

PROTOCOL GEBRUIK ZWEEFVLIEGBAAN EHMZ 2019/2020

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

I. Gebruik zweefvliegbaan EHMZ Midden-Zeeland

1/ Algemeen:

Op vliegveld Midden Zeeland worden tijdens de openingsuren door verschillende niet aan elkaar gelieerde partijen gebruik gemaakt van het zweefvliegcircuit.

Het zweefvliegen gebeurt niet uitsluitend in clubverband en er is niet dagelijks sprake van een startbedrijf. Er 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. De stichting SSZ-MZ (Stichting Samenwerkende Zweefvliegers Midden Zeeland) functioneert als aanspreekpunt voor de zweefvliegactiviteiten. Zweef- en sleepvliegers die op Midden Zeeland actief zijn dienen bij de SSZ-MZ aangesloten te zijn en bij de DTO bekend te zijn.

- A. Aan het begin van elk nieuw zweefvliegseizoen of de eerste keer dat een **zweef- of sleepvlieger** op vliegveld Midden-Zeeland gaat vliegen dient hij/zij zich persoonlijk op de toren bij de havenmeester te melden. Van de betreffende zweefvlieger wordt verwacht dat hij de geldende voorschriften in het bedrijfshandboek inziet, dit kan via de website van Zeeland Airport B.V. Hij/zij dient deze voorschriften te kennen, te begrijpen en zich hier stringent aan te houden.
- B. De procedure gebruik spronglocatie zuid-zijde luchtvaartterrein vliegveld Midden-Zeeland is integraal onderdeel van dit protocol.
- C. 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 en/of 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, LAPL-S en SPL houdende zweefvliegers en overige met een bepaalde verantwoordelijkheid bij het vliegbedrijf betrokken personen dienen in het bezit te zijn van een geldige KNNVL lidmaatschapskaart voor het zweefvliegen (WA verzekeringsbewijs). Tevens is deelname aan de SSZ-MZ of VMZ een vereiste.

3/ Gebruik zweefvliegbaan:

- A. Voordat een zweefvlieger of groep zweefvliegers het veld betreedt dient contact met de havenmeester te worden gezocht. Dit kan telefonisch via de radio 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 indien de situatie afwijkt van normaal de zweefvliegers en de PCT contact met elkaar hebben en de afspraken omtrent gezamenlijk gebruik van het zuidelijk circuit kennen.
- B. 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 3 zweefvliegtuigen dan dient de DDI een startleider aan te stellen.
- C. Indien er in clubverband met meer dan 3 zweefvliegtuigen wordt gevlogen door uitsluitend brevethouders dan dient een ervaren brevethouder de verantwoording voor het startbedrijf op zich te nemen.
- D. Indien er buiten clubverband met meer dan 3 zweefvliegtuigen wordt gevlogen door uitsluitend brevethouders dan dient een ervaren brevethouder de verantwoording voor het startbedrijf op zich nemen.
- E. 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.
- F. Op de startplaats dient zoveel mogelijk een radio aanwezig te zijn en 119,255 moet continu worden uitgeluisterd.
- G. 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.
- H. Gelande zweefvliegtuigen dienen direct naar de akkerrand te worden verplaatst en zo snel mogelijk terug naar de startplaats te worden gebracht.
- I. In overleg met de directeur havenmeester kunnen afwijkende afspraken worden gemaakt.

4/ Voertuigen, veldtransport en startwagen:

- A. Ten behoeve van het vliegbedrijf mogen enkele terughaal-voertuigen op de zweefvliegstrip aanwezig zijn. Ten behoeve van de startleider, het veiligheidsmateriaal en het communicatiemateriaal mag een kleine startkar worden opgesteld.
- B. Alle aanwezige en geparkeerde voertuigen dienen niet afgesloten en met de sleutel in het contact te worden achtergelaten.

- C. 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 zijnde 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.
- D. Doordeweeks mogen maximaal twee terughaal-voertuigen voor langere periode op het veld achterblijven, mits zij geen obstakel vormen voor het overige verkeer. Een en ander in overleg met de dienstdoende havenmeester. Deze voertuigen mogen niet worden afgesloten en de sleutels dienen in het contact gelaten te worden.
- E. 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 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. In het kader van een proef zal in 2020 enkele maanden het zuidelijke circuit worden gebruikt. Na evaluatie kan worden besloten in de toekomst het sleepvliegtuig altijd het zuidelijke circuit te laten gebruiken.
- D. Uit veiligheidsoverweging verdient het de voorkeur te slepen met een sleepvliegtuig uitgerust met een kabel opspoelinrichting, dit in verband met 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 kan een marshal uitkomst bieden.
- F. De sleepvlieger overtuigt zich er voor het starten van, dat er geen motor vliegtuigen starten of zich op final bevinden. De verantwoording hiervoor ligt dus ten alle tijden 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/ Lieren tijdens de openingsuren van het vliegveld:

In overleg met de havenmeester is het mogelijk op stille dagen of momenten tijdens de openingsuren te lieren.

- A. De Havenmeesters zal dan telkens een Notam doen uitgaan om bezoekende vliegtuigen op de hoogte te stellen en om te melden dat het veld die dag PPR is en "winch launching in progress during opening hours".
- B. Het is tijdens de openingsuren niet mogelijk met een zuidelijke windcomponent te lieren.
- C. Voor aanvang is er overleg met de dienstdoende havenmeester.
- D. In het zweefvliegtuig, op de startplaats en in de lier moet een handset aanwezig zijn. Deze moet uiteraard ook constant worden uitgeluisterd.
- E. Opdrachten van de dienstdoende havenmeester dienen nauwgezet te worden opgevolgd.
- F. Alvorens de opdracht tot straktrekken wordt gegeven dient de startofficier zich er van te overtuigen dat het luchtruim geheel vrij is. Indien er zich een motorvliegtuig binnen het circuit gebied bevindt of zichtbaar is daarbuiten waarbij de intenties van het motorvliegtuig niet duidelijk zijn mag er niet worden gestart.
- G. Airside (zuid van de dienstweg) mogen zich geen personen bevinden tijdens de start.
- H. Airside (zuid van de dienstweg) mogen zich geen bewegende (taxiënde) vliegtuigen bevinden tijdens de start.
- I. De lierman controleert bovenstaande punten 5, 6 en 7 voordat hij met lieren aanvangt.
- J. Bij een kabelbreuk dient de havenmeester direct op de hoogte te worden gesteld zodat hij het motorverkeer kan tegenhouden totdat de eventueel aanwezige kabel van de landings- en/of taxibaan is verwijderd.
- K. Voor al het overige gelden de gedragsregels als wanneer er overdag wordt zweef gevlogen.

7/ 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.

8/ Vluchtuitvoering:

- A. De vluchtuitvoering is ter verantwoording van de gezagvoerder met in acht name van de voorgeschreven zweefvliegcircuits.
- B. 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".

9/ 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.

10/ Incidenten:

In het geval er zich onverhoopt incidenten voordoen dient de havenmeester of diens vervanger hiervan onverwijld in kennis te worden gesteld. Indien deze dit wenst dient een schriftelijk verslaglegging plaats te vinden.

11/ Veiligheidsuitrusting:

Tijdens het vliegbedrijf dient een goedgekeurde brandblusser alsmede een EHBO doos aanwezig zijn.

12/ Veld inrichting:

Start en landingsplaats dienen volgens goed gebruik te zijn ingericht.

13/ Calamiteiten:

In het geval er zich onverhoopt calamiteiten voordoen dienen de directeur en de havenmeester of diens vervanger hiervan onverwijld in kennis te worden gesteld. Indien deze dit wenst dient een schriftelijk verslaglegging plaats te vinden. Alleen de directeur en havenmeester zijn bevoegd naar anderen dan de hulpdiensten als woordvoerder op te treden.

14/ Evaluatie:

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

15/ 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 of nauwelijks mag worden gelierd, faciliteert Zeeland Airport B.V. graag het zweefvliegen buiten de openingsuren. Het betreft hier uitsluitend het zweefvliegen middels de liermethode. 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 en 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 dan wel 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 en 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). Tevens is deelname aan de SSZ-MZ of VMZ een vereiste.

3/ Afstemming activiteiten:

Voor de geplande activiteiten moet er middels een meldingsformulier worden aangeven 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 weigeren en/of aanvullende eisen stellen indien de activiteiten niet te combineren zijn met andere geplande activiteiten of onderhoudswerkzaamheden.

4/ Voertuigen, veldtransport en startwagen:

- A. Ten behoeve van het vliegbedrijf mag één lier, één kabelvoertuig en enkele 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 zijnde rijbewijs is dus vereist.

- C. Een APK keuring is 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.
- D. 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 1 persoon (lierman en/of kabelrijder niet meerekenend) op de startplaats aanwezig zijn. De DDI en/of startleider ziet toe op de veiligheid van eventueel aanwezige introducees.

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.

Windhoek ten opzichte van de as van de lierbaan:

Maximale windsnelheid

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 een goedgekeurde brandblusser alsmede een EHBO doos aanwezig zijn.

8/ Veld inrichting:

Start en landingsplaats dienen volgens goed gebruik te zijn ingericht.

9/ Vluchtuitvoering:

De vluchtuitvoering is ter verantwoording van de gezagvoerder.

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 en dergelijke.

11/ Incidenten:

In het geval er zich onverhoopt incidenten voordoen dient de havenmeester of diens vervanger hiervan onverwijld in kennis te worden gesteld. Indien deze dit wenst dient een schriftelijke verslaglegging plaats te vinden.

12/ 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 en havenmeester of diens vervanger
- IL en T en HSP 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 hoofdpoot in het bezit van de startleider te zijn. Alleen de directeur en/of havenmeester zijn bevoegd naar anderen dan de hulpdiensten als woordvoerder op te treden.

13/ Evaluatie

Jaarlijks wordt deze procedure 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.

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 met betrekking tot 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).
- D. Locatie op het vliegveld voor het gebouw van de PCZ.

3/ Bepalen locatie:

Van deze locaties verdient locatie A voor Para Centrum Zeeland hierna te noemen PCZ 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.

Incidenteel kan het voorkomen dat de Havenmeester de PCZ toestemming per sprong toestemming verleend om op het vliegveld zelf voor het gebouw van de PCZ te landen. Per sprong wordt dan bekeken of dit veilig kan geschieden zonder ander verkeer te hinderen. Deze toestemming kan pas enkele minuten voor de betreffende sprong worden verstrekt aangezien het op dat moment aanwezige verkeer bepalend is voor deze toestemming. Ander verkeer wordt hier dan van op de hoogte gesteld.

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

De dropzone van de PCZ (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 PCZ 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. PCZ 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 PCZ en de zweefvliegers zich aan de volgende procedures.

- A. Voor aanvang van elke vliegdag meld de PCZ vlieger zich eerst op de havendienst.

Hierbij geeft hij aan hoeveel vluchten die dag gepland zijn, eventuele bijzonderheden kunnen dan gelijk met de dienstdoende havenmeester worden afgestemd.

- B. 5 minuten voorafgaand aan elke sprong geeft de vlieger van het PCZ vliegtuig via de radio (119,255) een "five minute call".
- C. 2 minuten voorafgaand aan elke sprong geeft de vlieger van het PCZ vliegtuig via de radio (119,255) een "two minute call". Hierbij worden ook het aantal te droppen parachutes duidelijk gemeld.
- D. 2 minuten of eerder voorafgaande aan elke sprong wordt de PCZ bus nabij de spronglocatie geplaatst. Vanaf het moment van de "two minute call" tot aan de voltooiing van de sprong zal er op deze bus een vanuit de lucht goed zichtbare zwaailamp in werking zijn.
- E. Op het moment dat de PCZ vlieger de deur opent meldt de vlieger van de PCZ Parajumping in progress overhead the field, zodat de dienstdoende havenmeester dit voordat de springers het toestel verlaten aan het overige verkeer kan melden.
- F. **In het kader van de veiligheid voor alle gebruikers op en rond EHMZ is een uniforme fraseologie afgestemd. Deze dient bij alle vliegers van de PCZ en de havendienst bekend te zijn en stringent te worden gebruikt.**

Run-up

PH-DES

Midden Zeeland Radio, PH-DES Radio Check on 119.255 and taxiing out for the run up area 27.

EHMZ

PES Reading you five, roger.

Vluchten

PH-DES

Midden Zeeland Radio, PES taxiing out runway too ... for para dropping ... pob ... chutes.

EHMZ

PES, Roger Runway ... is correct

PH-DES

DES is leaving the circuit ,tot straks

PH-DES

Midden Zeeland Radio, 5 minutes for dropping overhead the field.

PH-DES

Midden Zeeland Radio, 2 minutes for dropping overhead the field.

PH-DES

Midden Zeeland Radio, dropping in progress overhead the field ... chutes.

EHMZ

PES, roger, break break all stations this is Midden Zeeland be advised of para jumping in progress overhead the field ... chutes in the air.

PH-DES

Midden Zeeland Radio, dropping is completed overhead the field and descending.

PH-DES

PES is ... feet above ... For runway hand circuit.

PH-DES

Normal circuit calls.

- G. De bedrijfsleider van de PCZ is persoonlijk verantwoordelijk voor het juist instrueren van de actieve vliegers. Verder dient hij er op toe te zien dat zijn vliegers zich consequent aan de afgesproken procedures en fraseologie houden.
- H. Bij gebruik van baan 09 vermijden de zweef- en sleepvliegers de omgeving rond de drop zone (conus) zoveel mogelijk.
- I. Bij gebruik van baan 27 vliegen de zweefvliegers een downwind op ca. 1000 voet parallel aan de hartlijn van de zweefvliegstrip.
- J. Na de "two minutes warning" zullen er geen zweefvlieg-sleepstarts of zweefvlieg-zelfstarts vanaf de zweefvliegbaan aanvangen, dit tot het moment dat alle parachutes aan de grond zijn.
- K. PCZ 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).
- L. Bij gebruikmaking van spronglocatie A in combinatie met zweefvliegactiviteiten worden bij voorkeur alleen tandems sprongen met instructeur uitgevoerd.
- M. Indien op spronglocatie A door sportparachutisten wordt gesprongen dan zal de verantwoordelijke dienstdoende instructeur de sportparachutisten dusdanig instrueren dat deze veilig en conform de afspraken op deze locatie kan worden gesprongen.
- N. Ter borging dienen deze sportparachutisten zich van te voren te melden bij de dienstdoende havenmeester.
- O. PCZ zet zich in zoveel mogelijk opvallend gekleurde chutes in plaats van standaard wit te gebruiken.
- P. Indien de parachutes buiten de afgestemde kegel en boven de 1000 voet binnen het zweefvlieggebied (buiten het circuit) actief zijn, door bijvoorbeeld harde wind dient dit met de havendienst en de zweefvliegers te worden afgestemd.
- Q. Het sleepvliegtuig moet zijn uitgerust met een radio waarmee continu 119,255 wordt uitgeluisterd.
- R. Indien er van spronglocatie A gebruik wordt gemaakt dient de sleepvlieger extra ruim om de spronglocatie heen te vliegen.
- S. Indien het zweefvliegtuig is uitgerust met radio, dan dient de zweefvlieger binnen een straal van 5 nautical miles van het vliegveld Midden Zeeland 119,255 uit te luisteren.
- T. Indien er oldtimer zweefvliegtuigen worden ingezet die een krappere circuit moeten vliegen en/of niet zijn uitgerust met radio moet de gezagvoerder dit zo nodig van te voren met de PCZ afstemmen.

5/ Gebruiksafspraken spronglocatie B of C:

- A. In geval van spronglocatie B of C houdt de PCT zich aan de volgende procedure: A. 5 minuten voorafgaand aan elke sprong geeft de vlieger van het PCT vliegtuig via de radio (119,255 MHz) een "five minute call". Hierbij wordt ook de spronglocatie vermeld (Arendskerke of Oud-Sabbinge).
- B. 2 minuten voorafgaand aan elke sprong geeft de vlieger van het PCT vliegtuig via de radio (119,255 MHz) een "two minute call". Hierbij worden ook het aantal te droppen parachutes duidelijk gemeld.
- C. Tijdens het openen van de deur meldt de vlieger "dropping in progress, X

parachutes in the air". Fraselogie als onder 4 vermeld met vermelding van afwijkende locatie.

6/ Incidenten:

In het geval er zich onverhoopt incidenten voordoen dient de havenmeester of diens vervanger hiervan onverwijld in kennis te worden gesteld. Indien deze dit wenst dient een schriftelijke verslaglegging plaats te vinden.

7/ Calamiteiten:

In het geval er zich onverhoopt calamiteiten voordoen dient de directeur en havenmeester of diens vervanger hiervan onverwijld in kennis te worden gesteld. Indien deze dit wenst dient schriftelijke verslaglegging plaats te vinden. Alleen de directeur en havenmeester zijn bevoegd naar anderen dan de hulpdiensten als woordvoerder op te treden.

8/ Evaluatie:

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

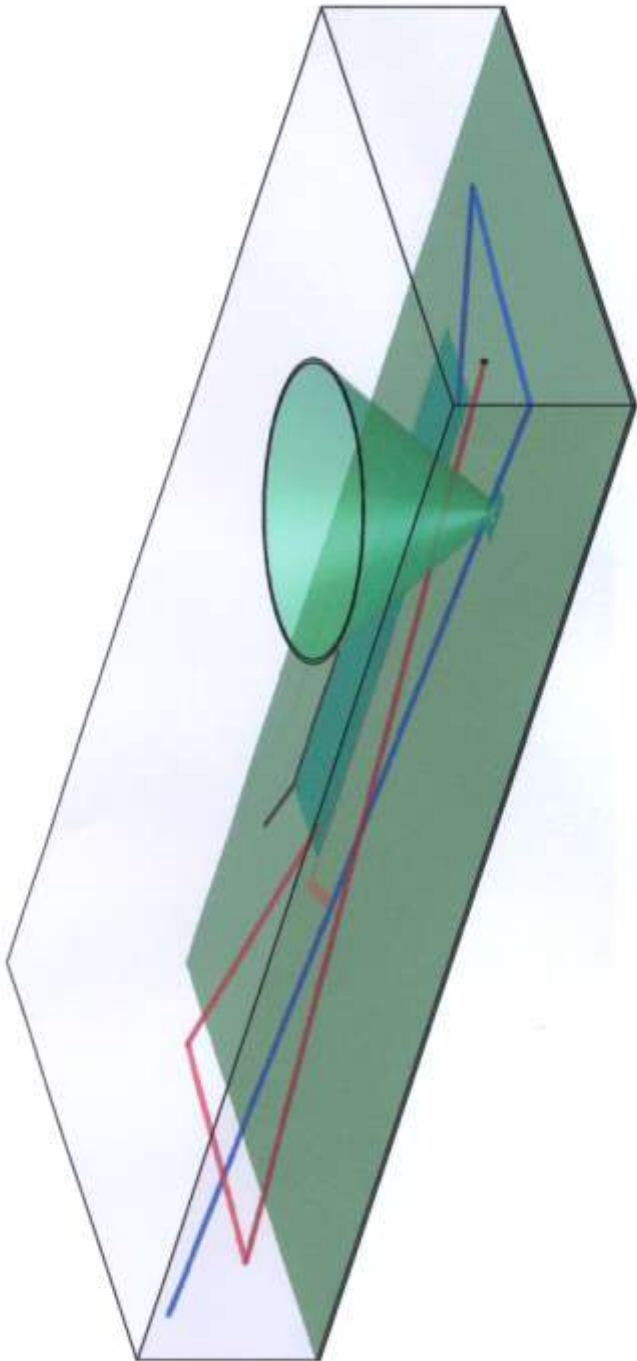
9/ Zeeland Airport BV:

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.

Contact gegevens PCZ:

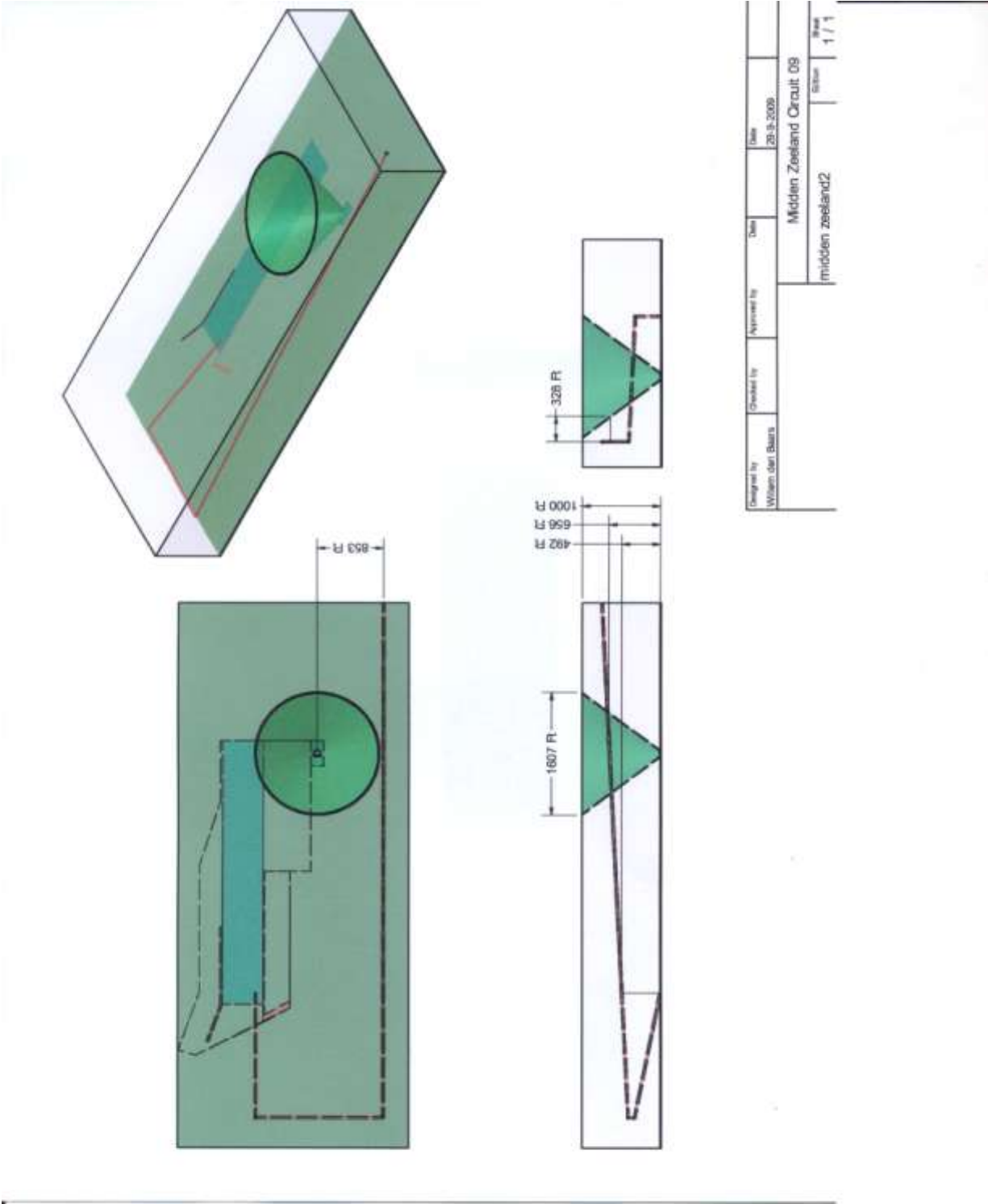
Leander v/d Snel	06-50297631
Jan Boyen Rienks	06-21580487
Jasper Rienks	06-46114648

IV. 3D weergave zuidelijk circuit en spronglocatie EHMZ



Designed by Midden Zeeeland	Checked by	Approved by	Date	Date
			20-9-2009	
Midden Zeeeland				
midden zeeeland_1			Blz	1 / 1

IV. 3D weergave zuidelijk circuit en spronglocatie EHMZ



V. Meldingsformulier vliegen buiten de openingsuren EHMZ

Meldingsformulier zweefvliegen buiten de openingstijden EHMZ

Dit formulier dient van te voren volledig ingevuld bij de havendienst worden aangeleverd!

Datum aanvraag:.....

- VMZ**
- SSZ-MZ**

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.

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.

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 **06-10243356 of 0113-612528**
- ILenT en HSP divisie luchtvaart via luchtvaartpolitie op de hoogte stellen **088-6623600** (24 uur per dag). Dit dient te geschieden door DDI, gezagvoerder, startleider of havenmeester.
- Indien de Directeur en/of Havenmeester aanwezig zijn, zijn deze altijd woordvoerder, bij diens afwezigheid is dienstdoende havenmeester 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 2020/2021

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

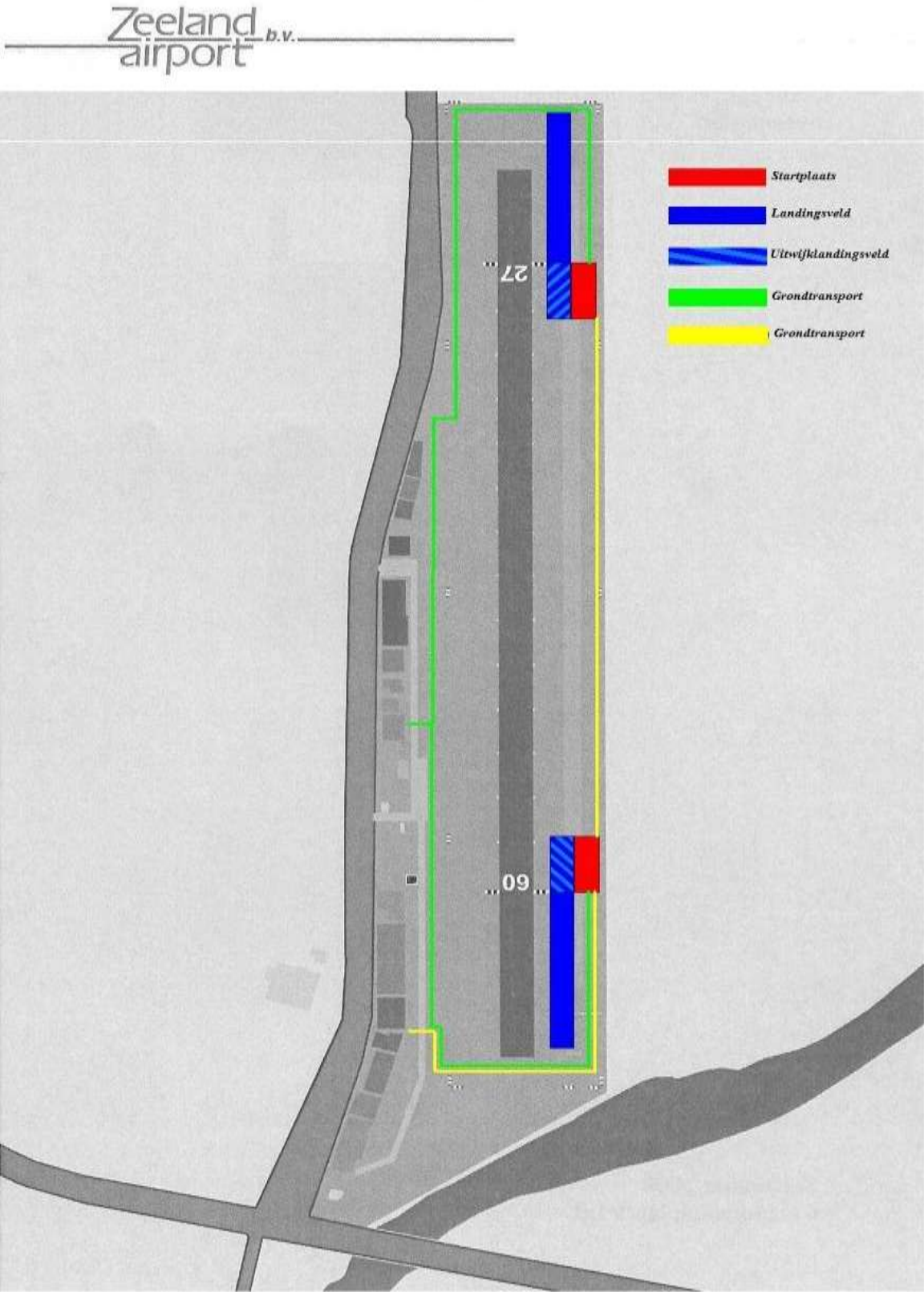
Zodra aanwezig zal uitsluitend de havenmeester optreden als woordvoerder!

Startleider	Leden	DDI
		Algehele leiding over de organisatie van de hulpverlening
Beëindigen 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 weggeleid introducés en andere niet belanghebbenden	Weggeleid introducés 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 06-10243356 of 0113-612528 Dienst luchtvaart toezicht (luchtvaart Politie) 088-6623600 (24 uur) Raad voor de transportveiligheid 0800-6353688 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.

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

$$s1 = 400$$

$$a = 3$$

$$t = ?$$

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

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

Maximale zijwaartse verplaatsing is 80 meter.

$$s = v * t$$

$$80 = v * 16,3$$

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

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

Bij bovenstaande berekeningen hoort onderstaande tabel voor de crosswindwaardes.

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