaarschijnlijk, dat ze redelijkerwijze nooit voorzien kunnen worden.

Inherent aan de structuur van de meeste 1990-vliegerfeesten is dat we nu aan grote vliegers (zeg 20 m<sup>2</sup> liftend oppervlak en meer) niet meer voldoende status verbinden, om ze de ruimte, de ankerpunten, de vrije zone achter de vlieger en beheersing

van het publiek, toe te kennen om veilig te kunnen vliegeren. Ze zijn heden ten dage zo algemeen, dat er van ze verwacht wordt in één gebied gemeenschappelijk gemengd te vliegen. We zijn het slachtoffer geworden van ons eigen succes. De alarmerende stijging van het aantal vliegerongevallen is eenvoudig te wijten aan het feit, dat er meer en meer grote vliegers komen. Eén manier om vliegeren veiliger te maken (tenminste voor mij) is, dat ik met veel **grotere** vliegers dan ik nu gebruik ga vliegeren, maar minder in aantal en gedurende een kortere tijd op vooraf vastgestelde tijden, waarbij toezicht op het publiek en andere veiligheidsmaatregelen strikt toegepast worden.

Het Nederlands Grootste Vlieger-team heeft ons opnieuw de weg gewezen door hun onberispelijk veiligheidsrecord, dat ze reeds 14 jaar bezitten.

De diepere oorzaken bij veel vliegerongevallen liggen aan het feit dat niet één persoon belast is met een bepaalde vlieger. Vliegeraars zijn vaak te behulpzaam bij het - soms herhaald - oplaten, of bij het wat verplaatsen van de vlieger, veronderstellend dat de eigenaar er wel verder op zal letten. En als er zich iets onvoorziens voordoet loopt iedereen rond en zegt: "Nee, ik lette er niet op, of ik dacht dat die-of-die er op lette". Vaste regel moet zijn, dat één persoon verantwoordelijk is, met voor iedere vlieger een duidelijke procedure hoe te handelen indien er iets gewijzigd moet worden.

### Eisen voor veilig vliegeren.

1. Benoem 1 persoon als "captain".
2. Gebruik uitsluitend een absoluut minimum aan ervaren en fitte teamleden in de gevarenzone en laat ieder ander er buiten blijven.

3. Gebruik duidelijk vooraf besproken communicatie als er iets moet gebeuren; bijvoorbeeld door middel van radio-, stem- of handsignalen.

### Handhaven van veiligheid.

Als de situatie (en de vliegerfeest sponsors) er aanleiding toe geeft kan het "niet vliegeren" het correcte antwoord zijn. Bijvoorbeeld bij een te geringe ruimte, door onveilige ankerpunten, of bij onvoldoende toezicht op het publiek, enzovoort.

Als een grote vlieger al in de lucht is en er zich een onveilige situatie gaat voordoen, dan moet je bereid zijn zo kordaat mogelijk op te treden, om er terstond een einde aan te maken. Het is beter mensen te ergeren, dan ze bloot te stellen aan levensgevaarlijke situaties. Het is altijd beter schade aan eigen vlieger en die van anderen te veroorzaken, dan het risico te lopen dat mensen verwond raken. Aarzel niet! Snij jouwen hun lijn door als het moet. Zorg als vaste uitrusting voor een parachutistenmes (hoekmes) bij je te hebben.

**Peter Lynn, Ashburton, Nieuw Zeeland**

## wijziging

Het contactadres van de Grunneger Droake Verainn "WINDKRACHT" is gewijzigd in:

Anne Gispenn Vaargeul 195, 9732 JX Groningen.  
Tel. 0505421742 fax.0505410049