

PROTOCOL GEBRUIK ZWEEFVLIEGBAAN EHMZ 2011/2012

Inhoud:

- I. Gebruik zweefvliegbaan EHMZ gedurende de openingsuren
- II. Gebruik zweefvliegbaan EHMZ buiten de openingsuren
- III. Gebruik spronglocatie zuid-zijde luchtvaart terrein EHMZ
- IV. 3D weergave zuidelijk circuit en spronglocatie EHMZ
- V. Meldingsformulier vliegen buiten de openingsuren EHMZ
- VI. Checklist ongevallen buiten de openingsuren EHMZ
- VII. Calamiteiten kaart voor buiten de openingsuren EHMZ
- VIII. Rijroutes zweefvliegactiviteiten EHMZ
- IX. Berekeningsgrondslagen en formules crosswind beperkingen liebedrijf EHMZ
- X. Register zweefvliegers
- XI. Register sleepvliegers
- XII. Register startleiders
- XIII. Zweefvliegpas

I. Gebruik zweefvliegbaan EHMZ Midden-Zeeland

1/ Algemeen:

Op vliegveld Midden Zeeland worden tijdens de openingsuren door verschillende niet aan elkaar gelieerde partijen gebruikgemaakt van de zweefvliegbaan. Aangezien dit gebruik niet uitsluitend in clubverband plaats vindt en er niet dagelijks sprake is van een startbedrijf zijn duidelijke regels vereist om deze activiteiten in stand te houden en de daartoe benodigde faciliteiten te optimaliseren. Daarbij stelt de exploitant, Zeeland Airport BV, zich ten doel het luchtvaartterrein in goed overleg zo veilig en optimaal mogelijk te benutten.

- A. Aan het begin van elk nieuw zweefvliegseizoen of de eerste keer dat een **zweefvlieger** op vliegveld Midden-Zeeland gaat vliegen dient hij/zij zich persoonlijk op de toren bij de havenmeester te melden. Bij dit eerste bezoek dient de jaarlijkse EHMZ zweefvliegpas te worden aangeschaft, dit kan tegen betaling van € 60. Tevens wordt hierbij dit reglement met bijlage aan de zweefvlieger overhandigd. Hiervoor moet in het zweefvliegregister voor ontvangst worden getekend. Door te tekenen verklaart de zweefvlieger de inhoud te kennen, te begrijpen en zich hier stringent aan te houden.
- B. Indien een zweefvlieger onvoldoende recente ervaring heeft of onvoldoende bekend is met het vliegveld Midden-Zeeland dient hij zich minimaal te laten briefen door een ervaren Midden-Zeeland instructeur. Het maken van een checkstart is in een dergelijk geval aan te raden en valt onder de verantwoordelijkheid van de betreffende GPL houder/zweefvlieger.

- C. Aan het begin van elk nieuw zweefvliegseizoen of de eerste keer dat een **sleepvlieger** op vliegveld Midden-Zeeland gaat vliegen dient hij/zij zich persoonlijk op de toren bij de havenmeester te melden. Bij dit eerste bezoek moet de jaarlijkse EHMZ zweefvliegpas worden aangeschaft, dit kan tegen betaling van € 60. Tevens wordt hierbij dit reglement met bijlage aan de sleepvlieger overhandigd. Hiervoor moet in het sleepvliegregister voor ontvangst worden getekend. Door te tekenen verklaart de sleepvlieger de inhoud te kennen, te begrijpen en zich hier stringent aan te houden.
- D. De procedure gebruik spronglocatie zuid-zijde luchtvaartterrein vliegveld Midden-Zeeland is integraal onderdeel van dit protocol.
- E. De procedure gebruik zweefvliegbaan vliegveld Midden-Zeeland buiten de openingsuren is integraal onderdeel van dit protocol. In het bijzonder moet er worden stilgestaan bij het feit dat een zweefvliegtuig tijdens de openingsuren kan opstijgen en na sluiting kan landen, in een dergelijke situatie gelden de voorwaarden als gesteld voor het vliegen buiten de openingsuren.

2/ Aansprakelijkheid:

- A. De zelfstandig of als verenigingsleden opererende zweefvliegers zijn ten alle tijden verantwoordelijk voor een goed georganiseerd en veilig vliegbedrijf. Zij dienen er op toe te zien dat de door de directeur/ havenmeester gestelde voorwaarden en de voorwaarden als gesteld in deze overeenkomst nauwgezet worden nageleefd. Zij zijn aansprakelijk voor eventuele schade en andere gevolgen voortvloeiend uit hun gebruik van de zweefvliegbaan.
- B. Deelnemende instructeurs, startleiders, kabelrijders, lieristen, solisten, GPL houdende zweefvliegers en overige met een bepaalde verantwoordelijkheid bij het vliegbedrijf betrokken personen dienen in het bezit te zijn van een geldige KNVVL lidmaatschapskaart voor het zweefvliegen (WA verzekeringsbewijs).

3/ Gebruik zweefvliegbaan:

- A. Voordat een zweefvlieger of groep zweefvliegers het veld betreedt dient contact met de havenmeester te worden gezocht. Dit kan telefonisch of indien de havenmeester dit wenst in persoon op de toren. Indien de PCT gebruik maakt van de spronglocatie ten zuiden van het vliegveld dient de havenmeester er op toe te zien dat de zweefvliegers en de PCT contact met elkaar hebben en de afspraken omtrent gezamenlijk gebruik van het zuidelijk circuit kennen en naleven.
- B. Indien er door GPL houders met maximaal 2 zweefvliegtuigen wordt gevlogen dan zijn zij zelf verantwoordelijk voor het vliegbedrijf.
- C. Indien er door solisten wordt gevlogen dan dient een DDI de verantwoording voor deze solist op zich te nemen. Indien dit geschiedt in een clubbedrijf met meer dan 2 zweefvliegtuigen dan dient de DDI een door de havenmeester erkende startleider aan te stellen die tijdens het zweefvliegbedrijf op de startplaats op de grond blijft.
- D. Indien er in clubverband met meer dan 2 zweefvliegtuigen wordt gevlogen door uitsluitend GPL houders dan dient een ervaren GPL houder de verantwoording voor het startbedrijf op zich te nemen. Deze startleider behoeft de goedkeuring van de directeur havenmeester (zie F) en dient tijdens het zweefvliegbedrijf op de grond aanwezig te zijn.

- E. Indien er buiten clubverband met meer dan 2 zweefvliegtuigen wordt gevlogen door uitsluitend GPL houders dan dient een ervaren GPL houder de verantwoording voor het startbedrijf op zich nemen. Deze startleider heeft de goedkeuring van de directeur havenmeester (zie F) en dient op de startplaats aanwezig te zijn tot het laatste zweefvliegtuig is weg gestart (de startleider kan eventueel als laatste starten).
- F. Pas na een gesprek met de directeur havenmeester kan een ervaren GPL houder op de lijst van erkende startleiders worden opgenomen. De directeur havenmeester bepaalt of een GPL houder voldoende kennis en ervaring bezit om deze taak te vervullen en of hij/zij op de lijst van erkende startleiders kan worden opgenomen.
- G. Bij de havenmeester dient bekend zijn wie als DDI optreedt en/of wie de startleiding verzorgt. Van beiden dient een mobiel telefoonnummer te worden doorgegeven waarop zij tijdens de activiteiten bereikbaar zijn.
- H. Op de startplaats dient een handset aanwezig te zijn en 119,25 moet continu worden uitgeluisterd.
- I. Bij gebruik van de zweefvliegbaan dienen het sleepvliegtuig, de zweefvliegtuigen en de aanwezige voertuigen dusdanig te worden opgesteld dat deze zover mogelijk van de motorvliegbaan zijn verwijderd.
- J. Gelandde zweefvliegtuigen dienen direct naar de akkerrand te worden verplaatst en zo snel mogelijk terug naar de startplaats te worden gebracht.
- K. Alle deelnemers dienen in het bezit te zijn van een geldige EHMZ zweefvliegpas.
- L. In overleg met de directeur havenmeester kunnen afwijkende afspraken worden gemaakt.

4/ Voertuigen, veldtransport en startwagen:

- A. Ten behoeve van het vliegbedrijf mogen twee terughaal-voertuigen op de zweefvliegstrip aanwezig zijn. Ten behoeve van de startleider, het veiligheidsmateriaal en het communicatiemateriaal mag een kleine startkar worden opgesteld.
- B. Op het vliegveld is WAM (wet aansprakelijkheid motorvoertuigen) van toepassing. Op het veld in gebruik zijnde motorvoertuigen dienen dus minimaal WA verzekerd te zijn. Een geldig op het voertuig van toepassing zijnd rijbewijs is dus vereist. Aangezien de in te zetten voertuigen "werkmaterieel" betreffen is een APK keuring niet van toepassing, wel is de eigenaar/gebruiker verplicht voertuigen alleen in te zetten als deze in goede en veilige conditie verkeren. De hoofdbaan dient ten alle tijden te worden vermeden, het transport van vliegtuigen en dergelijke dient dus volgens de vastgestelde rijroutes plaats te vinden.
- C. Alle op het veld rijdende terughaal voertuigen en dergelijke dienen van een werkende oranje of gele zwaailamp te zijn voorzien of middels een rood wit blok patroon goed vanuit de lucht zichtbaar te zijn.

5/ Sleepvliegtuig:

- A. Ten behoeve van het sleepvliegbedrijf mag maximaal één sleepvliegtuig op de zweefvliegstrip aanwezig zijn. Indien het sleepbedrijf meer dan één sleepvliegtuig vereist dan dient hierover van te voren toestemming van de directeur havenmeester voor te worden verkregen.

- B. Bij het starten buigt de sleepcombinatie in zuidelijke richting weg het zweefvlieg circuit in. Indien de PCT actief is dienen hierbij de afspraken in het kader van het gezamenlijk gebruik van het zuidelijke circuit door de sleepvlieger stringent te worden nageleefd.
- C. Het sleepvliegtuig dient na het ontkoppelen van het zweefvliegtuig het motor circuit te gebruiken.
- D. Uit veiligheidsoverweging is het uitsluitend toegestaan te slepen met een sleepvliegtuig uitgerust met een kabel opspoelinrichting (obstakels, opgestelde zweefvliegtuigen en dergelijke). Alleen indien er geen sleepvliegtuig met opspoelinrichting beschikbaar is of als dit sleepvliegtuig niet geschikt is voor het te slepen zweefvliegtuig mag hier van worden afgeweken.
- E. Bij het straktrekken en wegstarten van een sleepvliegtuig zweefvliegtuig combinatie dient er gebruik te worden gemaakt van een radio verbinding tussen beiden. Bij gebrek aan een radio verbinding dient ten alle tijden een marshal te worden ingezet.
- F. De sleepvlieger overtuigt zich er voor het starten van, dat er geen motor vliegtuigen starten of zich op final bevinden. De verantwoording hiervoor licht dus ten allertijde bij de sleepvlieger "geen zekerheid is niet starten".
- G. Na de "two minutes warning" van de PCT mag er pas worden gestart als de parachutes zijn geland (zie procedure gebruik spronglocatie zuid-zijde luchtvaartterrein EHMZ).

6/ Bezetting en aanwezigheid derden:

- A. Ten behoeve van een veilig vliegbedrijf is een adequate bezetting noodzakelijk, de aanwezige bezetting moet in overeenstemming zijn met het aantal in te zetten zweefvliegtuigen en de ervaring van de aanwezigen.
- B. Indien er met introducés, donateurs en dergelijke wordt gevlogen dan is een adequate veiligheidsafzetting vereist (pionnen en/of afzet lint). De DDI en/of startleider ziet toe op hun veiligheid, deze mensen mogen zich nimmer zonder toezicht en/of begeleiding op het vliegveld bevinden. Het lopend oversteken of kruisen van het vliegveld is niet toegestaan.

7/ Weersomstandigheden:

Het beoordelen van weersomstandigheden is ter verantwoording van de GPL houder, en/of DDI.

8/ Veiligheidsuitrusting:

Tijdens het vliegbedrijf met meer dan 2 zweefvliegtuigen dient op de startplaats een EHBO doos aanwezig te zijn.

9/ Veld inrichting:

Start en landingsplaats dienen volgens goed gebruik te zijn ingericht, de landingsplaats dient middels kleine pionnen of lappen te worden aangegeven.

10/ Vluchtitvoering:

- A. De vluchtitvoering is ter verantwoording van de gezagvoerder met in acht name van de voorgeschreven zweefvliegcircuits.
- B. Voor het uitvoeren van kunstvluchten dienen de wettelijke regels stringent in acht te worden genomen. Boven het luchtvaartterrein zelf zijn kunstvluchten uitsluitend na voorafgaande verkregen toestemming van de havenmeester toegestaan.
- C. Indien de PCT gebruikmaakt van de spronglocatie ten zuiden van het vliegveld dan dienen alle gebruikers zich te houden aan het vastgestelde "Protocol gebruik spronglocatie zuid-zijde luchtvaart terrein vliegveld Midden-Zeeland".

11/ Beëindigen vliegbedrijf:

Na het beëindigen van de zweefvlieg activiteiten zien de betreffende zweefvlieger(s), de DDI en/of de startleider er op toe dat de veldindeling wordt achtergelaten in dezelfde opzet als deze is aangetroffen. Er mogen geen restanten van welke aard dan ook achter blijven op het vliegveld of in de naast gelegen akker.

12/ Calamiteiten:

In het geval er zich onverhoopt calamiteiten voordoen dient de directeur/havenmeester of diens vervanger hiervan onverwijld in kennis te worden gesteld. Alleen de directeur/havenmeester is bevoegd naar anderen dan de hulpdiensten als woordvoerder op te treden.

13/ Evaluatie:

Jaarlijks wordt dit reglement geëvalueerd en bij bewezen noodzaak aangepast aan nieuwe inzichten.

14/ Zeeland Airport BV:

In gevallen waarin deze overeenkomst niet voorziet prevaleert de wet, goed zweefvlieggebruik en het gezonde verstand. In voorkomende gevallen behoudt Zeeland Airport BV het recht zelfstandig te beslissen. Tevens vervult zij een bemiddelende rol in geval van gerezen verschillen van inzicht.

II. Gebruik zweefvliegbaan EHMZ Buiten de openingsuren

1/ Algemeen:

Aangezien er tijdens de openingsuren van Vliegveld Midden-Zeeland niet mag worden gelierd faciliteert Zeeland Airport B.V. graag het zweefvliegen buiten de openingsuren. Het betreft hier uitsluitend het zweefvliegen middels de lier methode. Naar verwachting zullen deze activiteiten zich in de nabije toekomst verder uitbreiden en intensiveren. Om deze activiteiten in stand te houden en de daartoe benodigde faciliteiten te optimaliseren zijn duidelijke regels vereist met betrekking tot dit gebruik van het luchtvaartterrein. Daarbij stelt de exploitant, Zeeland Airport BV, zich ten doel het luchtvaartterrein in goed overleg en zo veilig en optimaal mogelijk te benutten.

2/ Aansprakelijkheid:

- A. Ondanks het feit dat Zeeland Airport, de directeur/havenmeester en/of de assistent havenmeester deze activiteiten faciliteert, voorwaarden stelt en/of beperkingen oplegt kunnen zij nimmer aansprakelijk worden gehouden voor uit dit gebruik voortvloeiende gevolgen. De organiserende partij vrijwaart Zeeland Airport uitdrukkelijk van eventuele schadeclaims van derden.
- B. De danwel zelfstandig of als vereniging opererende zweefvliegers zijn ten alle tijden verantwoordelijk voor een goed georganiseerd en veilig vliegbedrijf. Zij moeten er op toezien dat de door de directeur/ havenmeester gestelde aanvullende voorwaarden en de voorwaarden als gesteld in deze overeenkomst nauwgezet worden nageleefd. Zij zijn aansprakelijk voor eventuele onverhoopte schade en andere gevolgen voortvloeiend uit hun gebruik van het vliegveld.
- C. Deelnemende instructeurs, startleiders, kabelrijders, lieristen, solisten, GPL houdende zweefvliegers en overige met een bepaalde verantwoordelijkheid bij het vliegbedrijf betrokken personen dienen in het bezit te zijn van een geldige KNVVL lidmaatschapskaart voor het zweefvliegen (WA verzekeringsbewijs).

3/ Afstemming activiteiten:

Minimaal 12 uur voor de geplande activiteiten moet er middels een meldingsformulier worden aangegeven wanneer en wie activiteiten zullen organiseren. Op dit formulier moet zijn aangegeven wie als DDI optreedt en wie de startleiding verzorgt. Van beiden moet een mobiel telefoonnummer worden vermeld waarop zij tijdens de activiteiten bereikbaar zijn. De havenmeester kan toestemming voor een specifieke aanvraag weigeren indien deze niet op tijd of niet volledig is ingevuld. Verder kan de havenmeester toestemming weigeren en/of aanvullende eisen stellen indien de activiteiten niet te combineren zijn met andere geplande activiteiten of onderhoudswerkzaamheden. Alle deelnemers moeten in het bezit zijn van een geldige EHMZ zweefvliegpas.

4/ Voertuigen, veldtransport en startwagen:

- A. Ten behoeve van het vliegbedrijf mag één lier, één kabelvoertuig en twee terughaal-voertuigen op de zweefvliegbaan aanwezig zijn. Ten behoeve van de startleider, het veiligheids-materiaal en het communicatiemateriaal mag een kleine startkar worden opgesteld.
- B. Op het vliegveld is WAM (wet aansprakelijkheid motorvoertuigen) van toepassing. Op het veld in gebruik zijnde motorvoertuigen dienen dus minimaal WA verzekerd te zijn. Een geldig op het voertuig van toepassing zijnd rijbewijs is dus vereist. Aangezien de in te zetten voertuigen "werkmaterieel" betreffen is een APK keuring niet van toepassing, wel is de eigenaar/gebruiker verplicht voertuigen alleen in te zetten als deze in goede en veilige conditie verkeren. De hoofd baan dient ten alle tijden te worden vermeden, het transport van vliegtuigen en dergelijke dient dus volgens de vastgestelde rijroutes plaats te vinden.
- C. Alle op het veld rijdende terughaal voertuigen en dergelijke dienen van een werkende oranje of gele zwaailamp te zijn voorzien of middels een rood wit blok patroon goed vanuit de lucht zichtbaar te zijn.

5/ Bezetting:

Ten behoeve van een veilig vliegbedrijf is een adequate bezetting noodzakelijk, de aanwezige bezetting moet in overeenstemming zijn met het aantal in te zetten zweefvliegtuigen. Ten alle tijden moeten er minimaal 2 personen (lierman en/of kabelrijder niet meerekenend) op de startplaats aanwezig zijn. Er mogen maximaal 5 introducés op de startplaats aanwezig zijn. De DDI en/of startleider ziet toe op hun veiligheid.

6/ Weersomstandigheden:

Het beoordelen van weersomstandigheden is ter verantwoording van de DDI en startleider. De weersomstandigheden, windsterkte en windrichting moeten van dien aard zijn dat er geen risico bestaat dat er schade aan het terrein en/of eigendommen van derden kan ontstaan. Bij een crosswind vanuit het zuiden is een veilig lierbedrijf niet onder alle omstandigheden te garanderen. De uitersten volgens onderstaande tabel moeten dan stringent worden aangehouden. Een lierbedrijf buiten deze maximale waarden is NIET toegestaan (zie formule als bijlage).

Windhoek ten opzichte van de as van de lierbaan:

Maximale windsnelheid

10 graden	28 m/s	101 km/uur NVT
20 graden	14 m/s	50 km/uur
30 graden	10 m/s	36 km/uur
40 graden	7,5 m/s	27 km/uur
50 graden	6,5 m/s	23 km/uur
60 graden	5,5 m/s	20 km/uur

7/ Veiligheidsuitrusting:

Tijdens het vliegbedrijf dient op de startplaats en bij de lier een goedgekeurde 9 kg brandblusser alsmede een EHBO doos aanwezig zijn.

8/ Veld inrichting:

Start en landingsplaats dienen volgens goed gebruik te zijn ingericht, de landingsplaats dient middels kleine pionnen of lappen te worden aangegeven.

9/ Vluchtuitvoering:

- A. De vluchtuitvoering is ter verantwoording van de gezagvoerder met in acht name van de voorgeschreven zweefvliegcircuits. Van het standaard zuidelijke circuit mag alleen bij kabelbreuk of kabelbreuk oefening worden afgeweken.
- B. Voor het uitvoeren van kunstvluchten dienen de wettelijke regels stringent in acht te worden genomen. Boven het luchtvaartterrein zelf zijn kunstvluchten uitsluitend na voorafgaande verkregen toestemming van de havenmeester toegestaan.

10/ Beëindigen vliegbedrijf:

Na het beëindigen van de zweefvlieg activiteiten zien de DDI en startleider er op toe dat de veldindeling wordt achtergelaten in dezelfde opzet als deze is aangetroffen. Er mogen geen restanten van welke aard dan ook achter blijven op het vliegveld of in de naast gelegen akker. Bijzondere aandacht moet worden besteed aan stukken kabel, breukstukken e.d.

11/ Calamiteiten:

Voor in het geval er zich onverhoopt calamiteiten voordoen moet een bijgewerkte calamiteiten kaart op de startplaats aanwezig zijn. De DDI, of in het geval deze niet direct beschikbaar is de startleider licht in de volgorde van urgentie de volgende personen en instanties in:

- 112
- Directeur/havenmeester of diens vervanger
- Dienst luchtvaart

Indien er hulpdiensten moeten worden ingeschakeld ziet de DDI of bij diens ontstentenis de startleider er op toe dat een geschikt persoon de poort opent en de verschillende hulpdiensten opwacht. Deze persoon blijft bij de toegangspoort totdat de DDI of startleider aangeeft dat zijn taak is volbracht. Hiertoe dient een voor aanvang van het vliegbedrijf beproefde afstandbediening ten behoeve van de hoofdpoort in het bezit van de startleider te zijn. Alleen de directeur/havenmeester is bevoegd naar anderen dan de hulpdiensten als woordvoerder op te treden.

12/ Evaluatie

Jaarlijks wordt deze procedure geëvalueerd en bij bewezen noodzaak aangepast aan nieuwe inzichten.

13/ Zeeland Airport BV

In gevallen waarin deze overeenkomst niet voorziet prevaleert de wet, goed zweefvlieggebruik en het gezonde verstand. In voorkomende gevallen behoudt Zeeland Airport BV het recht zelfstandig te beslissen. Tevens vervult zij een bemiddelende rol in geval van gerezen verschillen van inzicht.

Van toepassing zijnde bijlagen:

- Meldingsformulier vliegen buiten de openingsuren EHMZ
- Checklist ongevallen buiten de openingsuren EHMZ
- Calamiteiten kaart voor buiten de openingsuren EHMZ
- Rijroutes zweefvliegactiviteiten EHMZ
- Berekeningsgrondslagen en formules crosswind beperkingen Lierbedrijf EHMZ

III. Gebruik spronglocatie zuid-zijde luchtvaart terrein EHMZ

1. Algemeen:

Vliegveld Midden-Zeeland faciliteert meerdere (vlieg-)activiteiten op haar luchtvaartterrein en in haar directe omgeving. Naar verwachting zullen deze activiteiten zich in de nabije toekomst verder uitbreiden en intensiveren. Voor het in stand houden van deze activiteiten en om de daartoe bestaande faciliteiten te optimaliseren zijn duidelijke regels vereist m.b.t. het gezamenlijk opereren vanaf hetzelfde luchtvaartterrein. Daarbij stelt de exploitant, Zeeland Airport BV, zich ten doel het luchtvaartterrein te doen benutten voor al die activiteiten, welke een bijdrage (kunnen) leveren aan een gezonde veilige exploitatie.

2. Parachutespringen:

Voor het uitvoeren van parachutesprongen zijn een drietal locaties bij vergunning aangewezen. Het betreffen de volgende locaties:

- A. Locatie zuidzijde luchtvaartterrein;
- B. Locatie 's Heer Arendskerke (51°30'00"NB en 003'47'12" OL);
- C. Locatie Oud Sabbinge (51 °31'40" NB en 003'47'05 " OL).

3. Bepalen locatie:

Van deze locaties verdient locatie A voor Para Centrum Texel hierna te noemen PCT de voorkeur. Keuze voor de locaties B of C geschiedt wanneer niet kan worden voldaan aan de gebruiksafspraken en/of wanneer de (assistent) havenmeester hiertoe besluit in kader van de veiligheid. Dit kan mede worden bepaald door de algehele drukte rond het vliegveld, de intensiteit van het parachutespringen, de intensiteit van de zweefvliegactiviteiten en/of de heersende windrichting.

4. Gebruiksafspraken spronglocatie A in combinatie met zweefvlieg-activiteiten:

De dropzone van de PCT (locatie A zuidzijde van het luchtvaartterrein) bevindt zich geheel binnen het zweefvlieg circuit. Bijgevoegde overzichtstekeningen geven duidelijk aan dat dit niet tot problemen leidt indien de parachutisten van de PCT zich binnen de aangegeven conus bevinden (deze begint op duizend voet en de bovendiameter wordt begrenst door de hartlijn van de zweefvlieg strip) en de zweefvliegers een standaard circuit vliegen. Ondanks deze spreiding zijn duidelijke afspraken noodzakelijk. PCT stemt voor aanvang van de springactiviteiten met de (assistent) havenmeester af welke spronglocatie mogelijk is. In geval van spronglocatie A in combinatie met activiteiten op de zweefvliegstrip houden de PCT en de zweefvliegers zich aan de volgende procedures.

- A. 5 minuten voorafgaand aan elke sprong geeft de vlieger van het PCT vliegtuig via de radio (119,25) een "five minutes warning".
- B. 2 minuten voorafgaand aan elke sprong geeft de vlieger van het PCT vliegtuig via de radio (119,25) een "two minutes warning". Hierbij worden ook het aantal te droppen parachutes duidelijk gemeld.
- C. 2 minuten of eerder voorafgaande aan elke sprong wordt de PCT bus nabij de spronglocatie geplaatst. Vanaf het moment van de "two minutes warning" tot aan de voltooiing van de sprong zal er op deze bus een vanuit de lucht goed zichtbare zwaailamp in werking zijn. Eventueel kan worden gewerkt met een uitklapbare landings-T.
- D. Bij gebruik van baan 09 vermijden de zweefvliegers de omgeving rond de drop zone (conus) zoveel mogelijk.
- E. Bij gebruik van baan 27 vliegen de zweefvliegers een downwind op 1500 voet parallel aan de hartlijn van de zweefvliegstrip.
- F. Na de "two minutes warning" zullen er op de baan 09 geen zweefvlieg-sleepstarts of zweefvlieg-zelfstarts vanaf de zweefvliegbaan aanvangen, dit tot het moment dat alle parachutes aan de grond zijn.

- G. PCT verplicht zich om gedurende de sprong op het moment dat zij zich onder de 1000 voet bevinden binnen de begrenzing van de conus te blijven (deze wordt begrenst door de hartlijn van de zweefvlieg strip, zie bijgevoegde overzichtstekening).
- H. PCT verplicht zich om de wettelijke zichtbeperkingen stringent toe te passen.
- I. PCT verplicht zich om bij gebruikmaking van spronglocatie A in combinatie met zweefvliegactiviteiten alleen tandemsprongen te laten uitvoeren.
- J. Het sleepvliegtuig moet zijn uitgerust met een radio waarmee continu 119,25 wordt uitgeluisterd.
- K. Indien er van spronglocatie A gebruik wordt gemaakt dient de sleepvlieger extra ruim om de spronglocatie heen te vliegen.
- L. Zweefvliegtuigen uitgerust met radio dienen binnen een straal van 5 nautical miles van het vliegveld Midden Zeeland 119,25 uit te luisteren.
- M. Indien er oldtimer zweefvliegtuigen worden ingezet die een krappere circuit moeten vliegen en/of niet zijn uitgerust met radio moet de gezagvoerder voor aanvang van zijn vlucht hiervan melding maken bij de (assistent) havenmeester. De dienstdoende PCT vlieger moet hiervan op de hoogte worden gesteld. Bij gebruik van baan 09 heeft dit geen consequenties, bij gebruik van baan 27 zullen hier rekening houdend met de weersomstandigheden per geval tussen partijen en de (assistent) havenmeesters afspraken over dienen te worden gemaakt.

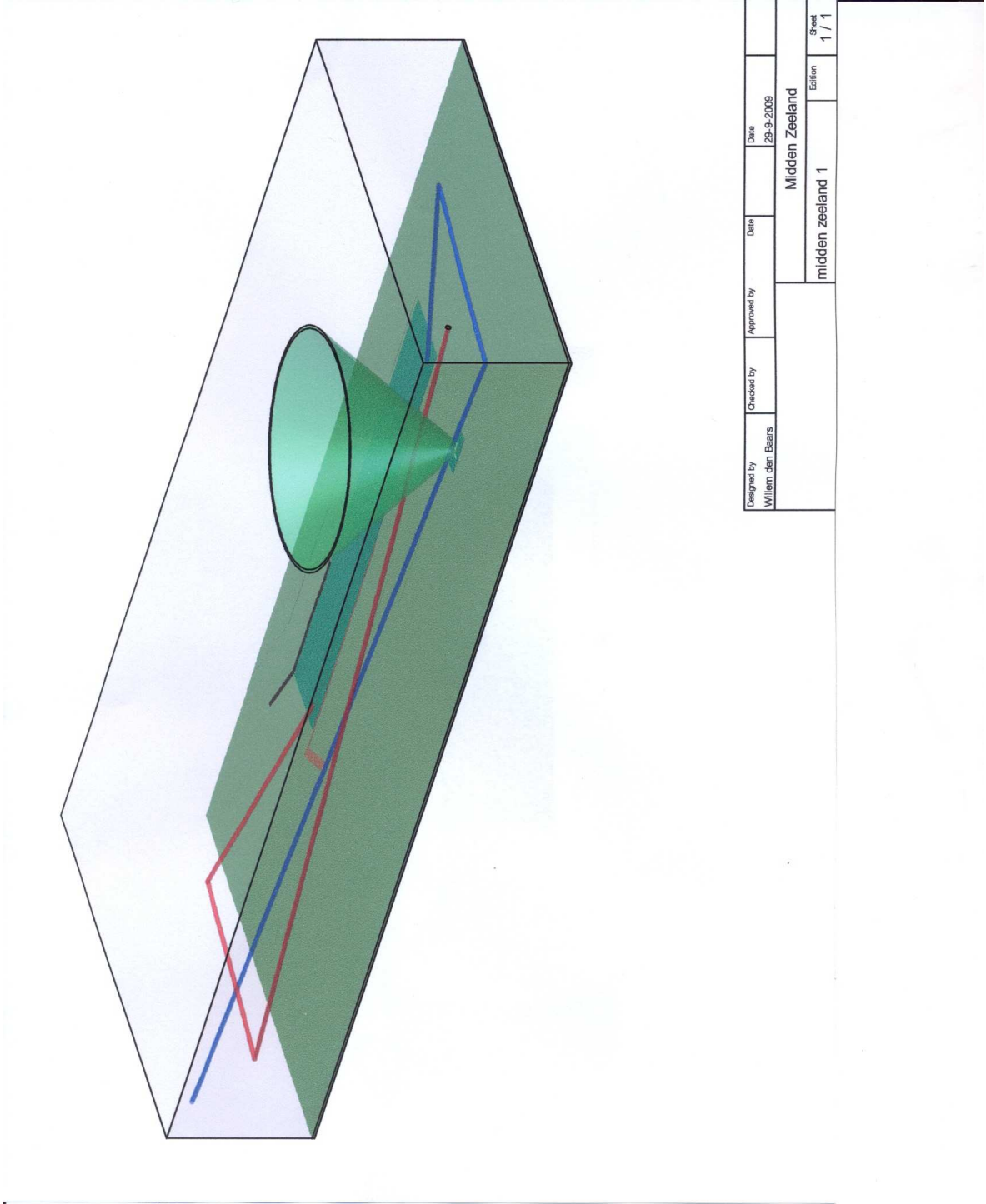
5. Evaluatie:

Dagelijks worden eventuele op- en aanmerking door betrokkenen aangaande het gezamenlijke gebruik gemeld bij de (assistent) havenmeester. Deze zorgt voor vastlegging hiervan. Jaarlijks wordt deze procedure geëvalueerd en bij bewezen noodzaak aangepast aan nieuwe inzichten.

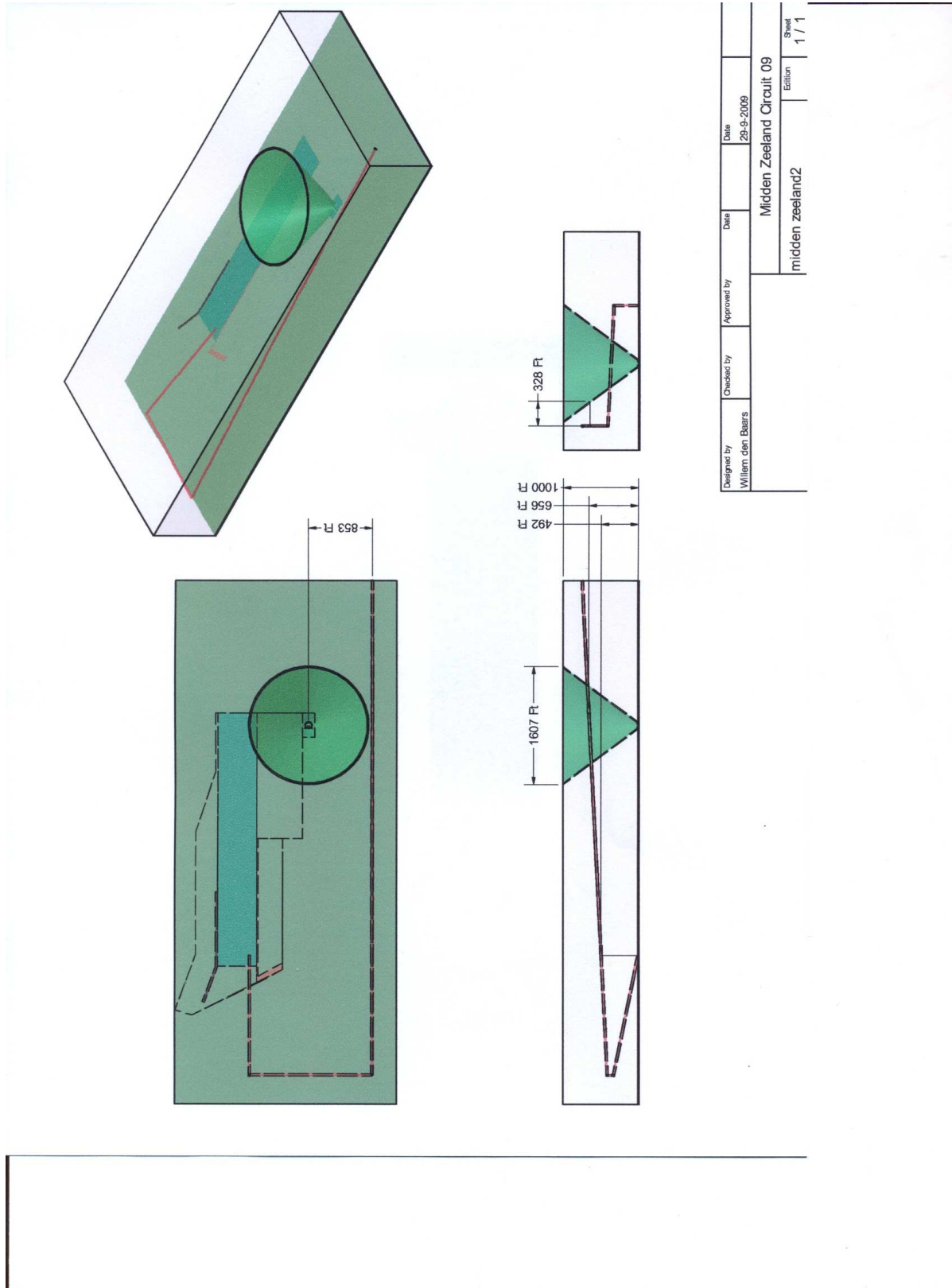
6. Zeeland Airport BV:

In gevallen waarin deze overeenkomst niet voorziet behoudt Zeeland Airport BV het recht zelfstandig te beslissen. Tevens vervult zij een bemiddelende rol in geval van gerezen verschillen van inzicht.

IV. 3D weergave zuidelijk circuit en spronglocatie EHMZ



IV. 3D weergave zuidelijk circuit en spronglocatie EHMZ



V. Meldingsformulier vliegen buiten de openingsuren EHMZ

Meldingsformulier zweefvliegen buiten de openingstijden EHMZ

Dit formulier moet 12 uur van te voren volledig ingevuld bij de havendienst worden aangeleverd!

Alle deelnemers moeten in het bezit zijn van een geldige EHMZ zweefvliegpas!

Datum aanvraag:.....

- VMZ**
- Zeeland Zweefland B.V.**
-

Datum activiteiten:.....

Aanvang:.....

Einde:.....

DDI:.....

Tijdens de activiteiten bereikbaar GSM: 06-.....

- DDI aanvaard de verantwoordelijkheid voor het vliegbedrijf en verklaart dat de activiteiten zullen plaatsvinden conform het protocol zweefvliegen buiten de openingsuren.

Handtekening:.....

Startleider:.....

Tijdens de activiteiten bereikbaar GSM: 06-.....

- Startleider aanvaard de verantwoordelijkheid voor het vliegbedrijf en verklaart dat de activiteiten zullen plaatsvinden conform het protocol zweefvliegen buiten de openingsuren.

Handtekening:.....

Deelnemers:

- 1.....
- 2.....
- 3.....
- 4.....
- 5.....
- 6.....
- 7.....

Melding ontvangen: Melding akkoord:.....

Opmerkingen:.....

.....

.....

VI. Checklist ongevallen buiten de openingsuren EHMZ

Van een ongeval is sprake indien iemand met het oogmerk om te vliegen in het vliegtuig is gestapt en:

- Een persoon aan boord van het vliegtuig of door contact met het vliegtuig dodelijk gewond raakt dan wel lichamelijk letsel oploopt.
- Het vliegtuig dermate schade heeft opgelopen waardoor er afbreuk heeft plaatsgevonden aan de vliegprestaties cq eigenschappen van het vliegtuig of wanneer er sprake is van afname van de sterkte van de constructie; dit alles moet reparatie vereisen.
- Het vliegtuig vermist wordt of volledig onbereikbaar is geworden.

Wat te doen in geval van ongevallen tijdens het vliegbedrijf:

- In het geval er ernstige gewonden zijn **112** bellen.
- Het vliegtuig mag niet verplaatst worden tenzij dit nodig is om gewonden te redden dan wel zeer gevaarlijke situaties of verdere schade te voorkomen.
- Havenmeester op de hoogte stellen **06-42969405**
- Inspectie verkeer en waterstaat divisie luchtvaart via luchtvaartpolitie op de hoogte stellen **020-5025693** (24 uur per dag). Dit dient te geschieden door DDI, gezagvoerder, startleider of havenmeester.
- Indien de Havenmeester aanwezig is, is deze altijd woordvoerder, bij diens afwezigheid is de DDI woordvoerder, bij diens afwezigheid is de startleider woordvoerder en bij diens afwezigheid is de gezagvoerder woordvoerder.
- Introducés, belangstellenden en andere niet zweefvliegers dienen direct van het vliegveld verwijderd te worden.

VII. Calamiteiten kaart voor buiten de openingsuren EHMZ

Checklist calamiteiten en/of ongevallen 2011

Totdat de havenmeester aanwezig is zal de DDI of bij diens ontstentenis de startleider als woordvoerder optreden.

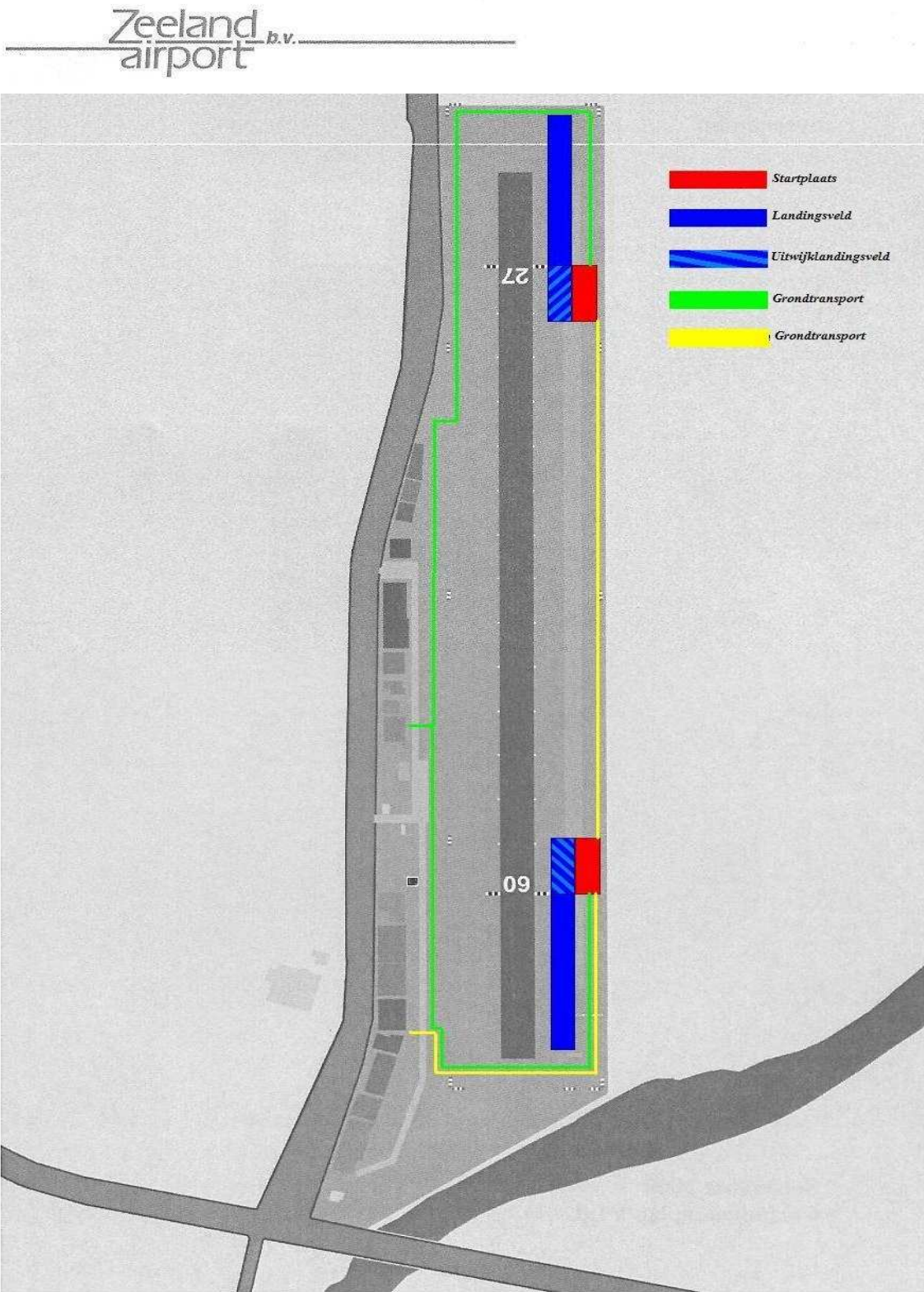
Zodra aanwezig zal uitsluitend de havenmeester optreden als woordvoerder!

Startleider	Leden	DDI
		Algehele leiding over de organisatie van de hulpverlening
Beeindigen startprocedure en afhandelen vliegtuigen in de lucht en het circuit	Vliegtuigen oplijnen/tip in de wind en toezicht tijdens de onderbreking	Afzetten plaats van ongeval, niets verplaatsen. Organisatie EHBO
Leiding geven aan weggeleiden introducees en andere niet belanghebbenden	Weggeleiden introducees en andere niet belanghebbenden	LET OP! Het vliegtuig mag niet verplaatst worden, tenzij dit nodig is om gewonden te redden dan wel zeer gevaarlijke situaties te voorkomen dan wel verder schade te voorkomen
Briefing poort bezetting (denk aan afstandbediening)	Poortbezetting ten behoeve van hulpdiensten	
Assisteren bij hulpverlening	Op aanwijzing startleider/DDI assisteren bij hulpverlening	Arts/Ambulance/Ziekenhuis/Politie/Brandweer 112
LET OP! Het vliegtuig mag niet verplaatst worden, tenzij dit nodig is om gewonden te redden dan wel zeer gevaarlijke situaties te voorkomen dan wel verder schade te voorkomen	LET OP! Het vliegtuig mag niet verplaatst worden, tenzij dit nodig is om gewonden te redden dan wel zeer gevaarlijke situaties te voorkomen dan wel verder schade te voorkomen	Havenmeester 06-42969405 Inspectie Verkeer en Waterstaat Divisie Luchtvaart (IWW-DL) via luchtvaart politie 020-5025693 (24 uur) Raad voor de transportveiligheid 0800-635532455 Familie betrokkenen informeren.

VIII. Rijroutes zweefvliegactiviteiten EHMZ



VIII. Rijroutes zweefvliegactiviteiten EHMZ Alternatief



IX. Berekeningsgrondslagen en formules crosswind lierbedrijf EHMZ

Crosswind berekening:

Aan de hand van onderstaande formules is met standaard waardes een berekening gemaakt wat de maximale crosswind mag zijn bij een corresponderende hoek.

Hierbij zijn er een aantal aannames gedaan:

- De maximale zijwaartse verplaatsing van de geopende chute mag bij kabelbreuk in het meest ongunstige geval niet meer zijn dan 80 meter ten opzichte van de hart van de lierbaan.
- De 80 meter is gesteld om zelfs bij niet opsturen te voorkomen dat de chute en/of kabel geparkeerd staande motorvliegtuigen bereikt.
- De valversnelling van de kabel en chute is gesteld op 3 m/3.
- De hoogte waarop de kabel begint aan zijn val is gesteld op 400 meter.
- De crosswind hoeken waarvoor de berekeningen zijn gemaakt zijn: 10, 20, 30, 40, 50 en 60 graden.

De gebruikte formules:

$$S = 1/2 * a * t^2$$

$$S = v * t$$

Sin α = overstaande zijde / schuine zijde.

$$S = 1/2 * a * t^2$$

$$s1 = 400$$

$$a = 3$$

$$t = ?$$

$$400 = 1/2 * 3 * t^2$$

$$\sqrt{\frac{400}{1,5}} = 16,3 \text{ sec onden}$$

Maximale zijwaatse verplaatsing is 80 meter.

$$s = v * t$$

$$80 = v * 16,3$$

$$v_{\max} = \frac{80}{16,3} = 5 \text{ m/s}$$

$$\sin \alpha = \frac{\text{ove}}{\text{sch}}$$

Bij bovenstaan de berekening en hoort onderstaan de tabel voor de crosswind waardes.

Wind hoek	Maximale windsnelheid
10	28 m/s
20	14 m/s
30	10 m/s
40	7,5 m/s
50	6,5 m/s
60	5,5 m/s

XIII. Zweefvliegpas



Zweefvliegpas 2011

Onderstaande gebruiker heeft voor het jaar 2011 betaald voor het gebruik van de zweefvliegstrip van Zeeland Airport. Hiermee zijn de landingsgelden voor het sleepvliegtuig en/of het (zelfstartende) zweefvliegtuig voldaan.

Naam gebruiker:

.....

Gebruiker en/of de voor hem/haar verantwoordelijke instructeur wordt geacht alvorens hij/zij het vliegveld betreedt de dienstdoende havenmeester per telefoon, per radio of in persoon op de hoogte te stellen van de voorgenomen activiteiten voor de bewuste vliegdag.

Gebruiker wordt geacht op de hoogte te zijn van de voor het zweefvliegen relevante onderdelen van het Zeeland Airport bedrijfshandboek. Vanzelfsprekend dient hij/zij zich hier aan te houden.

