

Veiligheidscommissie Afdeling Parachutespringen

VC Nieuwsbrief
2025-3





Overzicht

- Nieuwsbrief 2025-3
- Voorvalmeldingen tot 1 oktober
- Voorvallen uitgelicht
- Springen in de winter
- De borstband
- Enkelstows, dubbelstows en de juiste elastieken
- Tot slot



Nieuwsbrief 2025-3

We hebben het derde kwartaal van 2025 er alweer opzitten en dat is een mooi moment om weer een nieuwsbrief te laten verschijnen. Naast het vertrouwde overzicht van de voorvalmeldingen gaan we natuurlijk een paar bijzondere meldingen behandelen. Situaties waar we allemaal van kunnen leren zodat we ze hopelijk in de toekomst niet meer zien gebeuren.

Naast van de voorvallen in eigen land houdt de VC ook in de gaten wat er in het buitenland gebeurt. Zo gaan we in deze nieuwsbrief aandacht besteden aan de borstband, vanwege voorvallen in ons land en in het buitenland.

De winterperiode komt eraan, sommige springers gaan in winterslaap maar er zijn genoeg Die Hards die de hele winter door springen. Dat kan ook prima, mits je jezelf goed beschermt tegen de lage temperaturen. En denk erom dat het hartje winter serieus koud kan zijn op 13000ft... Straks meer hierover.

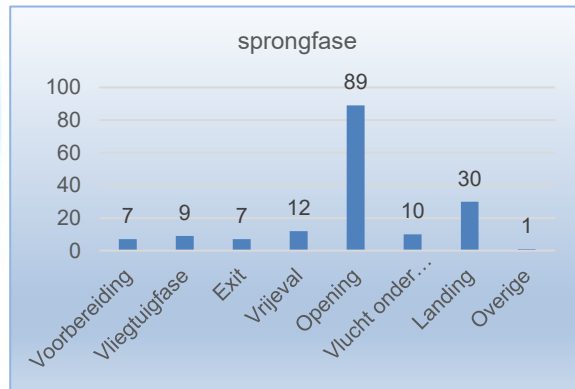
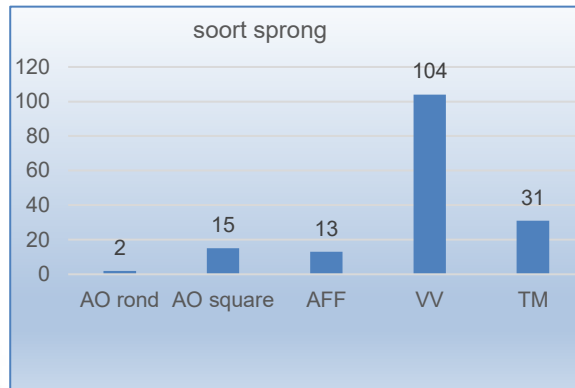
Genoeg leesvoer en gespreksonderwerpen om wat regenachtige dagen mee door te komen, doe er je voordeel mee.

Stay safe!

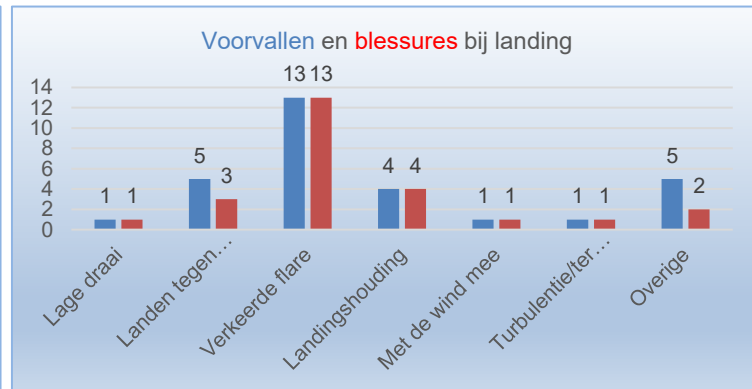
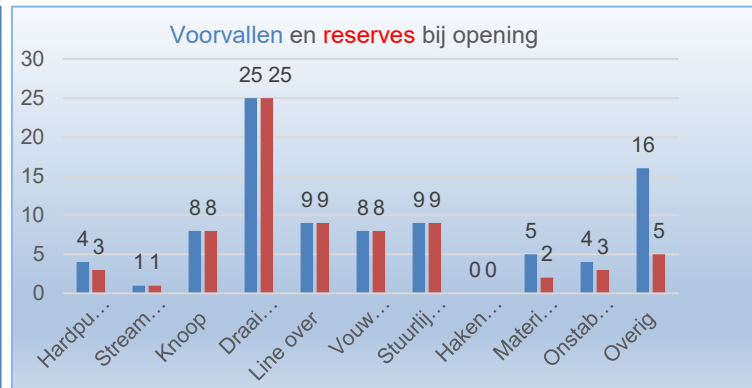
Veiligheidscommissie

Voorvalmeldingen tot 1 oktober

- 165 voorvalmeldingen



- 34 blessures, 81 reserves





Voorvalmeldingen tot 1 oktober

Wat zeggen deze cijfers?

165 voorvalmeldingen, 34 blessures, 81 reserves

- 63% van de voorvallen betreft vrijeval springers, 18% leerlingen, 19% tandems. Dat zijn dezelfde percentages als op de peildatum 1 juli en ze komen vrijwel overeen met de cijfers van vorig jaar rond deze tijd: een iets hoger percentage bij de tandems en iets minder bij vrijeval en leerlingen.
- De meeste voorvalmeldingen (54%), betreffen de openingsfase. Er is dan bijna altijd sprake van een reserveprocedure. Spinning malfunctions (draaiende koepel) en twists worden het vaakst genoemd. Daar kan ook een vouwfout de oorzaak van zijn, of een togglefire. Oorzaak en gevolg zijn dus niet altijd goed te onderscheiden.
- 18% van de voorvallen betreft de landing, dat is iets minder vergeleken met vorig jaar rond deze tijd. Bij al deze voorvallen is sprake van een blessure.
- 6 van de 25 blessures betreffen een tandempassagier, waarvan er 3 ontstonden bij de landing, de andere 3 in vrijeval en bij opening. 14 cursisten (2 AO rond, 3 AO square en 9 AFF) liepen blessures op bij de landing. Vorig jaar om deze tijd waren dat er resp 0 (AO rond), 14 (AO square) en 3 (AFF).

Zoals altijd gaat het hier om absolute aantallen. Omdat we niet weten hoeveel sprongen er in deze periode gemaakt zijn is voorzichtigheid geboden wanneer trends, conclusies en vergelijkingen worden getrokken met voorgaande jaren. Daarvoor moeten we de jaarcijfers over 2025 afwachten. Omdat Teuge geen AO square meer faciliteert zal dit waarschijnlijk invloed hebben op de voorvalcijfers.



Voorvallen uitgelicht(1):

Soms ontvangen we opmerkelijke meldingen. Als ze leerzaam zijn voor anderen gaan we er hier dieper op in. Ook als we trends zien in meldingen is dat reden om er eens nader naar te kijken. Een greep uit de voorvallen van de afgelopen 3 maanden:

Exit

- *bij een geplande sitfly sprong komt bij exit een rig tegen de deur en dat veroorzaakt een premature opening van de main container. De bag komt naar buiten en er slaat een lijngroep om de arm van de springer. De pilotchute komt uit de pouch maar er ontstaat een baglock. De springer voert daarop een reserveprocedure uit. Let op bij het uitklimmen, oefen dit in de mock-up en laat bij twijfel iemand meekijken! Dit voorval laat zien dat premature openingen best riskant kunnen zijn! Voorkom het!*

vrijeval

- *Een springer komt onder de (fs) formatie terecht en besluit door te vallen tot separatiehoogte. Daarna wordt een te korte tracking gedaan en hoger geopend dan afgesproken. Andere springers komen daardoor in tracking dichtbij de geopende koepel. We komen deze vaker tegen. Bespreek ook deze situatie tijdens het uitlopen. Haal het maximale uit je tracking (maak daar voor jezelf maar een wedstrijdje van) en open op de afgesproken hoogte.*

Opening

- *Bij opening slaat de slack van de stuurlijn vast om de RDS gromet. Twist en reserve zijn het gevolg. Stop de slack van je stuurlijnen goed weg. Bij opening kan de lus ook makkelijk om je toggle slaan wat een perfecte knoop oplevert. Het kan ook tot een togglefire of slijtage aan je materiaal leiden. Allemaal niet nodig...*
- *De bridle van een clubset blijkt verkeerd gerouted waardoor de pin niet wordt getrokken. De springer heeft geen laatste vouwcheck gevraagd en bij de gearcheck is het niet opgevallen. De vouwchecks zijn er niet voor niks. Controleer bij de gearcheck de routing van de bridle, met je vingers en vanaf de pin tot aan de pilot. Alleen dan weet je zeker dat hij volledig vrij loopt.*

Onder de koepel

- *Tijdens een canopy control sprong veroorzaakt een springer bewust een stall. Bij het oplaten draait er een twist in die niet meer is op te lossen. Laat je toggles rustig opkomen vanuit een stall. Dit voorval geeft ook aan dat je dit soort oefeningen alleen op een veilige hoogte moet uitvoeren. Let erop dat een stall vanuit riser input veel eerder en abrupter optreedt. Het zijn nuttige oefeningen om je koepel te leren kennen maar doe ze alleen na een goede briefing.*



Voorvallen uitgelicht(2):

Circuit/Landing

- Een springer wil dichtbij de T landen. Er staan meerdere mensen rond de T en er zit een andere springer in het circuit waardoor de uitwijk mogelijkheden beperkt zijn. Bij de landing wordt een van de mensen op de grond geraakt. Zoek ruimte en doe dit tijdig. Hoe hoger je zit hoe meer mogelijkheden je hebt om een alternatieve landingsplek te zoeken. Staan er mensen op de grond, land dan ergens anders. Dan maar geen doellanding... Als je geland bent draai je dan meteen om zodat je kunt zien of er nog andere springers op final zitten. Blijf niet onnodig rondhangen. Toeschouwers horen al helemaal niet op het veld. Realiseer je dat ze vaak geen idee hebben van de snelheid van landende springers en niet kunnen inschatten waar ze gaan landen.
- Twee springers komen vlak voor de landing met elkaar in botsing. De onderste springer volgt vanwege drukte op de grond een iets afwijkende koers op final. De bovenste springer zit te laag in het circuit maar maakt, om toch op de gewenste plek uit te komen, een 180 graden draai en heeft daardoor geen goed overzicht over de situatie. Wil je afwijken van de afgesproken landingsrichting, overtuig je er dan van dat er geen andere springers achter je in het circuit zitten. Dreig je te laag in je circuit te komen, zoek dan tijdig naar een alternatieve landingsplek. Daarnaast is een lage draai niet alleen gevaarlijk voor jou maar je bent daarmee ook onvoorspelbaar voor andere springers.

Algemeen

- **Hoogtemeter.** Er worden steeds vaker zeer ervaren springers gezien die zonder hoogtemeter springen. Dat is best opmerkelijk want de hoogtemeter behoort toch echt tot de verplichte uitrusting van elke springer, terug te vinden in het BVR. Ook voor buitenlandse springers. En daar is een reden voor. Je hoogte is immers de 'tijd' die je hebt tot je Moeder Aarde tegenkomt. Argumenten als 'ik kan mijn hoogte perfect inschatten', en 'ik heb toch een ditter die me waarschuwt' gaan misschien onder normale omstandigheden nog op, maar wat als je in de stress zit door whatever oorzaak? Je zintuigen worden bij stress veel minder betrouwbaar. Je hoogtemeter geeft in klare taal aan waar jij je bevindt, of het nu een analoge wijzerplaat is of een digitaal display. Het kan op een kritiek moment net het verschil maken tussen een juiste of een foute inschatting....
- **Beenbanden.** Ook eentje die we nogal eens bij de 'ervaren springer' zien: met losse beenbanden naar het vliegtuig lopen. En pas bij het boarden nog gauw even vastmaken....of niet, en (gelukkig) in de kist erop geattendeerd worden dat je ze nog los hebt hangen. Zorg gewoon dat je je in de hangaar springklaar maakt, in alle rust. Veel beter dan in de hectiek tijdens het boarden, met alle risico's van dingen vergeten. Je bent ook een beter voorbeeld voor de beginnende springer die maar wat graag skygod wil worden en jouw gedrag gaat nadoen!



Springen in de winter

Voor veel parachutisten zit het springseizoen erop. Er zijn ook 'Die Hards' die het gehele jaar door springen. Voor hen staat het 'winter springen' weer voor de deur. Springen in dit jaargetijde heeft ook zijn charmes. Zeker als er sneeuw ligt is het een prachtig voorrecht om boven winter wonderland te kunnen vertoeven.

Dat genieten gaat het beste als je het niet al te koud hebt, dus kleden we ons lekker warm aan. Toch kunnen al die maatregelen tegen de kou ook voor nieuwe, soms onvoorziene uitdagingen (gevaaren) zorgen.

Onderstaand geven we je een aantal praktische tips mee welke je zou kunnen toepassen, controleren en testen alvorens je omhoog gaat om zo veilig en warm (als mogelijk) te kunnen genieten tijdens de wintermaanden.

Helm:

Controleer of je helm goed ventileert. Ook als je een buff en dergelijke gaat dragen is het belangrijk om te testen dat je adem niet condenseert tegen je vizier. Dat kan door koude lucht bevriezen op je vizier en voor gevaarlijke situaties zorgen.

Kleding:

Er zijn meerdere mogelijkheden van warm kleden. Over het algemeen zijn meerdere dunne laagjes warmer en bieden meer bewegingsvrijheid dan bijvoorbeeld een hele dikke jas.

Kleed je hoe jij voornemens bent de sprong te maken en maak jezelf helemaal gereed voor de sprong. Als je bijvoorbeeld voor een dikke jas

kiest onder een overall let hier dan eens op:

- Past je rig nog wel
- Heb je een goede bewegingsvrijheid (ook hoofd en armen)
- Zitten je cut away- en reservehendel nog steeds op dezelfde plaats en zijn ze bereikbaar (niet verzonken in alle stof die eronder zit)
- Kun je nog bij je openingssysteem als je arched (niet verzonken in alle stof die eronder zit)
- Past je hoogtemeter om je arm als je deze zodanig gebruikt en is deze nog steeds af te lezen

Handschoenen:

Als je in de winter kiest om met dikkere/andere handschoenen te springen kan het verstandig zijn om te kijken of:

- Je goede bewegingsvrijheid hebt
- Je de juiste grip en gevoel hebt
- Je tijdens een reserveprocedure je hendels, loops of kussentjes goed kan pakken en bedienen
- Je openingssysteem goed te voelen en te bedienen is
- Je het vizier van je helm goed kunt openen

Schoeisel:

Als je in de zomer op schoenen met platte solen (skateschoenen) slide tijdens je landing en tijdens de winter warme schoenen met profiel aantrekt, vergeet dan niet dat je naar alle waarschijnlijkheid niet kan sliden zoals op je zomerschoenen.

We hopen dat jullie met deze reminders ook dit jaar op veilige wijze fantastische wintersprongen mogen maken!



De borstband

Quick release

Een verontrustende trend wereldwijd is het toepassen van een quick release op de borstband. Hierbij wordt de borstband zodanig door de gesp geleid dat deze met 1 beweging geheel los kan worden getrokken. Een gebruik van de borstband die door geen enkele fabrikant van harnassystemen wordt geadviseerd. En met reden! We zien het helaas steeds vaker, recentelijk zelfs op een tandemharnas....

Waar komt het vandaan? Het snel volledig kunnen losmaken van de borstband komt vanuit de canopy piloting wereld. En dan alleen bij de topsporters waarbij elke centimeter aan afgelegde afstand telt.

Behoor je niet tot de wereldtop in canopy piloting dan levert een volledig losse borstband voor jou geen enkel voordeel op ten opzichte van een verlengde borstband.

Doe je niet aan canopy piloting dan is het al helemaal een no-go.

Waarom niet doen?

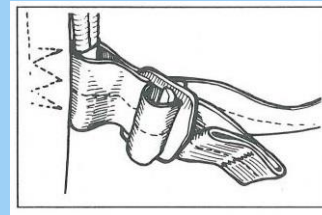
De borstband zorgt ervoor dat je niet uit het harnas kunt vallen, zowel in vrijeval als tijdens en na de opening van je chute. Een quick release die je in 1 beweging los kunt trekken kan dus ook in de kist, bij exit of in vrijeval makkelijk losschieten. Denk je dat voor opening op te kunnen lossen? Ga dan alsjeblieft een andere hobby zoeken!

Een andere misvatting is dat je, eenmaal onder je parachute, die borstband niet meer nodig zou hebben. Nou, een stuurlijn die breekt, een inklapper en/of twist door turbulentie, een koepelbotsing, er zijn redenen genoeg te bedenken om alsnog onder je main uit te moeten stappen. Zonder borstband gaat dat niet goed aflopen.

Dus: **NIET DOEN!**

Volg de instructies van de fabrikant van je harnas over het juist routen van de borstband. Op Skydivemag.com is recent een aardig artikel over quick releases verschenen. Zeer de moeite waard om eens te lezen, hier is de link:

<https://www.skydivemag.com/new/misrouted-chest-straps/>



An improperly threaded chest strap will not hold the jumper in the harness.

Quote uit UPT Vector2 Owners Manual

Enkelstows, dubbelstows en de juiste elastieken

Enkele stow of dubbele stow?

Regelmatig ontstaat in de hangaar of aan de bar de discussie 'wat is beter, enkel of dubbel stowen?' Veel mensen hebben daar een uitgesproken mening over maar zelden hoor je een compleet verhaal over het waarom. Even voor de nieuwe springers onder ons: met een enkele stow bedoelen we dat je het elastiek 1 keer om het bundeltje lijnen draait, bij een dubbele stow draai je het elastiek er twee keer omheen.

De voorstanders van dubbel stowen zeggen vaak dat de lijnen steviger worden vastgehouden in het elastiek en dat de kans op 'linedump', dus het voortijdig losschieten van de stow kleiner is dan bij een enkele stow. Dat argument is zeker waar, vooral als voor de enkele stow een te groot (lang) elastiek wordt gebruikt, of een oud elastiek waar de rek uit is. En linedump willen we voorkomen omdat dit tot allerlei malfuncties tijdens de opening kan leiden, zoals het in de knoop raken van lijnen, een baglock en harde opening van je parachute. Klinkt allemaal best logisch, toch?

De voorstanders van de enkele stow zeggen vaak dat bij een dubbele stow veel te veel kracht nodig is om de lijnen uit het elastiek te trekken, waardoor de bag alle kanten op wordt geslingerd waardoor twists, off heading openingen en andere narigheid kan ontstaan, de dubbele stow kan zelfs vast blijven zitten waardoor je een baglock krijgt. Zeker als het gebruikte elastiek te klein is, de stow te lang of je pilotchute versleten is en daardoor minder trekkracht levert. En dat is ook allemaal waar.

Maar wat is nou beter?

De essentie is dat het allebei kan, mits je ze op de juiste manier toepast. Daarbij is de juiste grootte van de elastieken belangrijk, de kwaliteit van de elastieken (niet te stug, niet verouderd), de lengte van de stows en de dikte van de stows (zorg dat er geen cascades in de stow zitten).

Ook de conditie van je materiaal speelt een rol, zo zijn versleten lijnen veel stroever dan nieuwe en geven dus meer weerstand in het elastiek en dat vereist dus meer trekkracht. Een nieuwe pilotchute kan veel meer trekkracht leveren dan een versleten exemplaar, en daarbij speelt ook een juiste lengte van de kill-line van de bridle een belangrijke rol.

Het is dus een optelsommetje van factoren en de meeste daarvan heb je zelf in de hand.

British Skydiving heeft recent een aardig safety information bulletin uitgegeven hierover.

Je vindt de link [hier](#). Lees het eens en doe er je voordeel mee.

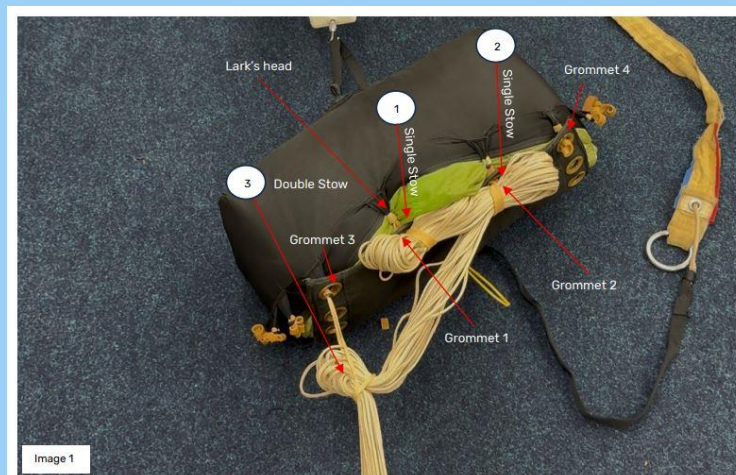


Image 1: Represents a demonstration test of the known cause for the bag lock malfunction.

Plaatje uit bulletin SI-2-25- Elastic Rubber Bands (bron: British Skydiving)



Tot slot...

- Wil je meer weten over voorvalmeldingen, maatregelen en andere safety-zaken op jouw centrum? *Vraag het de Veiligheidsmanager van je centrum, ieder centrum heeft er een!*
- Wil je meer weten over de veiligheid binnen springend Nederland? *Kijk ook eens in het Springtechnisch Jaarverslag, te vinden op de website onder 'Safety'!*
- Heb je tips of aanvullingen voor het Safety Bulletin? Wil je specifieke onderwerpen zien die ontbreken? Of heb je gewoon een vraag? *Vertel het de VC! (vcnvvvl@gmail.com)*