

Veldboek

(Operationeel handboek van de Friese Aero Club)

Versiedatum: 05-07-2021



Dit veldboek is bestemd voor de leden van de Friese Aero Club. Het ligt in de startkar, in het clubhuis en het kan o.a. worden gedownload van www.frieseaeroclub.nl/

Inhoud

- Algemeen
- Komen en gaan
- Vliegen op militaire vliegbasis Leeuwarden
- Vliegen of afgelasten?
- Vliegen met voldoende mensen
- Op tijd voor de briefing. Meehelpen met opruimen
- De briefing
- De vliegdag voorbereiden
- De indeling van het veld
- Vóór het vliegen: vliegtuigen nakijken
- Lierstarts, kabels, chutes en voertuigen
- Starten, vliegen, landen
- Sleepstarts
- Radio
- Vliegtuigen terughalen naar de startplaats, sleepkabels terugrijden
- Stoppen met vliegen
- Bezoekers: niet over het veld lopen
- Vliegen op een ander veld
- Bevoegdheden, plichten en verantwoordelijkheden
- Medische verklaring, GPL/LAPL/SPL en lidmaatschap KNVvL
- Bevoegdhedenlijst
- Lijst Geldigheid Medische Verklaring
- Overzicht Lieristen
- Instructeur
- Startleider
- GPL/LAPL/SPL-houder

Bijlagen

- Indeling van het veld
- Verkorte handleiding transponder en radio's
- Dwarswindcomponent
- Calamiteitenplan
- Rijden met voertuigen binnen de Friese Aero Club

ALGEMEEN

Er wordt door de Friese Aero Club aan zweefvliegen gedaan volgens de Operationele Procedures van de KNVvL-Afdeling Zweefvliegen, zoals omschreven in:

<http://www.zweefvliegopleiding.nl/images/operationele-procedures/6-OperationeleProcedures.pdf>

Dit Veldboek behandelt alle zaken die betrekking hebben op de veiligheid van het vliegen en de veiligheid op de grond op het veld in Leeuwarden en op vlieggampen van de FAC.

Ieder vliegend lid wordt geacht de inhoud te kennen en de regels na te leven.

Van dit boek ligt een exemplaar in de administratieruimte in het clubhuis en tijdens het vliegen ligt er één in de startkar.

De Friese Aero Club heeft ook een leden handboek FAC uitgegeven, dat vind je [op de FAC-website](#). Daarin zijn meer algemene richtlijnen te vinden. Vraag, als iets niet duidelijk is, om uitleg aan een instructeur of een ervaren FAC-lid.

KOMEN EN GAAN

Wij zijn te gast op de vliegbasis. Een goede verstandhouding met de vliegbasis is in ons eigen belang. Rijd op de vliegbasis met matige snelheid (de maximale snelheid op de hele basis is 50 km/h).

Houd er rekening mee dat er op bepaalde gedeelten detectielussen liggen. Daar mag je alleen overheen rijden nadat de DDI toestemming van de hoofdwacht (058 234 69 30) gekregen heeft. Meld schade aan militaire eigendommen aan de DDI. Hij/zij geeft dit door aan de basis.

VLIEGEN OF AFGEGELASTEN?

De Dienst Doend Instructeur bestudeert de meteorologische informatie en beslist of de weersomstandigheden en de conditie van het veld veilig vliegen toelaten. Deze beslissing wordt uiterlijk één uur, voordat de briefing wordt gehouden, kenbaar gemaakt door middel van een bericht in de 'Briefing Friese Aero Club-WhatsApp-groep'.

Voor aanvang vliegen belt de DDI de verkeersleiding van de vliegbasis op (058) 2346737 of 06 20 425953 om te vragen of we kunnen vliegen en of er bijzonderheden zijn. Als de vliegbasis Leeuwarden geen QRA heeft dan is de toren niet altijd bezet en moet dit bij de OBD (Officier Basis Dagdienst) gemeld worden op (058) 2348001. De OBD geeft het zweefvliegen door aan Dutch Mil. Na afloop van het vliegbedrijf wordt het vliegen bij de verkeersleiding, of bij de OBD weer afgemeld.

VLIEGEN MET VOLDOENDE MENSEN

Er kan op een militair terrein volgens de VDRL ([Voorschrift \(Defensie\)bepalingen Recreatieve Luchtvaart](#)) worden gevlogen als er een zweefvliegleider aanwezig is. Alle instructeurs zijn zweefvliegleiders. DBO-ers en solisten vliegen uitsluitend onder verantwoordelijkheid van een instructeur.

Er kan alleen gevlogen worden als er voldoende vliegers aanwezig zijn. Er moet naast de vliegers minimaal een instructeur, een lierist of sleepvlieger, een startleider, een aanhaker, een kabelrijder (bij lieren) en een tijdschrijver aanwezig zijn.

OP TIJD VOOR DE BRIEFING EN MEEHELPEM MET OPRUIMEN

Op ingeroosterde vliegdagen wordt de briefing gehouden om 09:00 uur in de briefingruimte van de FAC. Tijdens de clubkampen is de briefing meestal om 10:00 uur. Iedereen die die dag mee wil vliegen hoort bij de briefing aanwezig zijn en de knijper met zijn/haar naam in de bak voor de beurtelijst doen. Op vrijdagavond wordt de briefing gehouden om 17:00 uur, tenzij vooraf via WhatsApp een ander tijdstip is aangekondigd. Wie, door omstandigheden, na de briefing op het veld komt, komt onderaan op de beurtelijst en hij/zij vraagt een instructeur naar de bijzonderheden die op de briefing verteld zijn. De startleider kan, aan de hand van het aantal gemaakt starts van die dag, bepalen of degene die later komt één of meerdere kruizen voor gemaakte starts achter zijn naam krijgt.

Van iedereen wordt verwacht dat hij/zij blijft om te helpen om mee op te ruimen. Wie eerder naar huis moet, meldt dat vóór de briefing aan de startleider. Oudere leden mogen tijdens een vliegday, indien zij dat willen, eerder naar huis gaan.

DE BRIEFING

De DDI inspecteert vooraf het veld. Het gras op de startplaats moet korter dan 15 cm zijn.

In het dagrapport van de vorige vliegday moet worden nagegaan of alle eventuele defecten aan het materieel gerepareerd zijn.

Bij de briefing worden o.a. de volgende punten behandeld:

1. Taakverdeling: wie DDI, lierist / sleepvlieger en startleider
2. De weersverwachting, zicht, wolkenbasis, crosswind
3. Waar opstellen
4. Wat nemen we mee
5. Hoogte verkort circuit
6. Eventueel crosswind, opsturen, aanpassen landingssnelheid bij windgradiënt en turbulentie
7. Notams en procedure heli
8. Een (actueel) veiligheidsonderwerp (bijvoorbeeld see and avoid, veilig invoegen, niet steil starten, opsturen, I AM SAFE, enzovoort)

DE VLEGDAY VOORBEREIDEN

De DDI of startleider wijst iemand aan die verantwoordelijk is voor

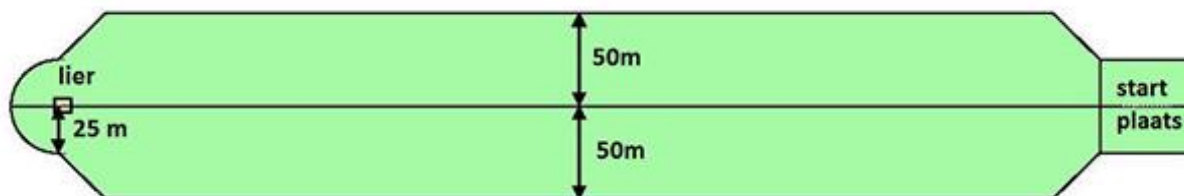
- het uitpakken,
- accu's in de vliegtuigen, monteren,
- vliegpapieren in de vliegtuigen leggen,
- controleren of het Veldboek in de startkar ligt en het calamiteitenplan op de startkar hangt,
- de startlijst opmaken,
- IPAD meenemen naar de startplaats en in bedrijf stellen.

Het materieel wordt op aanwijzing van DDI of startleider naar de startplaats gebracht. Eventuele montage dient te geschieden op het platform bij de hangaar of op het veld. Ophaalwagens blijven achter op het terrein bij de hangaar.

Alle auto's en tractors moeten voor gebruik worden gecontroleerd op smeerolie- en koelvloeistofpeil en zo nodig worden bijgetankt. Aan het eind van de dag worden de auto's, tractor en lier afgetankt.

DE INDELING VAN HET VELD

Lierbedrijf



De lier wordt op 25 meter afstand van de rand van het veld gezet. Bij plaatsing van de lier bij de toren wordt rekening gehouden met de meteotuin. Bij plaatsing van de lier op noord kan de lier op de rand of tegen de rand van de baan geplaatst worden.

De startplaats dient 75 meter breed en 150 meter lang te zijn. Het gras mag daar niet langer zijn dan 15 cm. Tijdens een lierbedrijf kunnen sleepstarts worden gemaakt vanaf het gras op voorwaarde dat alle kabels ingeliërd zijn. Op de familiedag en bij passagiersvliegen wordt er bij de startkar met een lint een gedeelte afgezet waar bezoekers voor hun veiligheid achter behoren te blijven.

Sleepbedrijf

Wanneer er gesleept wordt vanaf het gras moet er een landingsbaan van minimaal 600 x 30 meter voor het sleepvliegtuig zijn. De graslengte mag daar niet langer dan 15 cm zijn. Tijdens het sleepbedrijf mogen geen lierstarts worden gemaakt, tenzij het sleepbedrijf plaats vindt op één van de verharde banen van de basis en de circuits van het lieren en slepen elkaar niet kruisen.

Vliegen met de TMG

De TMG-vlieger die niet bij de ochtendbriefing aanwezig was, neemt voor het vliegen contact op met de DDI en vraagt voor de start toestemming om te starten aan de startleider. De TMG-vlieger maakt geen starts en doorstarts op het stuk voor de barriër en geen TMG-starts met een crosswind groter dan 15 knopen. Het circuit van de TMG bevindt zich altijd aan de noordzijde van het veld als er een lierbedrijf is.

VOOR HET VLIEGEN: VLIEGTUIGEN NAKIJKEN

De vliegtuigen worden vóór de eerste start nagekeken volgens de Dagelijkse Inspectielijst die zich bij de vliegtuigpapieren bevinden, waarbij de controle van de roeren door twee personen moet worden gedaan. De DDI inspecteert de lesvliegtuigen en de eenzitter(s) waarmee solisten vliegen. Daarna tekent hij of zij de A- inspectie af. LAPL/SPL-houders mogen daarna de vliegtuigen invliegen.

LIERKABELS, KABELS, CHUTES EN VOERTUIGEN

De kabeltrekker of kabelauto brengt de kabels tot aan de startkar. Hij/zij moet zo recht mogelijk uitrijden om het over elkaar trekken van kabels te voorkomen. Het startende vliegtuig moet op een afstand van tenminste één halve vleugellengte naast het lierpad worden geplaatst. De kabelchute moet recht voor het vliegtuig liggen. De niet te gebruiken kabels moeten van de chute losgekoppeld worden. De tweede en volgende kabels mogen pas weer aan de chute gekoppeld worden als na het einde van een start het zwaailicht van de lier uit is. Iedereen moet te allen tijde achter het voor de start gereed staande vliegtuig blijven. Voertuigen moeten zó worden geparkeerd dat ze geen obstakel vormen voor het starten en landen.

STARTEN, VLIEGEN, LANDEN

Checkstarts

De eerste start in een nieuw seizoen is voor iedereen een checkstart met een instructeur. Na diens goedkeuring mag solo worden gevlogen. Solisten maken na iedere 15 starts een checkstart. De Instructeur kan daarnaast op elk moment in het kader van instructie of veiligheid een checkstart afnemen.

Gezagvoerder

Bij vliegen met tweezitters wordt gestuurd door de vlieger op de voorste zitplaats. Die is gezagvoerder. Alleen instructeurs of instructeurs in opleiding (o.l.v. een mentor) sturen vanaf de achterste zitplaats en voeren dan het gezag.

Eerste start

De DDI maakt bij voorkeur de eerste start.

Lang niet meer gevlogen

LAPL/SPL-houders die 90 of meer dagen niet hebben gevlogen, maken een checkstart met een instructeur.

Startleider en starten

De startleider geeft bij elke kabel per portofoon aan de lierist door welke kist gaat starten. De startleider kan dit ook via licht aan de lier doorgeven.

Landen

De landingsvolgorde is:

1. doellandingsveld
2. de volgende ernaast
3. de volgende daar weer naast of als daar geen ruimte is dan in het lierpad
4. na toestemming DDI of startleider op de korte baan.

In principe wordt na de landing rechtuit gerold.

Vliegen

Het is niet toegestaan boven de lier en boven de lierbaan te vliegen. Uitzonderingen ter beoordeling van de DDI. Zoomers, wedstrijd-finishes en dergelijke zijn niet toegestaan. Uitzonderingen ter beoordeling van de DDI. Voor het uitvoeren van kunstvluchten is toestemming nodig van de DDI. Startleiders kunnen deze toestemming niet verlenen.

Terugbrengen

Na de landing worden de zweefvliegtuigen naar de buitenrand van het veld gesleept, en vervolgens langs de zijkant van het veld naar de startplaats teruggebracht. Toestellen die dicht bij het lierpad zijn geland worden zo snel als mogelijk bij het lierpad weggesleept. Let erop dat er **niet over de kunststof lierkabels** worden gereden, omdat ze daardoor beschadigd kunnen worden..

Sleepstarts en brandstof

Als met de PH-1138 wordt gesleept, wordt in overleg met de sleepvlieger brandstof ingeslagen.

- Sleepvluchten mogen slechts worden uitgevoerd indien ter plaatse brandblusmiddelen aanwezig zijn, bestaande uit tenminste één draagbaar blustoestel met als inhoud 9 kg bluspoeder;
- een met de bediening van de brandblusmiddelen bekend zijnde persoon ter plekke aanwezig is;
- nabij het begin van de startstrook een EHBO-trommel of -kist beschikbaar is.

Dit bevindt zich in de startkar. De DDI, of de startleider (als de DDI nog niet geland is), geeft leiding aan de bestrijding van calamiteiten. Het calamiteitenplan hangt aan de startkar en bevindt zich in de bijlage achter in dit Veldboek.

Procedures

Voor het begin van het sleepbedrijf bespreekt de DDI de procedure(s) met de sleepvlieger.

Als de sleepkabel wordt aangehaakt meldt de zweefvlieger het volgende aan de sleepvlieger:

1. PH....klaar om te starten, straktrekken
2. Meldt: Strak.
3. De sleepvlieger brengt het zweefvliegtuig bovenwinds van het veld en waggelt met de vleugels. De zweefvlieger ontkoppelt en meldt: "ontkoppeld" en zal het zweefvliegtuig een klimmende rechterbocht maken.
4. Het motorvliegtuig vliegt rechtdoor totdat het zeker is dat het zweefvliegtuig ontkoppeld is. Daarna zal het sleepvliegtuig naar links dalend wegdraaien
5. De sleepvlieger meldt op downwind: PH-1138, downwind, sleepkabel ingelieerd.

Noodprocedures

Als tijdens de start iets mis gaat, ontkoppelt het zweefvliegtuig en stuurt naar rechts weg. Het motorvliegtuig stuurt naar links weg.

Als het zweefvliegtuig niet in de lucht kan ontkoppelen, meldt het dit over de radio of seint naar het sleepvliegtuig door middel van waggelen en trekt vol kleppen om de lijn strak te houden. De sleepvlieger voelt en ziet dit en brengt het zweefvliegtuig terug voor de landingsbaan. Daarbij trekt de zweefvlieger juist voldoende kleppen om de sleeplijn strak te houden. Het zweefvliegtuig landt, het sleepvliegtuig ontkoppelt (of kapt de kabel) vlak boven de grond en landt verderop.

RADIO

Wij werken op vliegveld Leeuwarden alleen op zweefvliegkanaal 123.355. De radio wordt gecontroleerd bij de inspectie vóór de eerste start. De gezagvoerder is ervoor verantwoordelijk dat tijdens de vlucht op kanaal 123.355 wordt uitgeluisterd. De radio's hebben een 8,33 kHz raster en er kan gewerkt worden in dual watch. Bovenste frequentie (ontvangen en zenden): 123.355 MHz. Onderste (alleen ontvangen) op: 120.705 MHz dat is de frequentie van Leeuwarden TWR. Vliegers met een R/T licentie mogen bijvoorbeeld Dutch Mil oproepen op 132.350 Mhz of Leeuwarden TWR op 120.705. Geen R/T licentie = géén contact!

VLIEGTUIGEN TERUGHALEN NAAR DE STARTPLAATS EN SLEEPKABELS UITRIJDEN

Voor het rijden met een terughaalauto of tractor geldt een minimum leeftijd van 16 jaar. Aspirant-rijders zonder rijbewijs moeten eerst worden geïnstrueerd. De maximum snelheid op het veld is 25 km/h. Er mag onder geen voorwaarde met slippende koppeling worden gereden.

Op de startplaats niet te dicht bij de voorgaande kist parkeren. De laatste meters met de hand duwen.

Om met de kabeltrekker te mogen rijden moet men eveneens tenminste 16 jaar zijn. Iedereen (ook wie een rijbewijs heeft) moet eerst instructie krijgen.

STOPPEN MET VLIEGEN

Bij het verlaten van het veld moet worden gecontroleerd of echt alles van het veld is.

Portofoon en radio van de startkar uitzetten. De startkar in de hangaar aansluiten met het verlengsnoer.

De vliegtuigen moeten buiten worden schoongemaakt en pas daarna binnen worden gezet.

De accu's moeten in de startkar aan de lading worden gezet. De papieren gaan naar het clubhuis.

Het vluchtpad aan de zijkant van de hangaar moet vrij blijven. De verlichting moet uit worden gedaan. De pennen van de roldeuren moeten in de gaten worden geplaatst en de deur moet op slot worden gedaan. De sleutel meenemen en in het clubgebouw ophangen. De DDI meldt de verkeersleiding dat er gestopt is met zweefvliegen.

Papierwerk

De vluchten die op de iPad staan worden op de FAC-site gezet. De overzichten van de gemaakte starts en uren van de vliegday worden in de blauwe boekjes (vliegtuig journaal) geschreven.

Het lierboek wordt voor het vliegen door de DDI afgetekend en aan het eind van de dag wordt het aantal starts ingevuld.

De DDI meldt het einde van het vliegen aan de verkeersleiding, tekent de logboekjes van de solisten af, maakt een dagrapport voor de instructeurs op de FAC-site en vult een digitaal-dagrapport in voor de verkeersleiding waarop hij bijzonderheden zoals graag grasmaaien e.d. kan vermelden.

Schade

Schade, gebreken of andere bijzonderheden aan de vliegtuigen, lier of rollend materiaal moeten zo spoedig mogelijk aan de technici worden gemeld. Schade aan defensie eigendommen (bv. omver gereden baanlamp) moeten gemeld worden aan de verkeersleiding of de OBD'er en in het dagrapport voor defensie door de instructeur vermeld worden.

BEZOEKERS

Bezoekers mogen niet zonder begeleiding over het veld lopen. Als ze op de startplaats aankomen, geeft de startleider aanwijzingen waar ze mogen zitten of staan. Wie bezoekers mee neemt is verantwoordelijk voor z'n bezoekers.

VLIEGEN OP EEN ANDER VELD

Als met clubmaterieel wordt gevlogen op een ander veld onder verantwoordelijkheid van een DDI van de FAC dan gelden de clubregels. Solisten die met clubmaterieel op een ander veld vliegen kunnen dit alleen doen onder verantwoordelijkheid van een FAC-instructeur. Zij moeten op een voor hen nieuw veld eerst een checkstart maken.

BEVOEGDHEDEN, PLICHTEN EN VERANTWOORDELIJKHEDEN

Toestemming voor de eerste keer deelnemen aan een wedstrijd of de eerste keer vliegen met een clubvliegtuig op een ander veld wordt verleend door de instructeursvergadering.

Iedere volgende keer wordt die toestemming verleend door de chef-instructeur.

Het bestuur bepaalt wie eigenaar-taken aan de vliegtuigen en het vliegend materieel mogen uitvoeren. Overige bevoegdheden (denk aan het rijden van en onderhoud van de lier, kabels uitrijden, etc.) worden verleend door het Bestuur aangewezen leden.

Medische Verklaring, LAPL/SPL en lidmaatschap KNVvL

Naast een bijgewerkt logboekje zijn de volgende papieren vereist:

	LAPL/SPL	Medische verklaring	Lid KNVvL
LAPL/SPL	•	•	•
Solist		•	•
DBO		(*)	•

(*) Een DBO-er die solo gelaten wordt moet beschikken over een medische verklaring.

Je dient de geldigheid zelf in de gaten te houden. Incidenteel wordt de aanwezigheid van vliegpapieren gecontroleerd. Zonder een bijgewerkt logboekje en medische verklaring wordt niet gevlogen.

Zie: Lijst:

- Geldigheid Medische Verklaringen / Lidmaatschap KNVvL en LAPL/SPL-brevet
- Uitgecheckte lieristen
- Startleiders
- Passagiersvliegers
- Sleepvliegers
- Instructeurs
- Technici
- FAC-leden die door het bestuur aangewezen zijn om eigenaar taken aan de vliegtuigen te verrichten.

ALGEMENE EISEN VOOR FAC-VLIEGTUIGEN

1 SOLOVLIEGEN

Voor LAPL/SPL-houder en solovlieger geldt: Recente vliegervaring zonder aanmerkingen. Solovliegers vragen voor iedere vlucht een briefing van een instructeur en vliegen onder zijn verantwoordelijkheid binnen zichtafstand van het startveld. Bij voorkeur in het oefengebied en bij thermieken zo veel mogelijk aan de windzijde van het veld en alleen bij ruim voldoende hoogte aan de benedenwindse zijde.

2 CHECKSTARTS

- solovliegers na iedere 15 solostarts
- motorzwever: ieder jaar een checkvlucht. Laatste check kan dus nooit langer dan 12 maanden geleden zijn afgenomen.
- Iedereen: na 3 maanden niet vliegen eerst een checkstart.

3 BEVOEGDHEID PASSAGIERSVLIEGEN

- Bevoegdheid solovliegen op de DG1001S of DG1000.
- 18 jaar of ouder, 200 solostarts, LAPL/SPL-houder, toestemming van de instructeursvergadering, daarna 5 solostarts en 5 starts met instructeur op de DG1001S of DG1000
- Passagier op achterste zitplaats (tenzij de gezagvoerder instructeur is of daarvoor in opleiding of met toestemming van het instructeurscollege).

4 VLUCHTDUUR

- Solo: 1 uur, op de ASW20 1,5 uur tenzij de instructeur anders beslist.
- DBO-starts: 30 minuten, tenzij de instructeur anders beslist. Bij het vliegen van twee clubleden op DG1001S / DG1000 kan met toestemming DDI de vluchtduur verlengd worden tot 60 minuten.

5 EEN CLUBTOESTEL DOOR DE WEEK MEENEMEN NAAR EEN ANDER VELD

- Bij de eerste keer: toestemming van de instructeurs en het bestuur.
- Bij volgende keren: toestemming van en boeken bij de chef-instructeur.
- Na gebruik buiten clubbedrijf: vliegtuig + ophaalwagen schoon retour. Schades direct melden bij het bestuur.
- Na afloop controleren of het vliegtuigjournaal is ingevuld !!

6 OVERLAND

- LAPL/SPL
- recente vliegervaring zonder aanmerkingen
- thermiekervaring en recente doellandingservaring op het betreffende type
- kennis van het vlieghandboek / de vluchtcomputer / transponder / flarm van/in het betreffend type
- kennis van de- en montage en gebruik aanhanger
- toestemming en briefing van de DDI
- Solisten die alle oefeningen achter in het logboekje hebben afgetekend en hun theorie gehaald hebben, mogen hun eerste overland van minimaal 50 km maken met een overlandverklaring van een FAC instructeur

7 OVERLAND VANAF EEN ANDER VELD

Zie 5 en 6, plus tenminste 1 geslaagde overland vanuit eigen clubbedrijf.

8 KUNSTVLUCHTEN

- Alleen de volgens het handboek toegestane figuren, gebruik parachute, ruime vliegervaring. Op een LAPL(S)/SPL dient de juiste bevoegdheid bijgeschreven te zijn.
- toestemming en briefing DDI en het laagste punt van het vliegfiguur niet onder 300 meter.
- Rugvluchten en negatieve vliegfiguren alleen na toestemming instructeurs.

9 VliegEISEN EN GEBRUIK LOGGERS

- Overlandvluchten voor een ervaringseis hebben een been van tenminste 50 km (bewijs: loggerfile) .

10 EISEN PER TYPE

- Toestemming + voor eerste vlucht op nieuw type eerst een typebriefing door FAC instructeur.
- Kennis vlieghandboek.
- Eisen zijn minimum eisen; de DDI kan altijd hogere eisen stellen.

Type	Solo lokaal	Overland
DG1000 / DG1001S	LAPL/SPL, 200 solostarts, minimaal 2 checkstarts	21 jaar; bevoegdheid passagiersvliegen; 20 starts als gezagvoerder op de DG1000; 8 overlandvluchten als gezagvoerder; voorste vlieger is gezagvoerder, tenzij een instructeur meevliegt.
LS4-A	solo-status, ± 10 solovluchten DG1000 wiel intrekken na 20 starts op LS4	50 starts LS4
LS4-B	solo-status, 25 starts op LS4-A	50 starts LS4
ASW28	LAPL/SPL grondige kennis vlieghandboek	20 starts ASW28, 6 overlands
ASW20 BL	LAPL/SPL, 20 starts op ASW28. De eerste 10 starts uitsluitend in 15 meter configuratie met winglets	20 starts ASW20 BL (min. 5x landing flapstand=L), 8 overlands, waarvan 2 overlands op ASW28

TAKEN STARTLEIDER

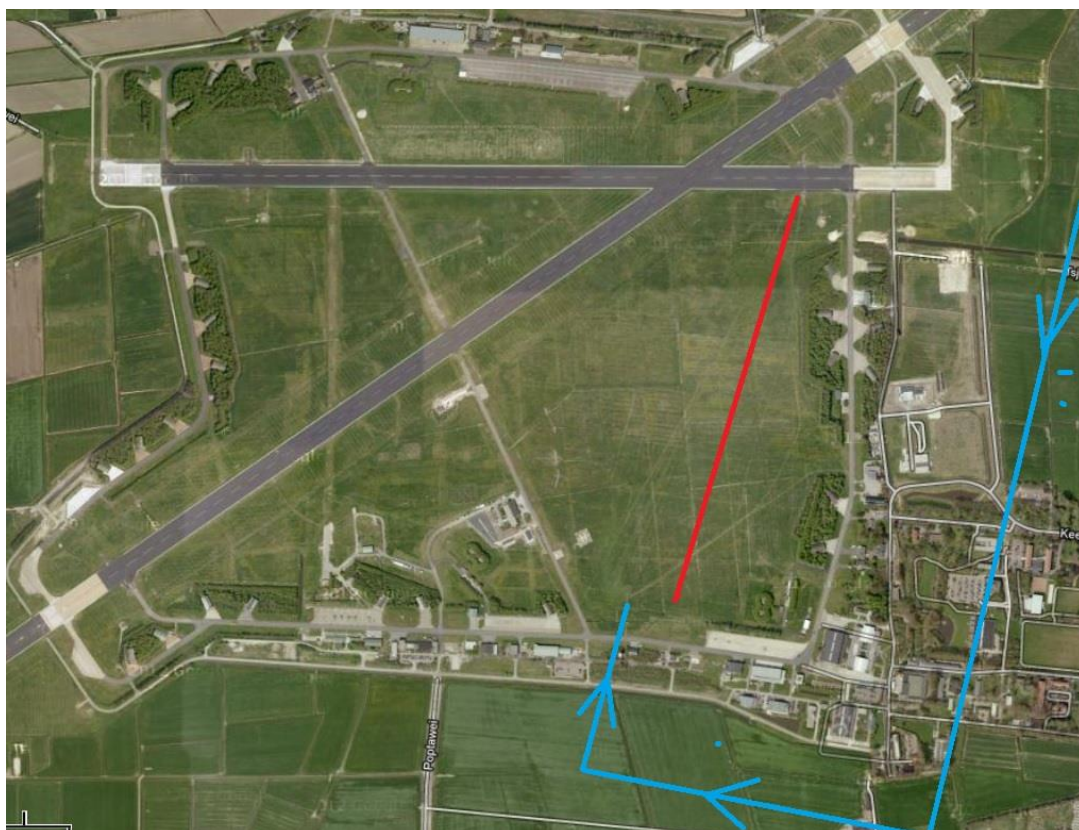
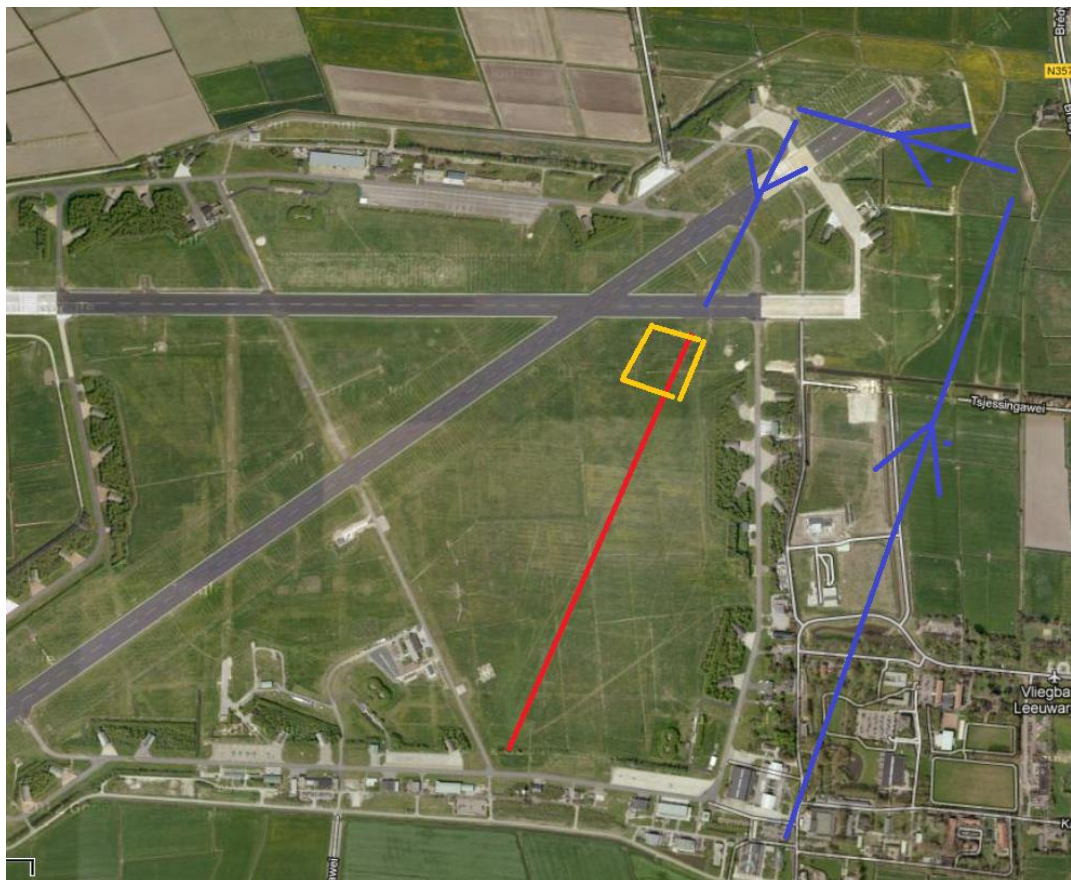
- De startleider let op de veiligheid bij de start.
- Hij ziet er op toe dat de niet gebruikte chutes losgemaakt zijn van hun startkabel
- het startende vliegtuig correct aangehaakt is en de vlieger te kennen heeft gegeven dat hij of zij klaar is met de cockpitchecks
- het luchtruim boven de lier vrij is
- er zich geen obstakels op of vlakbij het lierpad bevinden
- er geen vliegtuigen op final zitten
- de tiploper de tip op de juiste hoogte houdt.
- Hij / zij meldt via de portofoon aan de lierist dat er gestart kan worden. Hij/zij meldt het vliegtuigtype, het straktrekken en de kabel is strak.
- Ook zorgt hij of zij ervoor dat bij een landing de tijd wordt genoteerd en dat het vliegtuig wordt opgehaald.
- De startleider houdt de beurtenlijst bij en wijst startbeurten toe.
- Als er gasten op het veld arriveren vangt hij of zij ze op.
- Als er nieuwe vliegers gedurende de dag op het veld komen zorgt hij of zij ervoor dat ze pas vliegen als ze afdoende gebriefd zijn door de DDI of vervanger.
- Hij meldt gevaarlijke situaties en incidenten aan de DDI

TAKEN DBO-ers

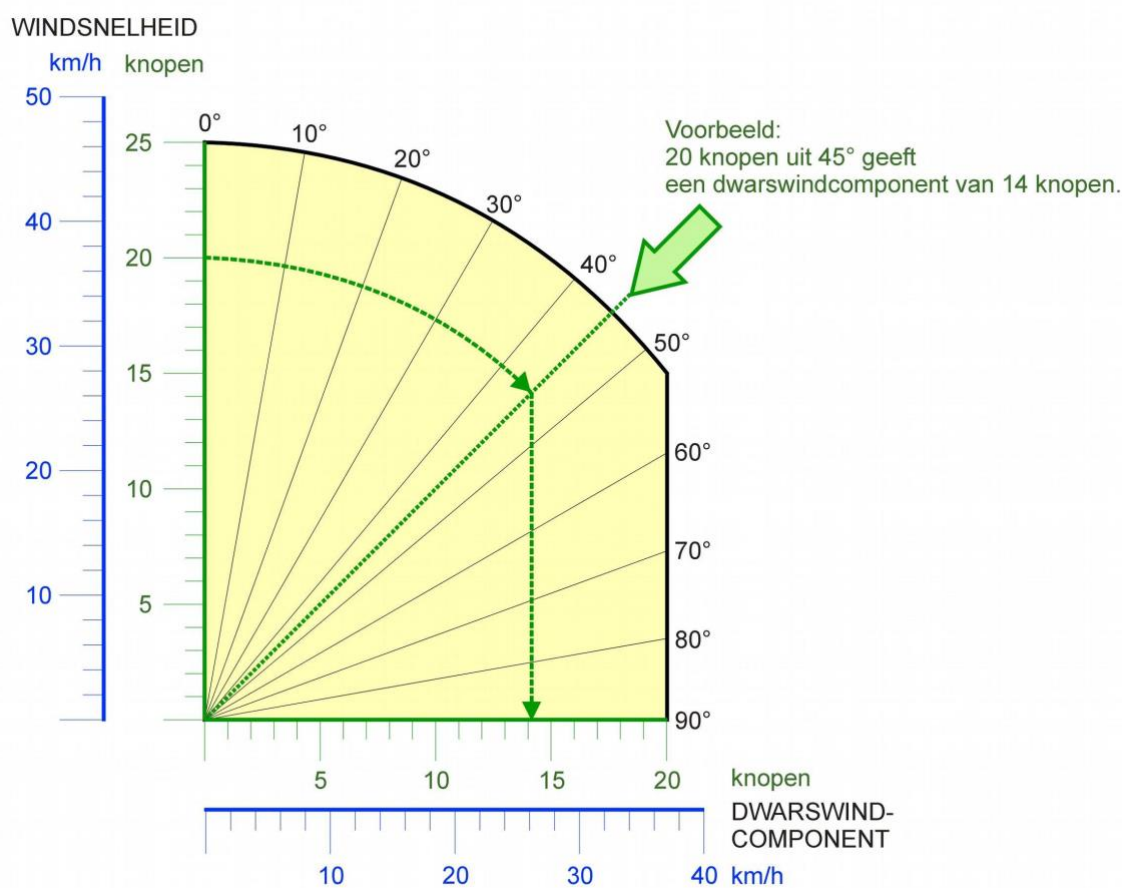
- De leerling laat zijn/haar logboek voor de vlucht aan de instructeur zien.
- Na de vlucht vult de DBO-er de vluchtgegevens in het logboek en laat hij/zij dit aftekenen door aftekenen door de instructeur.

Bijlage 1

Indeling van het veld



Bijlage 2



De zijwind kan ook afgelezen worden op de smartphone bijvoorbeeld via de App: StationWX en Aeroweather.

In de handboeken van de zweefvliegtuigen staat de maximale zijwind waarbij nog gestart mag worden. Sommige handboeken vermelden alleen de demonstrated zijwind. Demonstrated wil zeggen dat de fabrikant aangetoond heeft dat het vliegtuig bij die zijwind nog veilig kan starten.

type	Bij 90 graden cross	knopen	km/h
DG1000	demonstrated	8	15
LS4	Erprobte Seitenwind (bewezen)	11	20
ASW28	Maximaal	13	25
ASW20BL	Maximaal toegestaan	13,5	25
Dimona	demonstrated	9	16

Bijlage 3 lijsten

Startleiders

- M v Waveren
- J. De Bode
- J Postma
- J v Akker
- T Keuning
- H v Gelder
- M vd Wijngaard
- JJ v Arkel
- A Hoekstra
- M Weidema
- P. De Vos
- J. Vos
- C. van Remmen
- W. Landman
- I. Sappé
- A. Fennema
- D. Terpstra
- A. Osinga

Lieristen:

- A.Fennema
- J. Peek
- G. Bouma
- M.Weidema
- R.van Iperen
- P. van Vals
- M.van Waveren
- J.Vos
- A.Hoekstra
- C.van Remmen
- I. Sappé
- J. De Bode
- F.Hiemstra
- H. Van Gelder
- J.J. van Arkel
- M van den Wijngaard
- W. Landman
- D. Terpstra
- Tjepke Stelwagen
- Tjerk Terpstra
- Jan Wouda
- Frits van Bremen Schneider
- A. Osinga

Passagiersvliegers

- I. Sappé

- J. Vos
- P. Van Vals
- M Weidema
- S. Van den Berg
- J. Van Akker
- J.J. van Arkel
- S. Van den Berg
- M. Bos
- A. Fennema
- A. Hoekstra
- R. Van Iperen
- J. Peek
- C. Van Remmen
- D. Terpstra
- A. Osinga

Sleepvliegers:

- S.v.d.Berg
- D. Corporaal
- J.Vos
- M.Sappé
- B. Hiemstra
- P.Floor
- W.Groeneveld
- E.Koetje
- E. Steenbergen

Instructeurs:

- J.Vos
- M.Sappé
- E. Steenbergen
- B. Hiemstra
- P.Floor
- W.Groeneveld
- E.Koetje
- D.R.Corporaal
- P.van Vliet
- P. Van Bremen Schneider

Lierinstructeurs:

- Paul de Vos
- Sjoerd van den Berg
- Anne Fennema

FAC-leden door het bestuur aangewezen om eigenaar taken aan vliegtuigen te verrichten:

- Alle vliegbewijshouders
LAPL(S)/SP

Vertrouwenspersoon:

- E. Broekema

EHBO / BHV-ers

- Brandweerlieden vliegbasis
- Ben Hiemstra
- Rene van Iperen
- Matthijs van Waveren
- Age Osinga
- Sjoerd van den Berg
- Dennis Terpstra
- Jaap Vos

Technici:

- B.B. Schenk, technicus A ARI
- D.R. Corporaal technicus A ARI
- A. Hoogstrijd technicus A
- M. Sappé technicus B

Calamiteitenplan Friese Aero Club

Wanneer er een vliegtuigongeval heeft plaats gevonden:

- De DDI heeft de leiding, als die niet ter plaatse is, de startleider.
- Stop het startbedrijf, laat vliegtuigen in de lucht doorvliegen (geen melding over de radio).
- Met (1-2) clubleden (indien aanwezig een EHBO-er of BHV-er) en communicatiemiddelen naar de ongevalsplek.
- Stel vast wat de situatie is. Bij letsel: Alarmeer de basis en 112

Alarmeren bij letsel:

- Bel 112, de alarmcentrale voor een ambulance.
Houdt de telefoonverbinding open, want de alarmcentrale geeft professionele instructies hoe te handelen tot de hulpdiensten er zijn.
- 058-2348120 / 06-5121731 Officier van Basis Dagdienst
Laat de OBD de plaatselijke hulpdiensten oproepen

In geval van brand:

- 058-2346236 Brandweer Vliegbasis
- 058-2348120 / 06-5121731 Officier van Basis Dagdienst

Bij schade aan militaire objecten:

- 058-2346390 Kon. Marechaussee
- 058-2348120 / 06-5121731 Officier van Basis Dagdienst
- 058-2346737 / 06-20425953 Lucht-Verkeers-Leiding EHLW

Advies:

- Blijf kalm
- Inventariseer of er een BHV-er of EHBO-er op het veld aanwezig is
- Bij twijfel over wel of geen letsel: Altijd 112 laten komen !!!)
- Stuur een auto naar de poort om de ambulance op te wachten en laat deze op de basis voor de ambulance uit rijden naar de plaats van het ongeval

De DDI meldt voor het wrak verwijderd wordt :

- 058-2346737 / 06-20425953 Lucht-Verkeers-Leiding EHLW
- 0800 6353 688 OVV (Onderzoeksraad voor de Veiligheid)
- 0800-1814 Kon. Marechaussee
- Na vervoer slachtoffer(s) z.s.m. contact/info familie regelen
- Opvang betrokkenen (crisiscentrum)
- Wrak eerst **ná** vrijgave (door KLPD / OVV) borgen/opbergen
- Contact met de pers alleen via DDI of voorzitter club.
- Later op website CIV bij: verplicht melden ongeval kijken voor verdere acties:
Zie: <http://zweefportaal.nl/ongeval>

Handleiding rijden van voertuigen binnen de Friese Aero Club



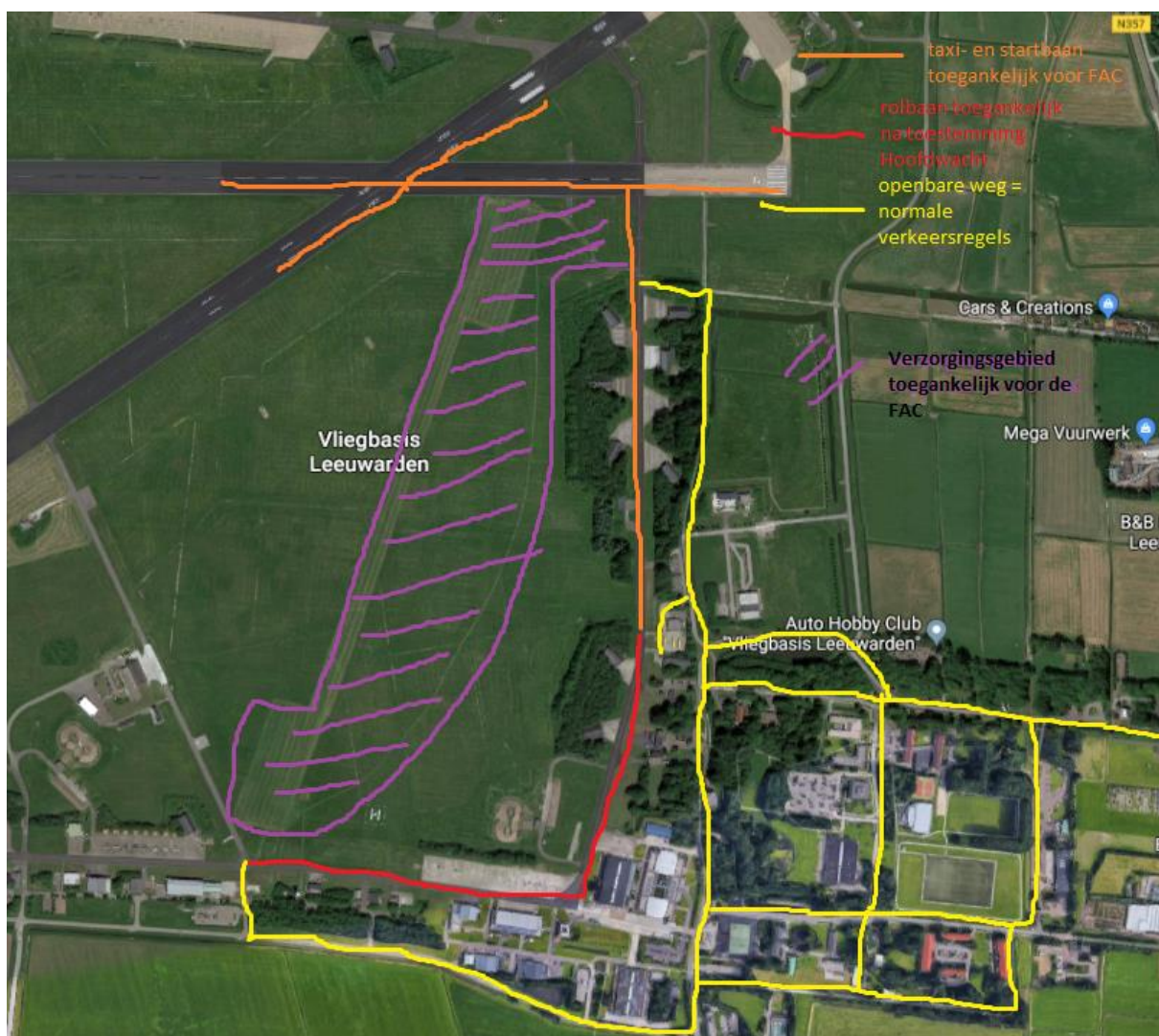
Inhoud

Inleiding	19
Auto rijden algemeen	20
Rijden binnen het verzorgingsgebied	21
Kabels rijden met de blauwe tractor	22
Vliegtuigen slepen met een touw	23
Vliegtuigen slepen met sleepstang en tipwiel	24
Liervrachtwagen rijden	25
Rijden met een ophaalwagen	26

Inleiding

Dit document is geschreven om richting te geven aan regels rondom het rijden van voertuigen van de Friese Aero Club. Het rijden van een gemotoriseerd voertuig is op zich al een potentieel gevaarlijke bezigheid, waarbij de kans op letsel en schade groter is dan bijvoorbeeld het voortbewegen op een fiets. Als er ook nog vliegtuigen van significante waarde en grootte achter het voertuig worden verplaats, is het risico van (dure) schade nog groter. Het is van groot belang om je dat te realiseren, voordat je een voertuig gaat besturen. Het is onmogelijk om alle mogelijke situaties te beschrijven. In die gevallen geldt dat het gezonde verstand waarschijnlijk zal leiden tot de oplossing. Deze handleiding is geen statisch document maar zal jaarlijks voor de start van het nieuwe vliegseizoen worden geëvalueerd en waar nodig worden aangepast.

Een exemplaar van deze handleiding ligt ter inzage voor iedereen in het veldboek in de startwagen.



Auto rijden algemeen

Op de vliegbasis Leeuwarden gelden de normale verkeersregels. Dus op de wegen op de vliegbasis mag alleen gereden worden met een verzekerd voertuig door een persoon met een geldig rijbewijs. De maximum snelheid is 50 km/uur. De FAC mag alleen op de delen van de vliegbasis zijn, die voor ons vliegen noodzakelijk zijn. Dat zijn dus de routes tussen de hoofdpoot, ons clubgebouw, onze hangaar, de opstelplaats van de ophaalwagens en onze startplaatsen.

Als een voertuig over de bandenroosters rijdt, naar het vlieggebied toe, moeten de banden direct na het passeren van de roosters worden gecontroleerd op vuil wat kan achterblijven op de taxi- en startbanen.

Voordat er op de startbanen gereden wordt of een startbaan moet worden overgestoken, dient men eerst heel goed uit te kijken. Als het voertuig werkende alarmlichten heeft, moeten deze branden. Ook dient men aan de rand van de startbaan te blijven, waarbij constant opgelet moet worden of er geen vliegverkeer in de buurt is.

Parkeren van voertuigen moet bij voorkeur op parkeerplaatsen op de Vliegbasis Leeuwarden. Er mag niet op de startbanen en taxibanen geparkeerd worden. Bij onze hangaar moeten de auto's aan de rand van het platform aan de kant van de hangaar staan, zodat het platform vrij blijft voor de tankauto's van de Luchtmacht. De rolbanen moeten ook altijd begaanbaar blijven voor de brandweer. Op de startplaats mag één auto staan, bij voorkeur de auto van de DDI.

Aan het einde van de vliegdag moeten de startbanen, de taxibanen en ook het grasveld gecontroleerd worden op achtergebleven spullen!

Rijden binnen het verzorgingsgebied

Het terrein op de vliegbasis van de rolbanen, de startbanen en alles daartussen heet het verzorgingsgebied. Binnen het verzorgingsgebied van de vliegbasis gelden andere regels. Uiteraard mag hier ook niet harder dan 50 km/uur gereden worden. Maar hier mogen ook voertuigen die niet standaard verzekerd zijn rijden door personen zonder rijbewijs. Deze voertuigen en personen moeten dan wel via de KNVvL verzekerd zijn!

De FAC heeft de Lier, de Minion, de Barbie, de blauwe trekker, de Factor en de minitrekker bij de KNVvL aangemeld. Deze voertuigen zijn via de KNVvL WA verzekerd. Ieder lid van de KNVvL is ook WA verzekerd voor schade aan derden op een vliegveld. Hierdoor mogen dus formeel ook jongeren die nog geen rijbewijs hebben, rijden op en in deze voertuigen. De Friese Aero Club hanteert echter wel een minimum leeftijd van 16 jaar, enige vaardigheid in het besturen van een voertuig en een gedegen opleiding in het besturen van de voertuigen met kabels en vliegtuigen. De FAC is geen vrijplaats om ongecontroleerd te mogen rondrijden! Er mag alleen gereden worden, als dat nodig is. Uiteraard mag er alleen met gepaste snelheid gereden worden. Dat is op het veld niet harder dan 30 km/uur.

Alle voertuigen moeten aan het einde van de vliegdag worden afgetankt. In de Minion en de Barbie kan een jerrycan Euro95 van de motorzwever, in de trekkers en de Lier moet diesel uit de grote dieseltank die naast de hangaar staat.

Kabels rijden met de blauwe tractor

De kabelrijder heeft grote invloed op de startcapaciteit op een dag. Daarom is het van belang dat de kabelrijder zo efficiënt mogelijk opereert.

De kabels worden uitgereden met de blauwe tractor. Bij de start van de vliegday moet eerst het oliepeil, het brandstofpeil en het koelvloeistofpeil worden gecontroleerd. De blauwe tractor neemt eerst de startwagen mee naar de startplaats. Het is handig om deze als een van de eersten naar de startplaats te brengen, zodat de kabeltractor snel naar de lier kan om kabels te halen.

De kabels worden met de bovenkant van de kabelchute aan de kabelwagen vast gemaakt met behulp van een touwtje (soft shackle). Het voorloopstukje wordt daar ook aan vastgemaakt, zodat de voorloopkabel in een lus wordt meegenomen. Er worden evenveel kabels als kabelchutes en breukstukjes uitgereden. Als er een chute of breukstuk ontbreekt,



wordt er contact opgenomen met de startplaats of deze daar wel aanwezig zijn. Zo niet, dan wordt er een kabel minder uitgereden. Hetzelfde geldt bij niet-thermisch weer en slechts drie vliegtuigen in het vliegbedrijf. Een kabel zonder chute, of zonder breukstuk of meer kabels dan vliegtuigen zorgt alleen maar voor tijdverlies.

De kabels moeten in een kaarsrechte lijn van de lier naar de startplaats worden gereden. Als er bochten in de kabels liggen, kunnen ze over elkaar heen komen bij het inlieren, waardoor ze zullen “doorbranden”. Als de kabels over elkaar heen liggen, moeten ze, met een autoband eraan, worden ingelieerd en opnieuw worden uitgereden. Ook mag er tijdens het uitrijden van de kabel niet abrupt gestopt worden. Hierdoor kunnen de trommels doorslaan en kunnen er lussen en knopen (dat noemen we spaghetti) ontstaan. Als de kabeltrekker in de buurt van de vliegtuigen is, moet het gas dus gelijkmatig worden teruggenomen.

Als de kabels bij de startplaats zijn, moeten de kabels die niet direct gebruikt worden, worden losgekoppeld bij de onderkant van de chute. Als de kabelrijder van de aanhaker het sein heeft gekregen dat de kabels los zijn en de bomen van het kabelkarretje zijn ingeklapt, rijdt de kabelrijder de trekker weg. Als hij op de startplaats blijft, parkeert hij de kabeltrekker op een plaats op de startplaats, waar hij de vliegtuigen niet in de weg staat. Als de kabeltrekker direct terug rijdt naar de lier, gaat dat via een vaste route, ruim van het lierpad vandaan. Als hiervoor het doellandingsveld moet worden overgestoken, kijkt de kabelrijder zeer goed uit, voor en tijdens het oversteken!

Als de kabelrijder niet zelf de volgende set kabels gaat halen, vraagt hij aan de startleider wie het kabelrijden zal overnemen, zodat deze op tijd bij de lier kan zijn.

De kabels moeten, in overleg met de lierman en de startleider, bij voorkeur worden uitgereden aan de kant waar de crosswind vandaan komt. Hierdoor vallen de kabels niet over elkaar heen. Als dat wel gebeurt, is het belangrijk dat de kabelrijder zo snel mogelijk bij de lier terug is na het uitrijden van de kabels, om de lierman te assisteren de kabels goed neer te leggen..

Aan het einde van de vliegday wordt de trekker eerst afgetankt voordat hij in de hangaar gezet wordt. In de hangaar komt een lekbak onder het motorblok van de trekker te staan.

Vliegtuigen slepen met een touw

Het slepen van een vliegtuig met een touw achter een voertuig gebeurt met een snelheid van maximaal 5 km/uur. De meeste personenauto's rijden stationair in de eerste versnelling te hard, dus zijn die ongeschikt om een vliegtuig te slepen.

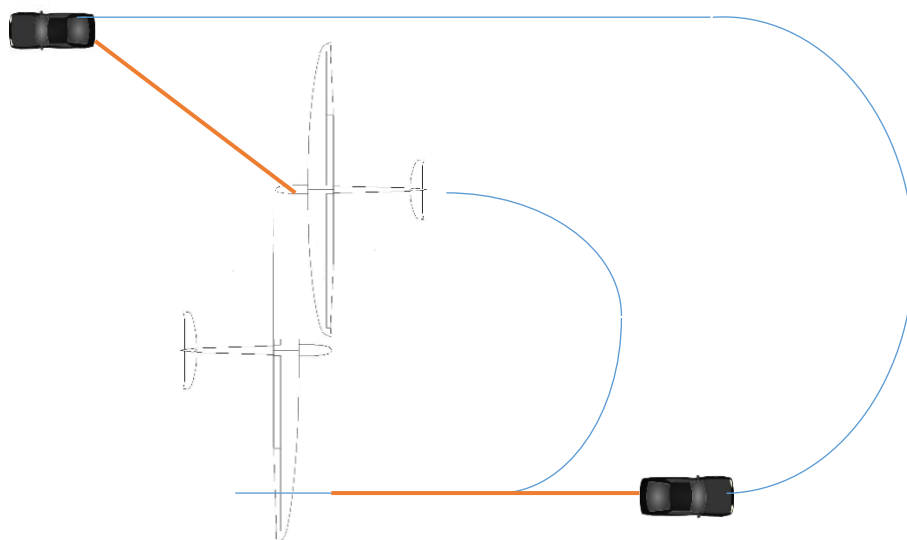
Het touw, waarmee gesleept wordt, minstens zo lang zijn als de spanwijdte van het vliegtuig. Bij de FAC moet het touw dus minimaal 10 meter lang zijn. Zo zal de vleugel nooit de auto raken als er iets fout gaat.

Bij een vliegtuig die met een auto gesleept wordt, moeten altijd twee personen meelopen. Een tiploper en iemand bij de neus om het vliegtuig tegen te houden bij het doorrollen en om uit te kijken naar eventuele grote gaten op de route (de autorijder en tiploper zien deze vaak niet).

De autorijder zorgt ervoor dat het goede startwiel wordt meegenomen, voordat hij gaat rijden. De bestuurder van de auto zorgt voor een route waar het vliegtuig met een spanwijdte van 20 meter ook langs kan en kijkt zeer regelmatig achterom naar het vliegtuig, de beide tips, de tiploper en de persoon bij de neus. De autorijder zorgt er dus voor dat hij goed zicht heeft naar alle kanten en niet wordt afgeleid door muziek of andere mensen. De tiploper loopt aan de tip in de binnenbocht, desnoods wisselt hij met de persoon die aan de neus loopt.

Als een vliegtuig uit het landingsveld gehaald wordt, zorgt iedereen er voor dat dit zo snel mogelijk gebeurt. Het doellandingsveld moet zo snel mogelijk worden vrijgemaakt. Als er een ander vliegtuig op final zit, wordt er niet gereden en ligt de tip aan de kant van het landende vliegtuig op de grond.

Bij het maken van bochten, wordt rekening gehouden met de grote draaicirkel van het touw en het vliegtuig. De bochten zijn dus altijd heel ruim. Op de startplaats wordt er heel goed opgelet op alle andere vliegtuigen en eventuele aanwijzingen van omstanders. Er wordt uiteraard ruim op tijd gestopt.



Vliegtuigen slepen met sleepstang en tipwiel

Steeds meer vliegtuigen hebben een tipwiel en sleepstang. Hierdoor hoeft er niemand met het vliegtuig mee te lopen en kan er harder gereden worden. Maar deze vorm van grondtransport is erg gevoelig voor schade. Als er voldoende mensen beschikbaar zijn, heeft het slepen met een touw dus de voorkeur.

Let er op dat het goede tipwiel gebruikt wordt en dat deze goed en recht onder de vleugel vastzit.

Bij het parkeren van de auto achter het vliegtuig, moet voldoende ruimte worden gelaten voor de achterklep van de auto. Deze zal anders tegen het hoogteroer van het vliegtuig komen.

Bij harde wind kan de vleugel wind vangen en omvallen. Het is raadzaam om bij harde wind toch iemand mee te laten lopen bij de vleugeltip.

Bij het rijden moet de bestuurder een route kiezen waar het vliegtuig ook langs kan en moet hij zeer regelmatig naar beide vleugeltippen kijken. Hij moet niet worden afgeleid door andere mensen of muziek.

Er moet voorzichtig gestopt worden en er mag niet met de auto achteruit gereden worden.

Bij het loskoppelen van het vliegtuig van de trekhaak van de auto, moet het vliegtuig een meter van de auto worden geduwd en moet men er zeker van zijn dat het vliegtuig niet terugrolt tegen de auto aan.



Liervrachtwagen rijden

De lier mag uiteraard op de wegen op de vliegbasis alleen gereden worden door personen met een geldig vrachtwagen rijbewijs. Dat zijn helaas niet veel personen binnen de FAC. Gelukkig mag de lier in het verzorgingsgebied van de vliegbasis gereden worden door personen zonder vrachtwagen rijbewijs, via de verzekering van de KNVvL. De FAC hanteert hier als stelregel dat bestuurders wel in het bezit moeten zijn van een rijbewijs. In de praktijk zullen dit alle lieristen zijn.

Daarnaast wil het bestuur dat iedere bestuurder van de liervrachtwagen, zonder vrachtwagen rijbewijs, een stuk met een ervaren vrachtwagenrijder heeft gereden. Het bestuur houdt hiervan een lijst bij.

Bij het weggrijden van de lier uit de hangaar moeten de luchttanks volledig vol zijn. Dit gaat het snelste door de tanks aan te sluiten op de compressor in de hangaar. Hierdoor hoeft de motor zo kort mogelijk in de hangaar te draaien. Voordat er gereden wordt, worden de lekbakken onder de lier weggehaald. Om de vrachtwagen te starten moet de hoofdschakelaar van de vrachtauto ingeschakeld zijn. Bij het rijden in en uit de hangaar moet een persoon de bestuurder gidsen. Deze persoon moet dus zichtbaar en hoorbaar zijn voor de lierbestuurder.

Op de lier mogen geen losse spullen liggen die er van af kunnen vallen, als er gereden wordt.

Als de lier weer in de hangaar staat, worden de hoofdschakelaar van de lier en van de vrachtwagen uitgeschakeld en worden er lekbakken onder vrachtwagenmotor en onder liermotor geplaatst.



Rijden met een ophaalwagen

De ophaalwagens mogen nooit aan de knobbel van de blauwe trekker gekoppeld worden. Deze is niet geschikt voor de Alko koppelingen van enkele ophaalwagens.

De ophaalwagens van de Friese Aero Club mogen gereden worden door mensen die in het bezit zijn van een normaal B rijbewijs. Voorwaarde is dat het trekkende voertuig de ophaalwagen mag trekken. De ophaalwagens van de eenzitters van de FAC hebben een maximaal toelaatbaar gewicht van 750 of 1000 kilogram. De ophaalwagens van de tweezitters hebben een maximaal toelaatbaar gewicht van 1250 en 1300 kilogram. In het kentekenbewijs van het voertuig staat wat het maximaal toelaatbare gewicht is van de aanhanger die getrokken mag worden door het voertuig.

De stekkers van de ophaalwagens verschillen. Een aantal wagens hebben nog de oude 7-polige stekker en andere hebben een 13-polige stekker. Iedere FAC-er die een ophaalwagen gaat rijden moet zelf zorgen voor een verloopstekker.

Voordat men gaat rijden met een ophaalwagen, moet men eerst een rondje om de kar lopen, om te controleren dat alle pootjes omhoog gedraaid zijn, het zwenkwiel omhoog is, de klep van de ophaalwagen goed is gesloten of er geen spullen onder, achter of voor de ophaalwagen liggen. Ook moet altijd gecontroleerd worden of het vliegtuig en de vleugels in de ophaalwagen goed vast staan. Bij het rijden met een lege ophaalwagen controleer je of alle karretjes vast staan. Tot slot doet men altijd nog een lichtcheck, voordat je de weg op gaat.

Het rijden met een ophaalwagen lijkt ingewikkeld. In de praktijk valt dat er mee, zolang men rekening houdt met de lengte van de kar. De bochten moeten ruimer worden genomen en men moet rekening houden met de achterkant van de wagen, die vrij veel zal uitzwenken. De Friese Aero Club vraagt wel om eerst te “oefenen” met het rijden van een ophaalwagen met een ervaren persoon, voordat je de weg op gaat met een ophaalwagen.

