



KONINKLIJKE NEDERLANDSE VERENIGING VOOR LUCHTVAART

Handboek

Afdeling Deltavliegen

Versie 2.04

12-10-2021





1. Inhoudsopgave

1. Inhoudsopgave	2
2. Inleiding	9
2.1. Handboek Deltavliegen	9
2.2. Verklaring kwaliteitsbeleid Afdeling Deltavliegen	9
2.3. Toezicht	9
3. Wijzigingen	11
4. Definities en afkortingen	12
4.1. Definities	12
4.2. Afkortingen	13
5. KNVvL afdeling Deltavliegen	15
5.1. Organisatie Afdeling Deltavliegen	15
Examencommissie	16
Kadercommissie	17
Sportcommissie	17
Brevettencommissie	18
Promotie- / Communicatiecommissie	18
Stekkencommissie	18
Commissaris Internationale Zaken	18
5.2. Doelstellingen Afdeling Deltavliegen	18
5.3. Taken Afdeling Deltavliegen	19
Het behartigen van de belangen van de leden van de Afdeling	19
Regeling en coördinatie van activiteiten	20
Het verlenen van ondersteuning aan clubs	20
Promotie en Representatie	20
6. Afdelingsreglement Deltavliegen	20
Begripsbepalingen	20
Doel en middelen	20
Leden	21



Afdelingsbestuur	21
Afdelingsvergaderingen	22
Commissies	23
Slotbepalingen	23
7. Sanctiereglement	24
Begrippen	24
Algemeen	24
Samenstelling van de sanctiecommissie	24
Werkwijze commissie	25
Werkwijze dienst doend Startleider	26
Beroepsmogelijkheden	26
8. Reglement procedure van wijziging	27
9. Opleidingsreglement	28
Opleidingsinstanties	28
10. Brevettersreglement	29
Brevetten	29
Startmethoden (Worden vermeld op het brevet.)	29
Aantekeningen (Worden vermeld op het brevet.)	29
Overige functies (Worden niet vermeld op het brevet. Het Afdelingsbestuur houdt een lijst bij.)	29
10.1. Deltavliegbrevetten	31
Algemene bepalingen	31
10.2. Brevet 1	31
Bevoegdheid	31
Eisen inzake kennis, ervaring en bedrevenheid	32
Afgifte	32
Geldigheid	32
10.3. Brevet 2	33
Bevoegdheid	33
Eisen inzake kennis, bedrevenheid en ervaring.	33
Vrijstellingsregeling examen	34



Afgifte	35
Geldigheid	35
10.4. Brevet 3	36
Bevoegdheid	36
Eisen inzake kennis, bedrevenheid en ervaring	36
Vrijstellingsregeling examen	37
Afgifte	37
Geldigheid.	37
10.5. Aantekeningen en Functies	37
Aantekeningen brevet 2	37
(Startmethoden)	37
Duinsoaren	37
Lieren	38
Bergvliegen	38
Slepen	38
(Bevoegdheden)	38
Hulpinstructeur	38
Mentor	39
### Let op! De tekst hieronder moet nog in overeenstemming worden gebracht met de hierboven doorgevoerde wijzigingen. Raadpleeg bij twijfel over de uitleg van de artikelen het afdelingsbestuur. Elke suggestie voor verbetering is welkom. ###	39
Aantekeningen brevet 3	39
Duopiloot B (piloot-passagier)	39
Overige functies	40
Startleider	40
Lierist	40
Waarnemer	41
Duopiloot A (piloot-piloot)	41
Afgifte	42
Geldigheid van alle aantekeningen	42
10.6. Schorsing, intrekking en gelijkstellingen van brevetten	42



Schorsing en intrekking	42
Gelijkstellingen	43
10.7. Instructeur	44
Algemene bepalingen	44
Bevoegdheid	44
Aanmelding en toelating voor opleiding tot Instructeur	44
Eisen inzake kennis, ervaring en bedrevenheid	45
Afgifte	46
Geldigheid	46
Schorsing en intrekking	47
10.8. Verenigingsinstructeur (vervallen)	47
10.9. Mentor	47
Afgifte	47
Geldigheid en verlenging	48
Schorsing en intrekking	48
10.10. Slotbepalingen	48
Afkortingen	48
Titel	48
Inwerkingtreding	49
11. Basisveiligheidsreglement Deltavliegen	50
11.1. Algemene bepalingen	50
Verantwoording	50
Begripsbepalingen	50
Algemeen	51
11.2. Lichamelijke en geestelijke gesteldheid	52
Medische Verklaring	52
11.3. Algemene Deltavlieguitrusting (ADU)	53
Lieruitrusting	53
Onderhoud	53
11.4. Persoonlijke deltavlieguitrusting (PDU)	53



Deltavliegtuig	54
Harnas	54
Het reddingsvalscherf	54
Valhelm	54
Onderhoud	54
Registratie deltavliegtuigen	54
11.5. Regeling overige certificaten van luchtwaardigheid / erkenning	54
Doel	54
Het Nederlands beperkt certificaat van erkenning (N.B.C.E.)	55
11.6. Slotbepalingen	56
Melding voorvallen	56
Omissies	56
Titel	56
Inwerkingtreding	56
12. Reglement Vliegbedrijf	58
12.1. Algemene bepalingen	58
Begripsbepalingen	58
12.2. Het lierbedrijf	59
Aanvraag van lierterreinen	59
Eisen gesteld aan lierterreinen	59
Beheer van lierterreinen.	60
Gebruik van lierterreinen	60
12.3. Het sleepbedrijf	63
Aanvraag van terreinen voor de sleepstartmethode	63
Eisen gesteld aan terreinen voor de sleepstartmethode	63
Beheer van sleepterreinen	63
Gebruik van sleepterreinen	63
12.4. Het duinsoarbedrijf	65
Aanvraag van terreinen geschikt voor het duinsoaren	65
Eisen voor terreinen geschikt voor het duinsoaren	65



Beheer van terreinen geschikt voor het duinsoaren	66
12.5. Het circuit	66
Inleiding	66
Benaming onderdelen	66
Circuitgebied	67
Invoegen in het circuit	67
12.6. Slotbepalingen	67
Titel	67
Inwerkingtreding	67
13. Reglement Technische Voorschriften Deltavlieginstallaties	68
Algemeen	68
Liermechanismen	68
Kapinrichting	69
Kabelgeleiding	69
Instrumenten	70
Bedieningsorganen	70
Veiligheidsmaatregelen	71
Ondersteuning van de lier	71
Meervoudige lieren	71
Instrumenten	71
Kabels	72
Breukstuk	72
Bevestigingsring of -lus	73
Kabelvalschermer	73
Ontkoppelmechanisme	73
Viervlakshoek	73
14. Stekkenreglementen	75
15. Luchtvaartvoorschriften	76
15.1. Introductie	76
15.2. Luchtvaartwet	76



15.3. Regeling Toezicht Luchtvaart	76
15.4. Besluit luchtfotografie	77
15.5. Wet luchtvaart	77
15.6. Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart	84
15.7. Besluit luchtvaartuigen 2008	86
15.8. Besluit burgerluchthavens	87
15.9. Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen	88
15.10. Luchtverkeersreglement	94
15.11. Regeling gebruik hoogtemeter	94
15.12. Regeling luchtvaartvertoningen	96
15.13. Regeling vluchtuitvoering	101
15.14. Besluit melding voorvallen in de burgerluchtvaart	102
15.15. Regeling navigatie- en telecommunicatie-installaties	103
15.16. Regeling luchtverkeersdienstverlening	105
15.17. Regeling beperking of verbod uitoefening burgerluchtverkeer in bepaalde gebieden en aanwijzing bijzondere luchtverkeersgebieden.	108
15.18. Regeling standaard luchtverkeerscircuits	109
15.19. European Aviation Safety Agency (EASA)	110
15.20. Standardised European Rules of the Air (SERA)	111
BIJLAGE LUCHTVERKEERSREGELS	114



2. Inleiding

2.1. Handboek Deltavliegen

In dit handboek zijn de kwaliteitseisen van de Afdeling Deltavliegen vastgelegd met als doel de waarborging van opleiding en vluchtuitvoering met deltavliegtuigen volgens het door de KNVvL opgestelde beleid ten aanzien van het vliegen met deltavliegtuigen.

Dit handboek wordt uitgegeven onder verantwoordelijkheid van het bestuur van de Afdeling Deltavliegen en het Hoofdbestuur van de KNVvL. Het Bestuur van de Afdeling Deltavliegen is verantwoordelijk voor dit handboek en fungeert dan ook als beoordelingsraad bij (belangrijke) aanpassingen ervan.

De eisen vastgelegd in dit handboek gelden uitsluitend voor erkende opleidingsinstanties, aangesloten clubs en leden van de KNVvL Afdeling Deltavliegen. Het deltavliegen vindt plaats op recreatieve basis. De in dit handboek vastgelegde eisen ontslaan de eigenaar / gebruiker van een deltavliegtuig niet van de eigen verantwoordelijkheid om te allen tijde aan de Nederlandse en internationale (luchtvaart)wetgeving te voldoen voor zover deze van toepassing is.

2.2. Verklaring kwaliteitsbeleid Afdeling Deltavliegen

Het kwaliteitsbeleid van de Afdeling Deltavliegen beoogt het bevorderen van het op veilige wijze vliegen met luchtwaardige deltavliegtuigen. Daartoe worden eisen gesteld aan het onderhoud, de opleiding en de uitvoering van de vluchten met deltavliegtuigen door clubs en leden van de KNVvL Afdeling Deltavliegen. De algemene ledenvergaderingen (ALV's), de instructeursopleidingen, veiligheidsdagen, het deltavliegereglement, etc. dienen tot instandhouding en verbetering van de kwaliteit.

2.3. Toezicht

De divisie Luchtvaart van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) bevordert veilige en duurzame luchtvaart op en boven Nederlands grondgebied. Zij doet dat door toezicht te houden op de uitvoering en de naleving van het luchtvaartbeleid en de luchtvaartregelgeving. Een veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland met zo weinig mogelijk voorvallen is het doel.

Naast de ILT zijn ook opsporingsambtenaren zoals o.a. de Politie bevoegd toezicht te houden op de veiligheid. Dergelijke instanties worden in dit document verder aangeduid met "de Overheid".

Sinds oktober 2004 heeft de overheid alle eisen aan brevettering en medische geschiktheid voor deltavliegen laten vallen. De KNVvL besloot tot zelfregulering, zodat de kwaliteit van de luchtsport behouden kon blijven.



De KNVvL waarborgt internationale erkenning voor het uit te geven brevet. Om de internationale geldigheid te zekeren wordt samengewerkt met de FAI, CIVL, EAS en EHPU (zie hoofdstuk 4.2, afkortingen).

De Afdeling Deltavliegen van de KNVvL waarborgt de naleving van de in dit boek vastgelegde eisen door alleen deltavliegclubs en opleidingsinstanties te erkennen die zich conformeren aan het gezamenlijk als Afdeling Deltavliegen afgesproken beleid.



3. Wijzigingen

Versie	Datum	Omschrijving
1.00	08-03-2013	Eerste verspreide versie (AvdK)
1.01	11-03-2013	Aanpassingen aan "11.3 Het Sleepbedrijf" (AvdK)
1.02	06-11-2013	Besluit luchtfotografie vervallen Toevoeging reglement "Deltavliegen met Hulpmotor" Aanpassing "11.3 Het Sleepbedrijf": sterkte breukstukje voor Duo vliegen. (AvdK)
1.03	13-10-2014	"11.7: art. 43 Registratie deltavliegtuigen" vervallen "11.2 Geneeskundige verklaringen": Eigen medische verklaring nu ook op Duopiloten en Instructeurs Algemeen van toepassing "10. Brevettersreglement" aangepast op een groot aantal punten Zeilvliegen vervangen door deltavliegen in het gehele document (behalve wetteksten) (AvdK)
1.04	02-02-2015	"10. Brevettersreglement" aangepast na review bestuur "11.2 Geneeskundige verklaringen": geen-bezwaar-verklaring behandelend medisch specialist voldoet nu ook indien een vraag op de eigen medische verklaring met ja wordt beantwoord. (AvdK)
1.05	12-05-2015	Tussenversie met wijzigingen n.a.v. de bijeenkomst met commissies, aangesloten clubs en scholen. (JR?)
1.06	07-11-2015	Uitgewerkte versie waarin punten op de i zijn gezet (JR?)
1.07	25-09-2016	Onder meer toevoeging extra taak brevet 3 en Waarnemer (JR)
2.00	13-02-2017	Aanpassingen in het Brevettersreglement; Kadercommissie toegevoegd (JR)
2.01	15-02-2017	Inwerkingtreding, eisen geldigheid aantekeningen, vrijstelling voor theorie-examen aangepast (AvdK)
2.02	16-02-2017	Geldigheidseisen veranderd naar een totaal aantal van 30 vluchten (AvdK). Vrijstelling voor Regelementen en voorschriften voor brevethouders andere luchtporten toegevoegd.
2.03	15-04-2018	(Kadercommissie): Ervaren B1-ers die bij een club mogen gaan lieren/slepen. 3 i.p.v. 4 verschillende startplekken voor aantekening bergvliegen Ervaringseis: toegevoegd mag ook uit afgetekend logboek blijken. Beschrijving Kader- en Stekkencommissie.
2.04	01-05-2021	Diverse taalfouten gecorrigeerd en afkortingen toegevoegd. (FI)
2.04	01-05-2021	aangepast en bijeengebracht onder hoofdstuk 4.1. (FI)
2.04	01-05-2021	Herziening brevettenstructuur. Vervallen: Verenigingsinstructeur, introductie Mentor. (FI)



4. Definities en afkortingen

4.1. Definities

- a. **Deltavliegen:** het vliegen met een deltavliegtuig. Deltavliegen staat o.a. bekend onder de namen “deltaplane”, of “vol libre” (Frans), “hang gliding” (Engels), “Drachenfliegen” (Duits) en zeilvliegen (Nederlands).
- b. **Deltavliegtuig:** In de wet wordt een deltavliegtuig nog “zeilvliegtuig” genoemd, of beter gezegd een deltavliegtuig wordt gelijkgesteld aan een zweefvliegtuig. Voor de wettelijke definitie zie “Zweeftoestel”.
De CIVL hanteert een andere definitie, namelijk: (Sporting code section 7 art. 1.4.1) *“A glider capable of being carried, foot launched and landed solely by the use of the pilot’s legs.”* Dit is om te voorkomen dat andere toestellen zoals bv. zweefvliegtuigen aan deltavliegwedstrijden zouden kunnen meedoen. Wij nemen deze definitie over, dus:
 - **Deltavliegtuig:** een zweeftoestel met starre hoofdstructuur, dat kan worden gedragen en kan worden gestart en geland door slechts gebruik te maken van de benen van de piloot.
- c. **Hulpinstructeur:** een deltapiloot, houder van minimaal B2, aan wie de KNVvL afdeling deltavliegen de bevoegdheid heeft verleend tot het geven van instructie in de startmethoden waarvoor zijn brevet geldig is en dit onder verantwoordelijkheid van een Instructeur (zie hoofdstuk 10).
- d. **Instructeur:** een deltapiloot, houder van B3, aan wie de KNVvL afdeling deltavliegen de bevoegdheid heeft verleend tot het geven van instructie in de startmethoden waarvoor zijn brevet geldig is (zie hoofdstuk 10).
- e. **Lierist:** een persoon aan wie de KNVvL afdeling deltavliegen de bevoegdheid heeft verleend tot het zelfstandig bedienen van een liersysteem.
- f. **Luchtruim klasse A t/m G:** Zie SERA.6001 Luchtruimclassificatie.
- g. **Startleider:** een deltapiloot, houder van minimaal B2, aan wie de KNVvL afdeling deltavliegen de bevoegdheid heeft verleend om bij een deltavliegschool of -club te zorgen voor het ordelijk verloop van lier- en/of sleepstarts (zie hoofdstuk 7 art.5 en hoofdstuk 10.5 art.21).
- h. **Zweeftoestel:** (SERA, Artikel 2,117, zie ook Hoofdstuk 15.20) Een luchtvaartuig dat zwaarder is dan lucht en dat vliegt door de dynamische reactie van de lucht tegen de vaste liftoppervlakken, en waarvan de vrije vlucht niet afhankelijk is van een motor, zoals zweefvliegtuigen, deltavliegtuigen, schermvliegtuigen en vergelijkbare toestellen.

Zie ook de definities van de SERA Hoofdstuk 15.20.



4.2. Afkortingen

Term	Afkorting
Afdeling Deltavliegen (onderdeel KNVvL)	AD
Afdelingsbestuur Deltavliegen (onderdeel KNVvL)	ABD
Aeronautical Information Circular, series B	AIC-B
Algemene Ledenvergadering (onderdeel KNVvL afdeling Deltavliegen)	ALV
Comité Européen de Normalisation	CEN
Commission Internationale de Vol Libre	CIVL
Deutsche Hängegleiter Verband	DHV
Europe Air Sports	EAS
European Hang Gliding and Paragliding Union	EHPU
Federation Aeronautique Internationale	FAI
Federatie Sport Medische Instellingen	FSMI
Hoofdbestuur (onderdeel KNVvL)	HB
Inspectie Leefomgeving en Transport	ILT
Instrument Flight Rules	IFR
International Civil Aviation Organisation	ICAO
Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart	KNVvL
Ministerie van Infrastructuur en Milieu	IenM
Nationaal Olympisch Comité/Nederlandse Sportfederatie	NOC/NSF
Notices to Airmen	NOTAM
Public Relations	PR
Standardised European Regulations of the Air	SERA
Special Rule Zone	SRZ



Touring Motor Glider	TMG
Transponder Mandatory Zone	TMZ
Visual Flight Rules	VFR



5. KNVvL afdeling Deltavliegen

5.1. Organisatie Afdeling Deltavliegen

De Afdeling Deltavliegen is bij de KNVvL een orgaan conform artikel 53 lid 1d van de statuten van de KNVvL en vormt als zodanig de Afdeling Deltavliegen. De afdeling is geen rechtspersoon, de KNVvL als geheel wel.

De voorzitter en de leden van het Afdelingsbestuur Deltavliegen (ABD) worden op de ledenvergadering gekozen. Het ABD is de spreekbuis van de aangesloten leden naar het hoofdbestuur (HB) van de KNVvL en naar de rijksoverheid. Communicatie naar externe instanties geschiedt te allen tijde in samenwerking met, overleg met of met instemming van het hoofdbestuur conform artikel 13 lid 3 van de statuten van de KNVvL.

Artikel 1

De organisatie van de afdeling deltavliegen bestaat uit:

Het Afdelingsbestuur

- Werkgroepen en commissies
- Erkende opleidingsinstanties
- Aangesloten clubs
- Individuele deltavliegers

De afdeling heeft binnen de KNVvL een eigen en autonome bevoegdheid ten aanzien van het vliegen met deltavliegtuigen in Nederland.

De Afdeling Deltavliegen is de overkoepelende organisatie boven de clubs en opleidingsinstanties. De clubs en opleidingsinstanties zijn bevoegd zelfstandig te opereren wat betreft het deltavliegen en dragen volledige verantwoording. De opleidingsinstanties geven onderricht en zijn als zodanig erkend door de Afdeling Deltavliegen. Opleidingsinstanties hebben geen stemrecht in de afdeling. Opleidingsinstanties kunnen gecombineerd zijn met een club. De taken van de afdeling betreffen zaken die het clubbelang overstijgen.

Het daadwerkelijke deltavliegen vindt buiten de afdeling om plaats op individuele basis of bij een opleidingsinstantie, een club enz. Zij zijn degene die beschikken over terreinen, materiaal, Instructeurs, Mentoren, technici, Lieristen, enz. Door de KNVvL erkende clubs hebben de verenigingsstructuur en hebben daarmee wel rechtspersoonlijkheid.

Werkgroepen en commissies binnen de Afdeling Deltavliegen worden al dan niet op ad hoc basis ingesteld. De commissies treden op namens de afdeling. Het ABD is eindverantwoordelijk voor het beleid binnen de afdeling, dus ook voor de commissies. De huidige commissies zijn:



- Examencommissie
- Kadercommissie
- Sportcommissie
- Commissie Techniek en Veiligheid
- Brevettencommissie
- Promotie- / Communicatiecommissie
- Stekkencommissie

De taken van de verschillende commissie zijn o.a.:

Examencommissie

Artikel 2

1. De Examencommissie draagt zorg voor:
 - Het aankondigen en organiseren van het theorie-examen deltavliegen;
 - Het toezien op het goede verloop van het examen;
 - Het vaststellen van de uitslag van het theorie-examen deltavliegen;
 - Het bekendmaken van de uitslag van het theorie-examen deltavliegen.
2. Het theorie-examen wordt in principe tweemaal per jaar georganiseerd en bestaat uit de volgende vakken:
 - Aerodynamica (vereist voor B2)
 - Meteorologie (vereist voor B2)
 - Reglementen & Voorschriften (vereist voor B2)
 - Vliegtuigtechniek & Materiaalkennis (vereist voor B2)
 - Navigatie & Overlandvliegen (vereist voor B3)
3. Elk vak bestaat uit 25 (voornamelijk) multiple-choicevragen waarvoor de kandidaat 30 minuten de tijd krijgt. De beoordeling vindt plaats volgens de volgende sleutel:
 - 0 fout =10
 - 1 of 2 fout = 9
 - 3 of 4 fout = 8
 - 5 of 6 fout = 7
 - 7 of 8 fout = 6
 - 9 fout = 5 (Dit geeft recht op mondeling herexamen).
 - 10 of 11 fout = 4
 - 12 of 13 fout = 3
 - 14 of 15 fout = 2
 - > 16 fout = 1



4. Zo spoedig mogelijk na het afleggen van het examen wordt de kandidaat op de hoogte gebracht van de uitslag en krijgt daarbij een evaluatie waarin per fout antwoord wordt onderbouwd waarom dit niet goed gerekend werd.
5. Het is toegestaan om de vakken van het theorie-examen afzonderlijk af te leggen. De per vak behaalde resultaten blijven 36 maanden geldig.
6. Het is kandidaten niet toegestaan (kopieën van) de opgaven mee te nemen. Over de uitslag kan worden gecorrespondeerd.

Kadercommissie

- Ontvangt en beoordeelt aanvragen tot Instructeurschap en doet een voorstel aan het bestuur.
- Ontvangt en beoordeelt aanvragen tot verlenging van de instructeursbevoegdheid
- Organiseert, indien daar aanleiding toe is, kader instructie- en/of bijscholingsdagen
- Past, indien daar aanleiding toe is, het scholingsplan voor instructeurs aan
- Past, indien daar aanleiding toe is, de eisen voor Hulpinstructeurs, Startleiders, Lieristen, Waarnemers en ander kader aan.
- Kan een auditor aanwijzen die m.b.v. een vooraf gemaakt plan de bij de KNVvL aangesloten scholen controleert en hierover advies uitbrengt aan het bestuur.
- Kan het bestuur voorstellen wijzigingen in (delen van) het Handboek door te voeren.

Sportcommissie

- Wedstrijdreglementen opstellen en bijhouden aan de hand van de FAI-regels.
- Organisatie Nederlandse kampioenschappen.
- Samenstellen kernteam.
- Afvaardigen kernteam naar Europese Kampioenschappen (EK's) en wereldkampioenschappen (WK's).
- Controle overlandvluchten voor criteria FAI badges en uitgifte daarvan.
- Stimulatie overlandvliegen en organiseren overlandcompetities.

Commissie Techniek en Veiligheid

- Inventariseren en zo nodig zelf opstellen van normen voor de deltavlieguitrusting zoals helmen, lieren, afkoppelsystemen, deltavliegtuigen, harnassen, reddingssystemen en in de toekomst ook andere materialen.
- Technische ontwikkelingen in de deltavliegsport volgen via literatuur, vakbeurzen, etc.
- Minimaal eenmaal per jaar aan leden van de afdeling de mogelijkheid bieden om de lierinstallatie te laten keuren.
- Verzamelen en archiveren van voorvalmeldingen.



- Het natrekken van geruchten over niet-gemelde incidenten die op andere wijze onder de aandacht van de commissie worden gebracht.
- Het reconstrueren en analyseren van ernstige ongevallen en van ongevallen waaruit algemene lering valt te trekken.
- Het bijhouden van de statistische gegevens van alle gemelde incidenten.
- Het publiceren in het afdelingsblad 'Lift' (gecombineerd blad met de KNVvL-afdeling Schermvliegen) en op de website van de afdeling, anoniem, van de analyses die leerzame situaties opleveren.
- Organiseren jaarlijkse veiligheidsdag voor Instructeurs, clubs en het Afdelingsbestuur.
- Beheren van een Veiligheids Management Systeem (VMS).

Brevettencommissie

- Brevet aanvragen toetsen aan exameneisen.
- Uitgeven brevetten.
- Bijhouden van register met brevetten.

Promotie- / Communicatiecommissie

- Redigeren en produceren van afdelingsblad 'LIFT' (gecombineerd blad met de KNVvL-afdeling Schermvliegen).
- Advertentieacquisitie.
- PR en Marketing deltavliegen.
- Onderhoud van website.

Stekkencommissie

- Zoeken naar nieuwe terreinen.
- Inventariseren huidige vlieg mogelijkheden in Nederland.
- Duidelijke website met informatie over stekken, clubs, scholen en vliegmogelijkheden.
- Samenwerking clubs en scholen om zoveel mogelijk te vliegen onderzoeken en bevorderen.

Commissaris Internationale Zaken

- Belangenbehartiging bij internationale organisaties zoals CIVL en de EHPU.

De afdeling wordt bijgestaan door het secretariaat van de KNVvL, dat op basis van afspraken werkzaamheden voor de afdeling verricht. Het takenpakket van het secretariaat is algemeen van aard en omvat alle werkzaamheden op het gebied van administratieve ondersteuning. Daarnaast verleent het hoofdbestuur van de KNVvL bestuurlijke en operationele ondersteuning.

5.2. Doelstellingen Afdeling Deltavliegen

De afdeling stelt zich ten doel de deltavliegsport in Nederland in de ruimste zin van het woord te bevorderen. Dit kan o.a. worden bereikt door:



- Verenigen van alle personen, al dan niet gegroepeerd in clubs, die in Nederland de deltavliegsport beoefenen en/of bevorderen.
- een veilige beoefening van het deltavliegen door alle leden.
- Het (laten) geven van cursussen.
- Het stellen van eisen aan de opleidingen in de deltavliegsport.
- Het onderhouden van een brevetteringssysteem dat verzekert dat brevethouders beschikken over voldoende bekwaamheid om op een veilige manier deel te nemen aan het luchtverkeer.
- Geven van voorlichting en het maken van propaganda door middel van pers, radio en televisie en in het bijzonder door gebruikmaking van de publiciteitsmedia die de Vereniging ten dienste staan.
- Ondersteuning van activiteiten die leiden tot het behoud van, dan wel verwerving van deltavliegterreinen.
- Organiseren dan wel bevorderen van centrale kaderopleidingen.
- Onderhouden van nauwe betrekkingen met overheidsinstanties en andere instellingen, voor zover vallende binnen de werkkring van de Afdeling.
- Organiseren van en deelnemen aan nationale en internationale deltavliegwedstrijden.
- Het tot stand brengen en onderhouden van betrekkingen met buitenlandse en internationale deltavliegorganisaties.
- Het in studie nemen van onderwerpen die tot de deltavliegsport behoren en het bevorderen van proefnemingen op dat gebied.
- Alle andere haar ten dienste staande wettige middelen.

De Afdeling Deltavliegen heeft zich verbonden zich te houden en uitvoering te geven aan de voor haar relevante doelstellingen, normen en richtlijnen zoals beschreven in het Verenigingshandboek van de KNVvL. De verantwoording voor de invulling en uitvoering van het kwaliteitsbeleid ligt bij het bestuur van de Afdeling.

5.3. Taken Afdeling Deltavliegen

De taak van de Afdeling Deltavliegen, als onderdeel van de KNVvL, is complementair aan de taak van de KNVvL als koepel. De taak van de Afdeling Deltavliegen omvat:

- Het behartigen van de belangen van de leden van de Afdeling.
- Regeling en coördinatie van activiteiten die de gehele deltavliegerij aangaan.
- Het verlenen van ondersteuning aan de clubs.
- Promotie en Representatie van het deltavliegen.
- Secretariaatstaken.

Het behartigen van de belangen van de leden van de Afdeling

De Afdeling Deltavliegen behartigt de belangen van de deltavliegers, direct of via het Hoofdbestuur van de KNVvL bij de Europese Unie, de nationale overheid en de lagere overheden op alle terreinen die het deltavliegen betreffen en voornamelijk ten aanzien van de wet- en regelgeving die het deltavliegen



betreffen en de luchtruimstructuur inzake het medegebruik van o.a. militaire (luchtvaart)gebieden (CTR's) en het beoefenen van deltavliegen hierin.

Regeling en coördinatie van activiteiten

De Afdeling Deltavliegen heeft een aantal uitvoerende taken. Deze liggen vooral op het terrein van veiligheid en instructie, examens, inspectie, technische zaken, medische zaken, verzekeringen, wedstrijden en andere sportieve zaken en terreinen voor het vliegen. Het ABD laat zich op deze terreinen bijstaan door bovenstaande commissies. De Afdeling Deltavliegen verzorgt publiciteit over de sport en berichtgeving aan de pers. Tevens bevordert ze de contacten tussen de afdeling, de clubs en de individuele leden door de uitgifte van het afdelingsblad.

Het verlenen van ondersteuning aan clubs

De deltavliegclubs zijn rechtspersonen en bepalen in die zin hun eigen beleid. De Afdeling en het afdelingsbureau fungeren als een dienstencentrum, waarop clubbesturen een beroep kunnen doen. Dienstverlening kan bestaan uit het geven van informatie, het leggen van contacten en in het uitvoeren van activiteiten.

Promotie en Representatie

De Afdeling Deltavliegen is uit naam van de KNVvL de vertegenwoordiger van de deltavliegers in internationale organisaties zoals FAI, CIVL, de European Hang Gliding and Paragliding Union (EHPU) en onderhoudt contacten met andere (sport)organisaties zoals het NOC/NSF.

6. Afdelingsreglement Deltavliegen

Begripsbepalingen

Artikel 1

In dit reglement wordt verstaan onder:

1. **Vereniging:** de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart, (KNVvL).
2. **Bestuur:** het bestuur van de KNVvL.
3. **Afdeling:** de afdeling Deltavliegen van de KNVvL, als bedoeld in de statuten en het Huishoudelijk Reglement van de Vereniging.
4. **Afdelingsbestuur:** het bestuur van de afdeling Deltavliegen.
5. **Leden:** leden van de KNVvL, die overeenkomstig hetgeen ter zake is bepaald in de Statuten en het Huishoudelijk Reglement van de Vereniging, zijn ingedeeld bij de afdeling Deltavliegen.
6. **Individueel lid:** een lid dat zich als zodanig heeft aangemeld bij het Algemeen Secretariaat van de KNVvL.
7. **Aangesloten lid:** iemand die is aangemeld bij het Algemeen Secretariaat van de KNVvL, als zijnde lid van een aangesloten club.

Doel en middelen

Artikel 2



De afdeling stelt zich ten doel het beoefenen van de deltavliegsport te bevorderen, in de ruimste zin.

Artikel 3

De afdeling tracht haar doel te bereiken door:

- a. Het geven van voorlichting en adviezen;
- b. Het uitgeven van een afdelingsblad (sinds voorjaar '16: in samenwerking met de KNVvL-afdeling Schermvliegen);
- c. Het instellen van commissies en werkgroepen;
- d. Het in samenwerking met de overheid doen vaststellen van regels ten aanzien van de deltavliegsport;
- e. Het bevorderen en onderhouden van internationale contacten op het gebied van de deltavliegsport;
- f. Alle andere geoorloofde middelen.

Leden

Artikel 4

1. De Statuten en reglementen van aangesloten clubs mogen geen bepalingen bevatten die in strijd zijn met Statuten en Huishoudelijk Reglement van de Vereniging of met dit afdelingsreglement.
2. Een kandidaat aangesloten club dient zijn aanvraag om erkenning te doen vergezellen van een exemplaar van zijn statuten en reglementen. Het Afdelingsbestuur neemt statuten en reglementen van de kandidaat aangesloten club in beschouwing en vermeldt haar bevindingen in een besluit omtrent de toelating in een advies aan het Hoofdbestuur. Het Hoofdbestuur beslist over de erkenning.
3. Aangesloten clubs dienen wijzigingen in hun statuten en reglementen ter goedkeuring te overleggen aan het Afdelingsbestuur, overeenkomstig de procedure in lid 2 van dit artikel.
4. Leden kunnen door het Afdelingsbestuur voorlopig worden geschorst. Ter zake van schorsing en ontslag wordt in de eerstvolgende Afdelingsvergadering beslist. Het geschorste lid wordt in de gelegenheid gesteld zich in de Afdelingsvergadering te verantwoorden en kan zich daarin door een raadsman laten bijstaan.

Afdelingsbestuur

Artikel 5

1. De afdeling heeft een bestuur, bestaande uit een voorzitter, een secretaris, een financieel afgevaardigde ('penningmeester') en ten hoogste vijf algemene bestuursleden.
2. De Algemeen Secretaris van de Vereniging heeft het recht de vergaderingen van het Afdelingsbestuur als waarnemer bij te wonen en heeft daarin een adviserende stem.
3. De secretaris van de afdeling heeft, indien hij in vaste dienst is van de Vereniging, in de vergaderingen van het Afdelingsbestuur een adviserende stem.

Artikel 6

1. Verkiezing van het Afdelingsbestuur heeft plaats tijdens de jaarlijks te houden Afdelingsvergadering.



2. Verkiesbaar tot lid van het Afdelingsbestuur zijn individuele leden en aangesloten leden.
3. De voorzitter van het Afdelingsbestuur wordt in functie gekozen.
4. Leden van het Afdelingsbestuur hebben zitting voor een periode van twee jaren; zij zijn voor een zelfde periode direct herkiesbaar.
5. Indien ingeval van schorsing van een bestuurder de Afdelingsvergadering niet binnen drie maanden daarna tot zijn/haar ontslag heeft besloten, eindigt de schorsing. De geschorste bestuurder wordt in de gelegenheid gesteld zich in de Afdelingsvergadering te verantwoorden en kan zich daarin door een raadsman doen bijstaan.

Afdelingsvergaderingen

Artikel 7

1. Minimaal 1 maal per jaar heeft een Afdelingsvergadering plaats.
2. In deze vergadering wordt onder meer;
 - a. Door het Afdelingsbestuur verslag uitgebracht over de werkzaamheden van de afdeling in het afgelopen verenigingsjaar;
 - b. De rekening en verantwoording van de afdeling over het afgelopen jaar behandeld;
 - c. De begroting voor het komende jaar behandeld;
 - d. Een voorstel voor de contributie voor het volgende jaar opgemaakt;
 - e. Voorzien in vacatures in het Afdelingsbestuur.

Artikel 8

1. Afdelingsvergaderingen kunnen worden gehouden zo dikwijls het Afdelingsbestuur dit nodig oordeelt en voorts op verzoek van het bestuur van ten minste een aangesloten club of op verzoek van ten minste tien individuele leden.
2. Afdelingsvergaderingen worden ten minste vier weken van tevoren aangekondigd.
3. Voorstellen voor een Afdelingsvergadering en kandidaatstellingen dienen ten minste drie weken voor die vergadering bij het Afdelingsbestuur te zijn ingediend.
4. Voor “toegang tot de Afdelingsvergadering” en “stemrecht in de Afdelingsvergadering” wordt verwezen naar de Statuten en het Huishoudelijk Reglement van de Vereniging.
5. Het bestuur van een aangesloten club dient uiterlijk twee weken voor de Afdelingsvergadering bij het Afdelingsbestuur op te geven wie van de aangesloten club zal optreden als woordvoerder en het stemrecht zal uitoefenen, met vermelding van diens KNVvL nummer. Het aantal door de aangesloten club bij volmacht uit te brengen stemmen wordt bepaald door het aantal leden zoals vermeld op de jongste ledenbestandlijst, uitgegeven door het secretariaat van de KNVvL, minus het aantal aangesloten leden dat individueel wenst te stemmen.
6. Individuele leden kunnen op Afdelingsvergaderingen stemmen bij volmacht. Deze dient schriftelijk te worden toegezonden aan het Afdelingsbestuur uiterlijk 7 dagen voorafgaand aan de vergadering. Op de volmacht dient vermeld te zijn: de naam van de volmachtgever, diens KNVvL nummer, de naam van de gevolmachtigde, diens KNVvL nummer, en de datum van de vergadering waarop de volmacht van toepassing is. De volmacht dient ondertekend te zijn door de volmachtgever, en vergezeld te gaan van de geldende lidmaatschapskaart van de



volmachtgever, of een kopie daarvan. De gevolmachtigde dient KNVvL-lid afd. Deltavliegen te zijn.

7. Aangesloten clubs kunnen op Afdelingsvergaderingen stemmen bij volmacht. Hiertoe dient het bestuur van de club uiterlijk 7 dagen voorafgaande aan de Algemene Ledenvergadering de schriftelijke volmacht toe te zenden aan het bestuur van de afdeling. Op de volmacht dient vermeld te zijn: de naam van het clublid dat de volmacht verleent, de naam van de bestuurder die deze volmacht aanmeldt, diens KNVvL-nummer en handtekening, de naam van de gevolmachtigde, diens KNVvL nummer, en de datum van de vergadering waarop de volmacht van toepassing is. De gevolmachtigde dient KNVvL-lid Deltavliegen te zijn.**37**

Commissies

Artikel 9

1. Voor bijzondere taken kunnen door het Afdelingsbestuur commissies worden ingesteld.
2. Het Afdelingsbestuur kan zo nodig deskundigen tot haar vergaderingen toelaten. Deze deskundigen hebben wel spreekrecht, doch geen stemrecht.

Slotbepalingen

Artikel 10

In alle gevallen waarin in dit afdelingsreglement niet is voorzien zijn de Statuten en het Huishoudelijk Reglement van de Vereniging van toepassing. Geven ook deze geen uitsluitsel dan beslist het Bestuur van de Vereniging in overleg met het Afdelingsbestuur.



7. Sanctiereglement

Het bestuur van de afdeling deltavliegen van de KNVvL heeft de bevoegdheid sancties op te leggen en een sanctiebeleid vast te stellen ten aanzien van overtredingen van voorschriften die worden opgelegd door de ter zake wettelijke regelingen, alsmede door de interne regelgeving van de Afdeling Deltavliegen van de KNVvL, dan wel van daarop stoelende andere voorschriften. Het bestuur delegeert de bevoegdheid om sancties op te leggen voor zover daar door de regelgeving niet uitdrukkelijk reeds in is voorzien, aan de sanctiecommissie.

Begrippen

Artikel 1

1. **Afdeling:** afdeling deltavliegen van de KNVvL
2. **Bestuur:** het bestuur van de afdeling deltavliegen
3. **Bestuurslid:** lid van het bestuur
4. **Interne regelgeving:** regelgeving van de afdeling deltavliegen van de KNVvL
5. **Commissie:** sanctiecommissie
6. Dienst doend **Startleider:** zie hoofdstuk 4.1 (definities).
7. **Sanctiebeleid:** sanctiebeleid zoals vastgesteld door de afdeling
8. **Vereniging:** Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart

Algemeen

Artikel 2

1. Door het bestuur wordt een sanctiecommissie ingesteld.
2. De commissie heeft als taak nationale sancties op te leggen bij overtredingen van de voorschriften, zoals neergelegd in de ter zake geldende wettelijke regelingen en de interne regelgeving of rechtstreeks daarop stoelende andere voorschriften.
3. De commissie is alleen in te schakelen voor de behandeling van overtredingen van voorschriften zoals die worden opgelegd door de ter zake geldende wettelijke regelingen, alsmede door de interne regelgeving, dan wel van daarop stoelende andere voorschriften.
4. De Dienst doend Startleider van een vliegbedrijf heeft als taak ter plaatse geldende regionale sancties op te leggen bij overtredingen van de voorschriften, zoals neergelegd in de ter zake geldende wettelijke regelingen en de interne regelgeving of rechtstreeks daarop stoelende andere voorschriften.
5. Het bestuur stelt de sancties en het te voeren sanctiebeleid vast ten behoeve van de uitvoerende taken van de commissie en de dienst doende Startleiders.

Samenstelling van de sanctiecommissie

Artikel 3

1. De sanctiecommissie bestaat uit minimaal drie vaste leden, waaronder een in functie benoemde voorzitter, een in functie benoemde secretaris en één Afdelingsbestuurslid, niet zijnde de voorzitter van de afdeling. Het Afdelingsbestuur benoemt de vaste leden.



2. De commissie mag zelf maximaal twee ad-hoc leden benoemen. Dit moeten ter zake kundige leden van de afdeling zijn.
3. De voorzitter wordt voor twee jaar benoemd en is één maal voor een zelfde periode onmiddellijk herbenoembaar.
4. Bij tussentijds aftreden van de voorzitter of het bestuurslid, dient het Afdelingsbestuur binnen 3 weken zorg te dragen voor een opvolger.
5. De commissie kan tussentijds door het Afdelingsbestuur alleen om dringende redenen als geheel ontbonden worden. Het Afdelingsbestuur dient binnen 3 weken een nieuwe commissie te installeren.
6. Indien een commissielid zelf onderworpen is aan een onderzoek of van mening is, dat hij niet objectief aan het onderzoek kan deelnemen, zal deze onmiddellijk zijn functie als lid neerleggen. In dit geval zal de commissie zonder het betreffende vaste lid mogen functioneren, waarbij, indien het de voorzitter betreft, de secretaris van de commissie als voorzitter van de commissie zal optreden. De commissie is verplicht een ad-hoc lid te benoemen, onverminderd het gestelde in artikel 3.2.0

Werkwijze commissie

Artikel 4

1. De commissie dient haar werk zonder last of ruggenspraak met enige commissie dan wel het Afdelingsbestuur uit te voeren. Officiële administratieve handelingen dienen via de secretaris van de commissie te geschieden.
2. Voorvallen gemeld bij het Afdelingsbestuur zullen ter beoordeling doorgegeven worden aan de commissie.
3. De commissie kan ook op eigen initiatief voorvallen in behandeling nemen.
4. De commissie bepaalt of een voorval of een melding van een voorval voor behandeling in aanmerking komt volgens het sanctiebeleid en of zij bevoegd is de klacht te behandelen.
5. De commissie bericht betrokkene zo spoedig mogelijk, dat de commissie een onderzoek naar het voorval pleegt.
6. De commissie stelt nader onderzoek in. Hieronder is in ieder geval te verstaan het horen van betrokkene(n) bij het voorval. Naar aanleiding van de bevindingen uit dit onderzoek neemt de commissie een besluit ten aanzien van het al of niet opleggen van een sanctie, met dien verstande, dat voor het opleggen van een sanctie een meerderheid van stemmen noodzakelijk is. Bij staking der stemmen is de stem van de voorzitter bepalend.
7. Voor de zwaarte van de sanctie is het sanctiebeleid van de afdeling bepalend.
8. De commissie bericht de gesanctioneerde schriftelijk binnen maximaal 6 weken na de berichtgeving als vermeld in artikel 4.5 van haar uitspraak en de eventueel conform het sanctiebeleid opgelegde sanctie. Hiervan ontvangt het Afdelingsbestuur tegelijkertijd een kopie. De uitspraak moet met redenen omkleed zijn.
9. De termijn als bedoeld in artikel 4.8 mag met maximaal twee weken worden verlengd. Deze verlenging wordt door de commissie schriftelijk meegedeeld aan de betrokkene.



Werkwijze dienst doend Startleider

Artikel 5

1. De Dienst doend Startleider dient zijn/haar werk zonder last of ruggenspraak met enige persoon uit te voeren.
2. De Dienst doend Startleider kan op eigen initiatief een startverbod opleggen.
3. De Dienst doend Startleider kan op eigen initiatief een voorval bij de Afdeling melden.
4. De Dienst doend Startleider stelt betrokkene z.s.m. op de hoogte van het startverbod, dan wel de melding van het voorval.
5. De Dienst doend Startleider tekent een eventueel opgelegd startverbod met redenen omkleed op in het logboek van de betrokkene, direct volgend op de laatst genoteerde start en stelt het Afdelingsbestuur hiervan z.s.m. schriftelijk op de hoogte.

Beroepsmogelijkheden

Artikel 6

1. Tegen opgelegde nationale sancties kan betrokkene binnen 14 dagen na schriftelijke bekendmaking als bedoeld in artikel 4.5 bezwaar aantekenen bij het Afdelingsbestuur.
2. Gedurende de bezwaarprocedure blijft de nationale sanctie van kracht met dien verstande dat de sanctie nimmer langer kan duren dan de bezwaarprocedure.
3. Het Afdelingsbestuur beslist binnen 14 dagen of de uitspraak van de commissie gedragen kan worden door de conclusies van het onderzoek als bedoeld in artikel 4.6 en of de opgelegde sanctie overeenstemt met het sanctiebeleid.
4. Indien het Afdelingsbestuur van mening is, dat de uitspraak van de commissie niet gedragen kan worden door de conclusies van het onderzoek dan vernietigt zij de bij de uitspraak opgelegde sanctie. In elk ander geval wordt terugverwezen naar de commissie. In beide gevallen wordt betrokkene zo spoedig mogelijk schriftelijk bericht.
5. De commissie beslist vervolgens binnen 14 dagen met inachtneming van het sanctiebeleid over de op te leggen sanctie. De uitspraak moet met redenen omkleed zijn. In geen geval kan de sanctie zwaarder zijn dan de sanctie waarvoor zij in de plaats komt. Betrokkene ontvangt zo spoedig mogelijk schriftelijk bericht.
6. Tegen de beslissing als genoemd in artikel 4 staat, onverkort het gestelde in artikel 2, beroep open bij het hoofdbestuur van de Vereniging.
7. Tegen een startverbod, zoals bedoeld in artikel 5.6. kan betrokkene, binnen 14 dagen na instellen, bezwaar aantekenen bij het Afdelingsbestuur.
8. Ten aanzien van de procedure die de vereniging hanteert voor beroepen wordt verwezen naar het Verenigingsstatuut c.q. het Huishoudelijk Reglement.



8. Reglement procedure van wijziging

In dit reglement wordt omschreven hoe men om dient te gaan met wijzigingen in de reglementen welke zijn omschreven in dit handboek.

Artikel 1

Originele exemplaren verblijven op het secretariaat van de KNVvL.

Artikel 2

Originele versies kunnen alleen door het Afdelingsbestuur worden gewijzigd. Ze neemt daarbij de regels uit deze procedure in acht.

Artikel 3

Voor elke wijziging is een Afdelingsbestuursbesluit nodig. Dit besluit moet terug te vinden zijn in de notulen van de betreffende vergadering.

Artikel 4

De oude en de nieuwe tekst van de betreffende regeling moeten worden gepubliceerd in het afdelingsblad en/of de afdelingswebsite.

Artikel 5

De nieuwe regeling kan niet eerder dan 1 maand na publicatie in werking treden. (Tenzij bij wet anders bepaald.)

Artikel 6

Bij verschil in de tekst tussen de notulen van de vergadering en de originele versie geldt de laatste.



9. Opleidingsreglement

Opleidingsinstanties

Artikel 1.

1. Voor het verkrijgen van brevetten en aantekeningen die worden uitgegeven door de KNVvL dient men opgeleid te zijn bij door de KNVvL erkende opleidingsinstanties. Het Afdelingsbestuur kan hierop uitzonderingen maken, eventueel onder nader te stellen voorwaarden.
2. De opleiding voor het deltavliegen geschiedt uitsluitend door een erkende deltavlieginstruceur. Deze Instruceur is belast met het toezicht op de naleving van de bepalingen van de reglementen door de cursisten die onder zijn verantwoordelijkheid vallen.
3. Voor het verkrijgen van de erkenning KNVvL opleidingsinstantie dienen school of individueel opererend Instruceur aangesloten te zijn bij de KNVvL, een redelijk opleidingsniveau te verzorgen en te voldoen aan de overige voorwaarden als gesteld in dit reglement. Tevens dient een W.A.-verzekering te zijn afgesloten ten behoeve van de opleidingsinstantie en de leerlingen waarbij het per gebeurtenis maximaal uit te keren bedrag minimaal 1,5 miljoen euro bedraagt.
4. Opleiding mag alleen worden gegeven door Instruceurs, Hulpinstruceurs en Mentoren zoals omschreven in het Brevettersreglement (zie hoofdstuk 10).
5. Opleiding kan plaats vinden in binnen- en/of buitenland.
6. Voor het praktijkonderricht gelden de volgende eisen aan:
 - a. Materiaal
 - De opleidingsinstantie dient in staat te zijn in voorkomende gevallen recent en vakkundig gepakte noodvalschermen met Duits Gütesiegel (of gelijkwaardig) en radiocommunicatieapparatuur ter beschikking te stellen. Het KNVvL-Afdelingsbestuur dient zich voor erkenning van een en ander op de hoogte te stellen.
 - Voor de opleiding tot en met het behalen van het brevet 1 en voor de lier- en sleepaantekening is men verplicht wieltjes te gebruiken.
 - Voor de opleiding tot en met het behalen van het brevet 1 dient men gebruik te maken van deltavliegtoestellen uit de categorie 1 en 2 (DHV) of deltavliegtoestellen die daaraan gelijkwaardig zijn. In voorkomende gevallen neemt het KNVvL-Afdelingsbestuur Deltavliegen hieromtrent een besluit.
 - Tijdens alle solo-oefenvluchten dient de Instruceur via radiocontact de leerling te kunnen bereiken, e.e.a. in overstemming met de wettelijke eisen voor het bezit en gebruik van deze apparatuur.
 - Ter plaatse zijn aanwezig:
 - een windzak
 - EHBO materiaal
 - Ten minste één van de Instruceurs heeft telefoonnummers van de dichtstbijzijnde bereikbare posten van arts/ziekenhuis en politie binnen handbereik.
 - De Instruceur beschikt over het standaard ongevalregistratieformulier.



b. Instructie

- Zowel bij start als landingsplaats is altijd minimaal 1 (hulp-) instructeur aanwezig. Minimaal een van deze personen is Instructeur. Als het hoogteverschil tussen start en landing minder dan 100 meter bedraagt, volstaat 1 Instructeur.
 - De Instructeur mag gebruik maken van maximaal 4 Hulpinstructeurs tegelijkertijd.
 - Er wordt een opleidingsverslag per dag bijgehouden waarin ten minste worden vermeld:
 1. datum en plaats van de oefening
 2. aantal leerlingen met naam
 3. gebruikte deltavliegtoestellen
 4. aantal (hulp)instructeurs met naam
 5. windrichting en -snelheid
 6. eventualiteiten.
 - Eenmaal per jaar wordt een overzicht van de verrichtte lesactiviteiten toegezonden aan het Afdelingsbestuur.
7. Indien de opleidingsinstantie bij herhaling blijkt af te wijken van de regels uit dit reglement en/of het opleidingsniveau niet voldoende kan worden gewaarborgd kan de erkenning worden ingetrokken door het KNVvL Afdelingsbestuur Deltavliegen. Van een dergelijk besluit staat beroep open bij het hoofdbestuur van de KNVvL.
8. Deze regeling vervangt alle soortgelijke voorgaande regelingen.
9. Dit reglement gaat in per 12 oktober 2021.

10. Brevettersreglement

De afdeling deltavliegen kent drie brevetten: Brevet 1 (B1), Brevet 2 (B2) en Brevet 3 (B3). Een brevet is geldig voor één of meer van de volgende startmethoden: **Bergvliegen, Lieren, Slepen, Duinsoaren.**

Daarnaast kan een brevet één of meer van de volgende **aantekeningen** bevatten: Instructeur, Hulpinstructeur, Mentor, Duoploot B.

De functies Duopiloot A, Lierist, Startleider en Waarnemer worden niet vermeld op het brevet. Het Afdelingsbestuur houdt wel een lijst bij.

Op de volgende pagina's staat een beknopt overzicht van de hoofdlijnen van de diverse bevoegdheden. Een uitgebreide omschrijving volgt daarna.

Brevetten

	Bevoegdheden	is Mentor	is Startleider	is Waarnemer	mag aftekenen	Opmerking
B1	Vliegen o.l.v. Instructeur of Hulpinstructeur.	Nee	Nee	Nee	Nee	• Hoogte van de vluchten wordt bepaald door de Instructeur.
B1+	Vliegen o.l.v. Instructeur, Hulpinstructeur of Mentor.	Nee	Nee	Nee	Nee	• O.l.v. Mentor alleen na overleg en toestemming van een Instructeur. • Hoogte van de vluchten wordt bepaald door de Instructeur, of Mentor. • NB! Dit is geen apart brevet, maar een overeenkomst tussen Instructeur, Mentor en Cursist.
B2	Zelfstandig lokaal vliegen (dus niet overland) met startmethode waarvoor het brevet geldig is (zie startmethoden).	Na erkenning KNVvL	Na erkenning KNVvL	Na erkenning KNVvL	Indien Mentor	
B3	Zelfstandig vliegen (ook overland) met startmethode waarvoor het brevet geldig is (zie startmethoden).	Na erkenning KNVvL	Na erkenning KNVvL	Na erkenning KNVvL	Indien Mentor	

Startmethoden (Worden vermeld op het brevet.)

	Bevoegdheden	Opmerking
Bergvliegen	Bergvluchten maken van weide of vlonder.	
Slepen	Sleepvluchten maken.	
Lieren	Liervluchten maken.	
Duinsoaren	Soarvluchten maken vanaf de Nederlandse duinen of vergelijkbaar landschap.	

Aantekeningen (Worden vermeld op het brevet.)

	Bevoegdheden	is Mentor	is Startleider	is Waarnemer	mag aftekenen	Opmerking
Instructeur	Zelfstandig lesgeven in alle startmethoden waarvoor het brevet geldig is.	Ja	Ja	Ja	Ja	• Een Instructeur heeft B3.
Hulpinstructeur	Lesgeven (ook aan beginners) onder verantwoordelijkheid van een Instructeur in alle startmethoden waarvoor het brevet geldig is.	Ja	Ja	Ja	Ja	• Een hulpinstructeur heeft minimaal B2.
Mentor	(Nieuwe) clubleden met minimaal B1+ wegwijs maken in startmethode van de club (Lieren of Slepen).	Ja, natuurlijk	Ja	Ja	Ja	• Een Mentor is verbonden aan een of meerdere clubs en heeft minimaal B2.
Duopiloot B	Vliegen met een duo-delta en een passagier.	Nee	Na erkenning KNVvL	Na erkenning KNVvL	Nee	• Een Duo-B-piloot heeft B3.

Overige functies (Worden niet vermeld op het brevet. Het Afdelingsbestuur houdt een lijst bij.)

	Bevoegdheden	is Mentor	is Startleider	is Waarnemer	mag aftekenen	Opmerking
Startleider	Zorgen dat de lier- en/of sleepstarts ordelijk verlopen.	Nee	Ja, natuurlijk	Ja	Nee	• Geldt voor Lieren en Slepen, niet voor Bergvliegen of Soaren. • Een Startleider heeft minimaal B2.
Waarnemer	Beoordelen veiligheid op starts en landingen.	Nee	Na erkenning KNVvL	Ja, natuurlijk	Alleen bij B2- of B3-piloten	• Een Waarnemer heeft B3.
Lierist	Bedienen van een liersysteem.	Nee	Na erkenning KNVvL	Nee	Nee	• Is meestal verbonden aan een club.
Duopiloot A	Vliegen met een duo-delta met als passagier een andere deltapiloot in bezit van minimaal B2.	Nee	Nee	Nee	Nee	• Dit is het oefenbrevet voor duopiloten in opleiding. • Een duo-A piloot heeft minimaal B2.



10.1. Deltavliegbrevetten

Algemene bepalingen

Artikel 1

1. Er zijn 3 brevetten, te weten:

- Brevet 1
- Brevet 2
- Brevet 3

Bovenstaande brevetten geven het niveau aan van de piloot.

Op brevet 2 kunnen de volgende aantekeningen worden bijgeschreven:

- a. De startmethoden bergvliegen, lieren, slepen en duinsoaren. Deze geven aan voor welke startmethode het brevet geldt (zie hoofdstuk 10.5, art.17 t/m 20).
- b. De aantekeningen Hulpinstructeur, Mentor. Deze geven de extra bevoegdheden aan voor de hierboven genoemde startmethoden (zie hoofdstuk 10.5, art.21 en 22).

Op brevet 3 kunnen de volgende aantekeningen worden bijgeschreven:

- c. Alle hierboven bij art.1a en 1.b genoemde aantekeningen plus de aantekening Instructeur, de aantekening Waarnemer en de aantekening Duo-B (zie hoofdstuk 10.5, art.xx).
2. Iedere brevethouder dient te allen tijde zijn brevet incl. ingevuld logboek, een Eigen Medische Verklaring (EMV, zie hoofdstuk 11.2 art.4.1) en verzekeringsbewijs te kunnen overleggen aan de daartoe door de Overheid aangestelde personen, alsmede aan de door de KNVvL erkende personen met een controlerende functie (zie hoofdstuk 10).
 3. Aan de verstrekking van de brevetten zijn kosten verbonden die aan de KNVvL moeten zijn voldaan voordat het betreffende brevet wordt uitgereikt.
 4. Brevethouders die geen lid (meer) zijn van de KNVvL dienen er rekening mee te houden dat zij niet (meer) via de KNVvL verzekerd zijn.

10.2. Brevet 1

Bevoegdheid

Artikel 2

1. Het brevet 1 geeft bevoegdheid tot het maken van vluchten met een deltavliegtuig, onder directe leiding en verantwoordelijkheid van een Instructeur of Hulpinstructeur (zie hoofdstuk 10.5 en hoofdstuk 10.7);
2. Het brevet 1 kan worden uitgebreid tot B1+. Dit is geen apart brevet, maar een afspraak tussen de opleidende instantie (Instructeur), een Mentor en de piloot (zie hoofdstuk 10.9). De uitbreiding B1+ geeft de houder de bevoegdheid om, in overleg met en na schriftelijke toestemming van zijn of haar instructeur, te lieren en te slepen onder begeleiding en verantwoordelijkheid van een Mentor een geldig brevet voor de betreffende startmethode. Bovengenoemde toestemming wordt gegeven door middel van de ingevulde en ondertekende "Overeenkomst B1+" die te vinden is op de website van de afdeling.



3. De minimum leeftijd voor de houder van Brevet 1 is 14 jaar.

Eisen inzake kennis, ervaring en bedrevenheid

Artikel 3

1. De eisen inzake bedrevenheid voor het brevet 1 zijn:
 1. Grond oefeningen
 2. Opbouw, pre-flight check, afbouw
 3. Controle over toestel in wind
 4. Rennen met toestel over vlakke grond, controle over invalshoek en rolhoek
 5. Afbreken van de start
 6. Het kiezen van een goede startpositie
 7. Start bij wind tot c.a. 6 m/s (20 km/u)
 8. Snelheidscontrole tussen minimum daalsnelheid en maximale glijhoek
 9. Vlucht met koerscorrecties
 10. Vlucht met beheerste 45 graden bocht naar links en rechts
 11. Correcte landingen
2. De eisen inzake ervaring voor het brevet 1:
 1. Het aantal benodigde vluchten is ter beoordeling van de instructeur. Als richtlijn geldt 50 starts, waarvan tien vluchten elk met een minimale vlieghoogte van 10 meter ten opzichte van het beoogde landingsterrein.
3. De eisen inzake kennis voor het brevet 1:

Voor het behalen van brevet 1 is geen theorie-examen vereist. Van de opleidingsinstantie wordt verwacht dat zij de leerling in voldoende mate vertrouwd maakt met ...

 1. Vliegtechniek
 2. Aerodynamica
 3. Meteorologie
 4. Toestel en uitrusting
 5. Reglementen en voorschriften.

Afgifte

Artikel 4

1. Brevet 1 wordt vanwege de KNVvL afgegeven aan een ieder die voldaan heeft aan de eisen inzake kennis, ervaring en bedrevenheid (zie hoofdstuk 10.2 art.3). De KNVvL verstrekt hiertoe een certificaat, dat door de opleidingsinstantie kan worden ingevuld.
2. Indien gewenst kan het KEI tegen kostprijs een document B1 afgeven.

Geldigheid

Artikel 5

1. Het brevet 1 is onbeperkt geldig.



2. Het brevet 1 kan door de KNVvL Afdeling Deltavliegen worden ingetrokken indien de houder niet meer lichamelijk en/of geestelijk geschikt is om het deltavliegen te beoefenen.

10.3. Brevet 2

Bevoegdheid

Artikel 6

1. Brevet 2 geeft de bevoegdheid tot het zelfstandig uitvoeren van vluchten met een deltavliegtuig met uitzondering van overlandvluchten. Deze bevoegdheid geldt alleen voor de startmethoden waarvoor aantekeningen zijn bijgeschreven op het brevet.
2. Brevet 2 kan worden uitgebreid met diverse aantekeningen (zie hoofdstuk 10.5).
3. De minimumleeftijd voor de houder van een brevet 2 bedraagt 16 jaar.

Eisen inzake kennis, bedrevenheid en ervaring.

Artikel 7

De eisen inzake bedrevenheid voor het brevet 2 zijn:

1. Eisen inzake kennis van:
 - **Aerodynamica:** de theorie van het vliegen en de constructie, werking, beperkingen en onderhoud van de te gebruiken uitrusting en onderdelen daarvan.
 - **Meteorologie:** de grondbeginselen ervan, alsmede de specifiek voor de veiligheid van de deltavlieger van belang zijnde meteorologische verschijnselen.
 - **Vliegtechniek:** o.a. startmethoden, vliegmanoeuvres etc.
 - **Voorschriften en deltavliegreglementen:** De Deltavliegreglementen zoals beschreven in dit Handboek, de Nederlandse Luchtvaartvoorschriften, de voorschriften uit de De Standardised European Rules of the Air (SERA) voor zover deze van belang zijn voor het deltavliegen (zie hoofdstuk 15.10).
 - **Veiligheid:** de aanvrager dient ten minste éénmaal de verplichte veiligheidsdag, een 1-daagse cursus met als thema veiligheid, gevolgd te hebben.
 - De aanvrager moet het landelijk namens het Afdelingsbestuur door de Examencommissie afgenomen theorie-examen met goed gevolg hebben afgelegd (zie hoofdstuk 5.1 art.2)
2. Eisen inzake bedrevenheid in:
 - Starten:**
 - Zelfstandig kunnen starten; vaardigheid om correct te starten en zelfstandig een inschatting te kunnen maken van de condities ter plaatse
 - Correct starten met variabele windsnelheid en windrichting
 - Vliegen:**
 - Uitvoeren van een opgesteld vluchtplan
 - Vliegen op minimale daalsnelheid en maximale glijhoek
 - Gecontroleerd cirkel- en achtfiguren (bij duinsoaren alleen acht-figuren)



- **Milde overtrek op veilige hoogte** (behalve bij de opleiding voor uitsluitend duinsoaren omdat de daartoe benodigde veilige hoogte niet kan worden bereikt. Wel moet de kandidaat dan duidelijk kunnen aangeven wat een overtrek is, wanneer het vóórkomt, hoe het te herkennen is, hoe te voorkomen en hoe te handelen als het toch tot een overtrek komt)
- **Vliegen op meerdere stekken**
- Vliegen met anderen overeenkomstig de internationale voorrangsregels

Landen:

- Correct **landingscircuit** vliegen, zie hoofdstuk 12.5 (dit geldt niet voor duinsoaren)
- Landen onder normale windcondities
- Landen onder nul-wind condities
- Uit vier opeenvolgende landingen drie correcte **doellandingen binnen 30 meter** vanaf een vooraf vastgelegd doel waarbij men de landing uitvoert door middel van een correct uitgevoerd circuit (dit laatste geldt niet voor duinsoaren)

3. Eisen inzake ervaring:

Het aantal benodigde vluchten is ter beoordeling van de instructeur. Als richtlijn geldt: **50 solovluchten** waarvan ...

- **Minimaal 25 met een hoogteverschil tussen start en landing van minimaal 100m**, dan wel minimaal 100m ontkoppelhoogte bij een lier- of sleepstart,
- **Minimaal 15 met een hoogteverschil tussen start en landing van minimaal 200m**, dan wel **minimaal 200m** ontkoppelhoogte bij een lier- of sleepstart,
- **Minimaal 10 met een hoogteverschil tussen start en landing van minimaal 400m**, dan wel minimaal 400m ontkoppelhoogte bij een lier- of sleepstart.

Hierbij mogen één of meer startmethoden worden toegepast.

Indien de Instructeur het aantal vluchten aanpast, dient hij/zij dit te noteren op de takenlijst bij het aftekenen van deze taak.

Bij een wens tot het behalen van het Brevet 2 met alléén een duinsoaraantekening vervallen de eisen met betrekking tot het hoogteverschil. In dat geval geldt een richtlijn van 50 solovluchten van elk minimaal 10 minuten.

Bij een wens tot het behalen van het Brevet 2 met alléén een lieraantekening vervallen de eisen met betrekking tot het hoogteverschil. In dat geval geldt een richtlijn van 50 solovluchten van elk minimaal 100 meter.

Het voldoen aan de eisen inzake bedrevenheid en ervaring moet op de takenlijst worden **afgetekend door ten minste één instructeur**. De vluchten die bij de aanvraag relevant zijn, moeten in het logboek zijn afgetekend door deze instructeur en door ten minste nog één andere Instructeur een Mentor of een Waarnemer met geldig brevet voor de betreffende startmethode.

Vrijstellingsregeling examen



Artikel 8

Voor de eis van de theorie-onderdelen Meteorologie, Aerodynamica en Reglementen en Voorschriften wordt vrijstelling verleend wanneer de aanvrager in het bezit is van een geldig Nederlands bewijs van bevoegdheid (of een bewijs dat het theoretisch examen met goed gevolg is afgelegd) voor motorvliegen, ballonvaren, zweefvliegen, schermvliegen of ULV-vliegen.

Afgifte

Artikel 9

1. Brevet 2 wordt door de KNVvL afgegeven aan een ieder die heeft aangetoond te voldoen aan de eisen inzake kennis, bedrevenheid en ervaring, als omschreven in hoofdstuk 10.3 art.7.
2. Aanvraag van het brevet 2 geschiedt door de toekomstige brevet 2-houder door inzending van
 - het aanvraagformulier brevet 2;
 - het aantekeningenaanvraagformulier met ten minste één van de aantekeningen voor startmethoden zoals vermeld in hoofdstuk 10;
 - de afgetekende takenlijst, welke taken in de afgelopen 36 maanden moeten zijn uitgevoerd;
 - een kopie van het correct ingevuld en per bladzijde getotaliseerd logboek;
 - het bewijs dat het theorie-examen in de voorafgaande 36 maanden met goed gevolg is afgelegd;
 - 2 recente pasfoto's;
 - indien de aanvrager geen lid is van de KNVvL Afdeling Deltavliegen, een bewijs dat een W.A.-verzekering is afgesloten met dekking voor deltavliegen waarbij het maximaal uit te keren bedrag minimaal 1,5 miljoen euro bedraagt.

Geldigheid

Artikel 10

Het brevet 2 kent geen einddatum maar is alleen geldig als aan de hieronder genoemde punten is voldaan.

1. De houder van het brevet moet bij elke vlucht een geldige medische verklaring bij zich dragen. Dit kan zijn een Eigen Medische Verklaring (EMV) of bewijs van een officiële luchtvaart-medische keuring.
2. De houder van het brevet toont aan dat hij/zij over voldoende vaardigheden beschikt door op verzoek het logboek te overleggen waarin alle vluchten zijn opgetekend, of door een schriftelijke verklaring te overleggen van een proeve van bekwaamheid zoals onder 3c omschreven.
3. Het is de verantwoordelijkheid van de piloot om de nodige kennis en vaardigheid op peil te houden.

Hiertoe bevelen wij dringend het volgende aan:

- a - Maak voldoende vluchten en vliegreizen. Als richtlijn geldt hiervoor 30 vluchten en 10 deltavliegreizen in de laatste 3 jaar.
- b - Vlieg regelmatig. Langdurige perioden van niet vliegen kunnen beter worden vermeden.



- c - Indien niet aan punten 3a of 3b kan worden voldaan is het verstandig een proeve van bekwaamheid af te leggen bij een Instructeur, Hulpinstructeur, Mentor of Waarnemer met een geldig brevet voor de betreffende starttechniek, alvorens weer zelfstandig te gaan vliegen.

10.4. Brevet 3

Bevoegdheid

Artikel 11

1. Brevet 3 geeft de bevoegdheid tot het zelfstandig uitvoeren van vluchten met een deltavliegtuig inclusief overlandvluchten.
2. Brevet 3 kan worden uitgebreid met aantekeningen (zie hoofdstuk 10 en 10.1).
3. De minimum leeftijd voor de houder van een brevet 3 bedraagt 16 jaar.

Eisen inzake kennis, bedrevenheid en ervaring

Artikel 12

De eisen waaraan de aanvrager van een deltavliegbrevet 3 moet voldoen, bestaan uit de volgende onderdelen:

1. Houder zijn van Brevet 2
2. Eisen inzake kennis:
 - Het door de Examencommissie afgenomen theorie-examen in het vak "Navigatie & Overlandvliegen" met succes te hebben afgelegd (zie hoofdstuk 5.1 art.2).
 - Voldoende kennis hebben van Veiligheid door ten minste éénmaal de verplichte veiligheidsdag, een 1-daagse cursus met als thema veiligheid, te hebben gevolgd.
3. Eisen inzake ervaring:
 - **Langere vluchten:** 20 vluchten van ten minste 30 minuten op minimaal 2 verschillende stekken, waarvan 10 thermische vluchten met een hoogtewinst van ten minste 300 meter. Het voldoen aan de ervaringseisen moet blijken uit vluchten die zijn afgetekend. Minstens de helft van de vluchten moet zijn afgetekend door een Instructeur, Mentor of Waarnemer met een geldig brevet voor de betreffende startmethode. De overige vluchten dienen wel door de piloot zelf te worden bijgeschreven, opdat deze bij aftekening van deze takenlijst kunnen worden gecontroleerd.
 - Het maken van **buitenlandingen** waarbij alle aspecten voor een veilige buitenlanding in acht worden genomen waaronder met name inschatting windrichting, -sterkte en -gradiënt, terreingesteldheid, vrije aanvliegbaarheid en eventuele obstakels: minimaal 5 correcte, zelfstandig uitgevoerde buitenlandingen (na een hoogtevvlucht met een hoogteverschil tussen start en landing van minimaal 400m) onder toezicht en verantwoordelijkheid van een Instructeur, Hulpinstructeur, Mentor of Waarnemer met een geldig brevet voor de betreffende startmethode die een zodanig goed zicht heeft op de landingen dat hij/zij kan beoordelen of die landingen correct zijn uitgevoerd. Dit is een richtlijn. De Instructeur, Hulpinstructeur, Mentor of Waarnemer mag het vereiste aantal landingen aanpassen aan het



niveau van de cursist en dient dit dan te noteren op de takenlijst bij het aftekenen van deze taak. Het voldoen aan de ervaringseisen moet blijken uit landingen die zijn afgetekend door de Instructeur, Hulpinstructeur, Mentor of Waarnemer.

Vrijstellingsregeling examen

Artikel 13

Voor de eis van het theorie-onderdeel Navigatie en overlandvliegen wordt vrijstelling verleend wanneer de aanvrager in het bezit is van een geldig Nederlands bewijs van bevoegdheid (of een bewijs dat het theoretisch examen met goed gevolg is afgelegd) voor motorvliegen, ballonvaren, zweefvliegen, schermvliegen-brevet 3 of ULV-vliegen.

Afgifte

Artikel 14

1. Brevet 3 wordt door de KNVvL afgegeven aan een ieder die heeft aangetoond te voldoen aan de eisen inzake kennis, bedrevenheid en ervaring, als omschreven in Artikel 12.
2. Afgifte geschiedt op dezelfde wijze als die van brevet 2 zoals omschreven in Artikel 9.2. Voor brevet 3 hoeft echter geen aantekeningen-aanvraagformulier in te worden gevuld indien er geen nieuwe aantekening wordt aangevraagd en de betreffende aantekeningen (aanwijsbaar) nog geldig zijn. Bestaande aantekeningen op het B2 brevet worden dan overgenomen op het B3 brevet.

Geldigheid.

Artikel 15

De regeling met betrekking tot de geldigheid van brevet 3 is gelijk aan die van brevet 2 (zie hoofdstuk 10.3 art.10).

10.5. Aantekeningen en Functies

Aantekeningen brevet 2

Artikel 16

1. Op het brevet 2 kunnen één of meer aantekeningen worden bijgeschreven (zie hoofdstukken 10 en 10.1)
2. Voor alle aantekeningen kan een Instructeur het vereiste aantal vluchten indien gewenst aanpassen aan het niveau van de cursist en dient dit te noteren op de takenlijst bij het aftekenen van deze taak.
3. Voor de aantekeningen Hulpinstructeur en Mentor dient de brevethouder lid te zijn van de KNVvL, afdeling Deltavliegen.

(Startmethoden)

Duinsoaren



Artikel 17

1. De duinsoaraantekening geeft de bevoegdheid zelfstandig te vliegen langs de Nederlandse duinen, of vergelijkbaar landschap.
2. De ervaringseis voor het behalen van de aantekening duinsoaren is minimaal 15 correcte uitgevoerde solo-duinsoarvluchten van elk ten minste 10 minuten in de laatste 36 maanden, onder toezicht en verantwoordelijkheid van een bevoegd Instructeur (zie ook art.16.2).
3. Er geldt voor duinsoaren een minimum van 2 verschillende duinsoar-startplaatsen.

Lieren

Artikel 18

1. De aantekening lieren geeft de bevoegdheid te starten met behulp van erkende liersystemen.
2. De ervaringseis voor het behalen van de lieraantekening betreft minimaal 25 correct uitgevoerde solo-starts in de laatste 36 maanden onder toezicht en verantwoordelijkheid van een bevoegd Instructeur. De vluchten moeten naar behoren zijn uitgevoerd. Minimaal 15 van deze starts dienen ten minste een hoogteverschil van 100m te hebben (zie ook art.16.2).

Bergvliegen

Artikel 19

1. De aantekening bergvliegen geeft de bevoegdheid zelfstandig te vliegen in de bergen indien men start door middel van de voetstartmethode.
2. De ervaringseis voor het behalen van de aantekening bergvliegen betreft in totaal 25 correct uitgevoerde solo-bergstarts in de laatste 36 maanden, waarvan 15 met hoogteverschil van minimaal 400m onder toezicht van een bevoegd Instructeur bergvliegen (zie ook art.16.2).
3. Er geldt voor bergvliegen een minimum van 3 verschillende startplaatsen.

Slepen

Artikel 20

1. De aantekening slepen geeft de bevoegdheid zich te laten starten met behulp van een daartoe geschikt sleeptoestel (zoals bedoeld in algemene bepalingen).
2. De ervaringseis voor het behalen van de sleepaantekening betreft 10 correct uitgevoerde solovluchten hoger dan 300m als piloot onder toezicht en verantwoordelijkheid van een Instructeur of Mentor met bevoegdheid slepen (zie ook art.16.2).
3. De sleepaantekening kan overeenkomstig de in artikel 1 lid 2 genoemde voorwaarden worden behaald wanneer de aanvrager in het bezit is van minimaal het Brevet 2.

(Bevoegdheden)

Hulpinstructeur

Artikel 21

Voor de definitie van Hulpinstructeur zie hoofdstuk 4.1 (Definities).



1. De ervaringseis voor een Hulpinstructeur bedraagt ten minste twee maal het aantal vluchten dat als richtlijn wordt gesteld voor de aantekening voor de betreffende startmethode (zie hoofdstuk 10).
2. Afgifte en verlenging van deze aantekening wordt gedaan op voordracht van een KNVvL erkende opleidingsinstantie. Om in aanmerking te komen voor benoeming dient men het Basis Veiligheidsreglement en de daarmee samenhangende regels grondig te beheersen en strikt in acht te nemen. Het Afdelingsbestuur kan de benoeming intrekken. Het Afdelingsbestuur is geheel vrij in de keuze van een Hulpinstructeur met de inachtneming van de daarvoor geldende regels.
3. Bij het schriftelijk aanvragen van de aantekening Hulpinstructeur dient men aan te geven bij welke opleidingsinstantie men de stage als Hulpinstructeur gaat volgen.
4. De aantekening is na verlening 36 maanden geldig. Verlenging kan slechts geschieden bij 15 praktijklesdagen in de laatste 36 maanden bij een erkende opleidingsinstantie, door middel van het insturen van het aanvraagformulier verleningen.
5. De aantekening Hulpinstructeur is uitsluitend geldig voor de startmethoden van diens geldige brevet B2 of B3.

Mentor

Artikel 22

1. Op het brevet 2 kan de aantekening Mentor worden bijgeschreven. Voor de definitie en bevoegdheden van de Mentor zie hoofdstuk 4.1 (Definities) en hoofdstuk 10.9.

Let op! De tekst hieronder moet nog in overeenstemming worden gebracht met de hierboven doorgevoerde wijzigingen. Raadpleeg bij twijfel over de uitleg van de artikelen het afdelingsbestuur. Elke suggestie voor verbetering is welkom.

Aantekeningen brevet 3

Artikel 23

Op het brevet 3 kunnen, naast de bij art.16 t/m 22 genoemde aantekeningen, één of meer van onderstaande aantekeningen worden bijgeschreven (zie hoofdstuk 10):

- Instructeur
- Waarnemer
- Duopiloot B (piloot-passagier)

Duopiloot B (piloot-passagier)

Artikel 24

1. De aantekening duopiloot B geeft de bevoegdheid om een daartoe goedgekeurd deltavliegtuig te besturen met medeneming van een passagier.
2. De aantekening duopiloot B kan worden verkregen na het afleggen van een bekwaamheidsproef.
3. De proef dient te worden afgenomen door een daartoe door de KNVvL aangestelde Instructeur met de aantekening duopiloot B.



4. Tot de proef worden uitsluitend kandidaten toegelaten die:

- de aantekening duopiloot A bezitten;
- Richtgetal 150 uren deltavliegerervaring hebben;
- na het verkrijgen van de aantekening duopiloot A minstens 20 oefenvluchten met minimaal drie verschillende B2- of B3-piloten als passagier hebben gemaakt, waarbij telkens minimaal circuithoogte wordt bereikt. De meevliegende piloten moeten de vlucht telkens met een handtekening bevestigen.

De proef bestaat uit vier achtereenvolgende, naar behoren voorbereide en uitgevoerde duovluchten met een B2-/B3-piloot als passagier waarbij telkens minimaal circuit-hoogte wordt bereikt. Uit vier opeenvolgende landingen moeten drie correcte doellandingen worden gemaakt binnen 30 meter vanaf een vooraf vastgelegd doel.

5. De aantekening is na verlening 36 maanden geldig. Verlenging kan slechts geschieden bij 15 hoogtevvluchten als duopiloot in de laatste 36 maanden, waarvan 5 in de laatste 12 maanden, of een bekwaamheidsproef, door middel van het insturen van het aanvraagformulier verlengingen.

Overige functies

Onderstaande functies worden niet aangetekend op het brevet. Het afdelingsbestuur van de KNVvL houdt een lijst bij met piloten en hun functie(s).

Startleider

Artikel 25

De functie Startleider houdt in:

1. Bevoegdheid tot leiding geven aan lier- en/of sleepstarts;
2. Bevoegdheid tot het opleggen van een startverbod zoals omschreven in het sanctiereglement (zie hoofdstuk 7).
3. De Startleider is een als zodanig door het Afdelingsbestuur erkend persoon. Erkenning wordt verleend op voordracht van een KNVvL erkende club of school. Om in aanmerking te komen voor erkenning dient de kandidaat het Basis Veiligheidsreglement en de daarmee samenhangende regels grondig te beheersen en strikt in acht te nemen. Het Afdelingsbestuur is geheel vrij in de keuze van een Startleider met de inachtneming van de daarvoor geldende regels en kan indien nodig de erkenning weer intrekken.
4. Instructeurs, Hulpinstructeurs en Mentoren hebben automatisch de functie van Startleider (zie hoofdstuk 10).
5. Een Startleider heeft minimaal brevet 2.
6. De minimum leeftijd voor Startleider bedraagt 18 jaar.

Lierist

Artikel 26

Voor de definitie van Lierist zie hoofdstuk 4.1 (Definities).



1. De functie Lierist geeft de bevoegdheid tot het zelfstandig bedienen van een liersysteem. Bij uitzondering kunnen ook niet-brevethouders en brevet 1 houders onder nader te stellen voorwaarden deze functie bekleden.
2. De functie Lierist wordt toegekend bij 50 lierstarts als kandidaat-Lierist onder toezicht van een Lierist met voldoende ervaring met het betreffende liersysteem, verdeeld over minimaal 5 dagen.
3. De aantekening is na verlening 36 maanden geldig. Verlenging kan slechts geschieden bij 30 starts als Lierist in de laatste 36 maanden, door middel van het verlengen van het onderliggende brevet en het insturen van het aanvraagformulier verlengingen.

Artikel 27

Bevoegdheden en eisen voor de overige instructeursaantekeningen worden beschreven in 10.7.

Waarnemer

Artikel 28

1. De Waarnemer is een als zodanig door het bestuur van de afdeling Deltavliegen benoemd persoon met zeer veel vliegervaring. De Waarnemer toont persoonlijk een hoge mate van perfectie in een of meer startmethoden of disciplines, in het vliegen in thermiek en in de landing. Daarbij wordt de Waarnemer in staat geacht om op een objectieve wijze de vliegpraktijk van andere piloten te observeren en te beoordelen. Het Afdelingsbestuur kan de benoeming intrekken wanneer zij daar aanleiding voor ziet.
2. De aantekening Waarnemer Bergvliegen/Lieren/Slepen/Duinsoaren geeft de bevoegdheid tot het aftekenen van vluchten en buitenlandingen van piloten met brevet 2 voor de ervaringseisen voor het behalen van het brevet 3. De Waarnemer Bergvliegen/Lieren/Slepen/Duinsoaren is nadrukkelijk niet bevoegd om instructie te geven.
3. De aantekening Waarnemer Duovliegen geeft de bevoegdheid om een piloot met brevet 3 die zijn aantekening Duopiloot A of B wil behalen te begeleiden, zijn duo vluchten af te tekenen en de bekwaamheidsproef af te nemen.
4. De aantekening Waarnemer Lierist geeft de bevoegdheid om een piloot die zijn aantekening Lierist wil behalen te begeleiden en zijn lierstarts als Lierist af te tekenen.

Duopiloot A (piloot-piloot)

Artikel 29

1. De aantekening duopiloot A geeft de bevoegdheid om een daartoe goedgekeurd deltavliegtuig te besturen met medeneming van een deltavliegpiloot welke in het bezit is van minimaal brevet 2.
2. De aantekening duopiloot A kan worden verkregen na het afleggen van een bekwaamheidsproef.
3. De proef dient te worden afgenomen door een door de KNVvL, afdeling deltavliegen aangestelde Instructeur met de aantekening duovliegen of Waarnemer Duovliegen.
4. Tot de proef worden uitsluitend kandidaten toegelaten die:



- Als richtgetal 100 uur vliegervaring en 50 vluchten hebben na het behalen van de aantekening van de startmethode waarvan gebruik gemaakt wordt voor het behalen van de duo-aantekening. Bij deze vluchten dient minimaal circuithoogte bereikt te zijn.
 - minstens 12 maanden in het bezit zijn van brevet 2;
 - na het verkrijgen van brevet 2 ten minste drie instructievluchten met een Instructeur met de aantekening duovliegen of Waarnemer Duovliegen gemaakt hebben;
 - na deze instructievluchten onder toezicht van een Instructeur duovliegen of Waarnemer Duovliegen minstens vijf oefenvluchten gemaakt hebben met een B2/B3 piloot als passagier, waarbij telkens minimaal circuithoogte wordt bereikt;
5. De proef bestaat uit vier achtereenvolgende, naar behoren voorbereide en uitgevoerde duovluchten met een B2/B3-piloot als passagier, waarbij telkens minimaal circuithoogte wordt bereikt. Uit vier opeenvolgende landingen moeten drie correcte doellandingen worden gemaakt binnen 30 meter vanaf een vooraf vastgelegd doel.
6. De aantekening is na verlening 36 maanden geldig. Verlenging kan slechts geschieden bij 15 hoogtevvluchten als duopiloot in de laatste 36 maanden, waarvan 5 in de laatste 12 maanden, of een bekwaamheidsproef, door middel van het insturen van het aanvraagformulier verlengingen.

Afgifte

Artikel 30

1. Afgifte van één of meerdere aantekeningen geschiedt op dezelfde wijze als die van brevet 2 zoals omschreven in Art 9.2. Voor een aantekening hoeft echter geen brevet aanvraagformulier in te worden gevuld, maar uitsluitend het aantekeningen aanvraagformulier.

Geldigheid van alle aantekeningen

Artikel 31

Voor de geldigheid van alle bovengenoemde aantekeningen geldt het volgende:

1. het onderliggende brevet 2 of brevet 3 is geldig,
2. De ervaringseisen om het brevet 2 of 3 geldig te houden zijn:
 - een totaal aantal van ten minste 30 vluchten in de laatste 3 jaar en tevens
 - ten minste 10 deltavliegen (ongeacht de startmethode) in de laatste 3 jaar,
 - met dien verstande, dat bij een aantekening duinsoaren, slechts soarvluchten met een minimale duur van 10 minuten geldig zijn, of
 - een met succes afgelegde proef van bekwaamheid onder toezicht van een Instructeur, Hulpinstructeur of Mentor met bevoegdheid voor de betreffende startmethode.

De houder van het brevet toont aan dat aan de ervaringseisen is voldaan door op verzoek het logboek te tonen waarin de betreffende vluchten zijn opgetekend.

10.6. Schorsing, intrekking en gelijkstellingen van brevetten

Schorsing en intrekking

Artikel 32



1. Een brevet kan door de KNVvL Afdeling Deltavliegen worden geschorst indien getwijfeld wordt aan de lichamelijke en/of geestelijke geschiktheid dan wel aan de kennis en bedrevenheid van de houder van het brevet. Een brevet kan tevens worden geschorst als gevolg van een sanctie zoals omschreven in het sanctiereglement wanneer de brevethouder in strijd met de statuten, reglementen of besluiten handelt, of wanneer de brevethouder de afdeling op onredelijke wijze benadeelt.
2. Een brevet kan door de KNVvL, Afdeling Deltavliegen worden ingetrokken, indien de houder blijkens de uitslag van de keuring, dan wel een examen, niet meer voldoet aan de eisen voor een brevet. Intrekking kan ook geschieden indien blijkt dat de houder bij de keuring, het examen, de afgifte of de verlenging van het brevet een verklaring in strijd met de waarheid heeft afgelegd. Een brevet kan tevens worden ingetrokken als gevolg van een sanctie zoals omschreven in het sanctiereglement wanneer de brevethouder in strijd met de statuten, reglementen of besluiten handelt, of wanneer de brevethouder de afdeling op onredelijke wijze benadeelt.

Gelijkstellingen

Artikel 33

1. Een elders door of vanwege het bevoegde gezag afgegeven brevet kan door de KNVvL Afdeling Deltavliegen worden gelijkgesteld met een hier te lande afgegeven brevet.
2. In geval van gelijkstelling wordt door de KNVvL een verklaring afgegeven aan de bezitter van het brevet.
3. Nederlands ingezetenen dienen voor het vliegen binnen Nederland in het bezit te zijn van een Nederlands bewijs van bevoegdheid.
4. In het buitenland behaalde brevetten of certificaten die door de KNVvL Afdeling Deltavliegen zijn gelijkgesteld met een Nederlands brevet zijn in Nederland geldig.
5. De KNVvL Afdeling Deltavliegen houdt een lijst bij met gelijkstellingen van buitenlandse brevetten of certificaten. Nederlands ingezetenen kunnen onderstaande buitenlandse brevetten inwisselen tegen het gelijkgestelde Nederlandse brevet.



Nederland	B1	B2	B3
Duitsland	L-Schein	A-Schein	B-Schein
Oostenrijk	L-Schein		Sonderpilotschein
Zwitserland			Ausweis
Frankrijk	1		2
Groot-Brittannië	Pilot 1	Pilot 2	Pilot 3
België			Pilot XC
Alle landen		IPPI 4	IPPI 5

10.7. Instructeur

Algemene bepalingen

Artikel 34

1. Voor het behalen van de aantekening Instructeur dient de piloot in het bezit te zijn van een geldig **brevet 3**.
2. De aantekening Instructeur is alleen geldig voor de startmethode waarvoor het onderliggende brevet geldig is.
3. De Instructeur dient te allen tijde zijn aantekening te kunnen overleggen aan de daartoe door de ILT bevoegde personen, alsmede aan de door de KNVvL erkende Startleiders.
4. **De minimumleeftijd voor de Instructeur bedraagt 21 jaar.**

Bevoegdheid

Artikel 35

De aantekening Instructeur geeft de bevoegdheid tot het geven van onderricht in het deltavliegen met de aangegeven startmethode, het verlenen van toestemming tot het uitvoeren van solo-oefenvluchten, alsmede het aftekenen van onderdelen van de takenlijst voor het halen van een deltavliegbrevet of een aantekening daarop.

Aanmelding en toelating voor opleiding tot Instructeur

Artikel 36

1. Toelating voor de opleiding tot Instructeur gebeurt op uitnodiging door of vanwege het Afdelingsbestuur Deltavliegen van de KNVvL. Om in aanmerking te komen voor toelating dient men het BVR en de daarmee samenhangende regels grondig te beheersen en strikt in acht te nemen. Het Afdelingsbestuur is geheel vrij in de toelating van een Instructeur met de inachtneming van de daarvoor geldende regels.



2. Om voor de opleiding tot Instructeur te worden uitgenodigd kan de kandidaat een daartoe strekkend verzoek doen aan de Kadercommissie (of, wanneer de Kadercommissie niet in functie is, het Afdelingsbestuur). Hierbij moet worden overlegd een kopie van een bijgehouden en getotaliseerd logboek, een eigen medische verklaring of een geldig medisch keuringsbewijs en brevet 3 inclusief de aantekening Hulpinstructeur en de aantekening in de desbetreffende startmethode.
3. Het Afdelingsbestuur kan de toelating intrekken wanneer getwijfeld wordt aan de lichamelijke en/of geestelijke geschiktheid dan wel aan de kennis, bedrevenheid of wanneer de aspirant Instructeur handelt in strijd met de reglementen.

Eisen inzake kennis, ervaring en bedrevenheid

Artikel 37

De eisen inzake kennis, ervaring en bedrevenheid, waaraan de aanvrager voor een bewijs van bevoegdheid als Instructeur moet voldoen zijn:

1. Grondige kennis van:
 - Deltavliegen in het algemeen.
 - Voorschriften, reglementen en procedures inzake het deltavliegen.
 - Materieel; de te gebruiken uitrusting en onderdelen daarvan.
 - Instructie: didactiek en methodiek van deltavlieg instructie
 - Meteorologie
 - Aerodynamica
 - EHBO.
2. Grondige bedrevenheid in:
 - Het controleren en behandelen van de uitrusting
 - Het op- en afbouwen van deltavliegtuigen
 - Het op de juiste wijze geven van onderricht in deltavliegen.
3. Een minimum ervaring van 200 solo vluchten als deltavlieger.
4. Een minimum ervaring van 200 uur aan vliegreizen als deltavlieger
5. Het geven van instructie bij minimaal twee verschillende opleidingsinstanties, gedurende minimaal vijftien dagen (waarop daadwerkelijk praktijkles wordt gegeven) per opleidingsinstantie in de laatste 36 maanden.
6. Telkens zal vooraf aan de Kadercommissie (resp. Afdelingsbestuur) dienen te worden gemeld bij welke opleidingsinstantie de stage zal worden gevolgd. Minimaal één van de stages dient bij een Nederlandse opleidingsinstantie plaats te vinden.
7. Met goed gevolg afsluiten van de cursus didactiek die door de KNVvL-Schermvliegen wordt verzorgd in het kader van haar instructeursopleiding. Mocht deze cursus gedurende een langere periode niet worden verzorgd, dan beslist de Kadercommissie (resp. het Afdelingsbestuur) over een alternatieve wijze waarop de didactische vaardigheden moeten worden verworven.
8. Ook tijdens de stages dient er begeleiding te zijn m.b.t. het ontwikkelen van didactische kwaliteiten en gevarenkennis. Hiervan dient door de begeleidende Instructeurs schriftelijk rapport



te worden uitgebracht aan het de Kadercommissie (resp. het Afdelingsbestuur) volgens daarvoor uitgevaardigde richtlijnen. Indien blijkt dat de vereiste kwaliteiten (nog) ontbreken kan het de Kadercommissie (resp. het Afdelingsbestuur) een nieuwe stage eisen of de kandidaat definitief afwijzen.

9. Gedurende de gehele stageperiode moet de aspirant-Instructeur een **opleidingslogboek** bijhouden waarin per dag wordt bijgehouden: plaats, datum, wind en weersomstandigheden, aantal en niveau cursisten, lesplan, naam en handtekening van begeleidende Instructeur.

Afgifte

Artikel 38

1. De aantekening Instructeur wordt door het Afdelingsbestuur van de KNVvL, Afdeling Deltavliegen, op voordracht van de Kadercommissie afgegeven. Dit geldt niet wanneer de Kadercommissie niet in functie is. De Kadercommissie (resp. het Afdelingsbestuur) is vrij om de opleidingseisen voor een kandidaat aan te passen wanneer daar zwaarwegende redenen voor zijn. Daarnaast is het Afdelingsbestuur vrij om een aantekening Instructeur niet te verstrekken wanneer hier zwaarwegende redenen voor zijn, dit ter beoordeling van het Afdelingsbestuur, met de inachtneming van de daarvoor geldende regels.
2. Aanvraag voor de aantekening Instructeur voor een bepaalde startmethode geschiedt door inzending van een EHBO-diploma en een geldig brevet-3 inclusief Hulpinstructeur aantekening voor de betreffende startmethode.

Geldigheid

Artikel 39

1. Een Instructeursaantekening is geldig voor de termijn van **ten hoogste 36 maanden**. De termijn van geldigheid van de aantekening wordt op het brevet aangegeven. De aantekening is niet geldig, indien het brevet van de houder niet geldig is.
2. Een aantekening als bedoeld in het vorige lid, is niet geldig indien de houder in een zodanige toestand verkeert, dat de geschiktheid tot het naar behoren uitoefenen van de bevoegdheden ontbreekt.
3. De verlenging geschiedt, indien de aanvrager heeft aangetoond dat hij, onmiddellijk voorafgaande aan de datum van de aanvraag, **minimaal 60 dagen in de afgelopen 36 maanden instructie** heeft gegeven. Dit moet worden aangetoond met afschriften van opleidingsverslagen. Tevens dient voor de verlenging van de aantekening Instructeur een geldig EHBO-diploma te worden overlegd, of dient de instructeur zijn of haar actuele bekwaamheid in het verlenen van eerste hulp aannemelijk te maken.
4. De aanvraag voor verlenging moet ten minste 14 dagen voor het verstrijken van de termijn van geldigheid bij de Kadercommissie (resp. het Afdelingsbestuur) worden ingediend. De verlenging kan nog tot hoogstens drie maanden na het verstrijken van de termijn van geldigheid geschieden.
5. Bij verlenging wordt een nieuwe aantekening afgegeven, waarbij de nieuwe termijn van geldigheid is aangetekend.



Schorsing en intrekking

Artikel 40

1. Een Instructeursaantekening kan door of vanwege het Afdelingsbestuur worden geschorst, indien wordt getwijfeld aan de lichamelijke en/of geestelijke gesteldheid, dan wel aan de kennis, ervaring en bedrevenheid van de houder. Een brevet kan tevens worden geschorst als gevolg van een sanctie zoals omschreven in het sanctiereglement wanneer de brevethouder in strijd met de statuten, reglementen of besluiten handelt, of wanneer de brevethouder de afdeling of cursisten op onredelijke wijze benadeelt.
2. Een Instructeursaantekening kan door of vanwege het Afdelingsbestuur worden ingetrokken indien blijkens de uitslag van de keuring dan wel een examen de houder niet meer voldoet aan de eisen voor de aantekening Instructeur. Een brevet kan tevens worden ingetrokken als gevolg van een sanctie zoals omschreven in het sanctiereglement wanneer de brevethouder in strijd met de statuten, reglementen of besluiten handelt, of wanneer de brevethouder de afdeling of cursisten op onredelijke wijze benadeelt.

10.8. Verenigingsinstructeur (vervallen)

De aantekening Verenigingsinstructeur is vervallen. Functie en taken zijn indien nodig ondergebracht bij de functie Mentor. Hiermee zijn tevens Artikelen 40, 41, 42 en 43 vervallen. Daar waar in dit handboek nog melding gemaakt wordt van Verenigingsinstructeur, verwijzen wij naar paragraaf 10.9 (Mentor).

10.9. Mentor

Artikel 41

1. De aantekening Mentor geeft de bevoegdheid tot het geven van instructie in de startmethoden lieren en/of slepen aan piloten die in het bezit zijn van **brevet B2 of hoger**.
2. Onder speciale condities is de Mentor bevoegd tot het geven van instructie in de startmethoden lieren en slepen aan piloten die in het bezit zijn van **brevet B1+ (zie hoofdstuk 10.2 Art.2.2)**.
3. De Mentor is verbonden aan een door de KNVvL afdeling Deltavliegen erkende club.

Afgifte

Artikel 42

1. De aantekening Mentor wordt afgegeven door het bestuur van de KNVvL Afdeling Deltavliegen op voordracht van een door de KNVvL erkende vereniging. Het Afdelingsbestuur is vrij om een aantekening Mentor al dan niet af te geven met de inachtneming van de daarvoor geldende regels en met opgaaf van redenen, en/of vooraf een proeve van bekwaamheid vragen, af te leggen bij een door de KNVvL erkend deltavlieg'instructeur.
2. Om in aanmerking te komen voor benoeming tot Mentor dient de piloot:
 - **de leeftijd van 21 jaar** te hebben bereikt;
 - **minimaal 24 maanden in het bezit te zijn van brevet B2** in de startmethoden lieren en/of slepen;



- voldoende ervaring te hebben met de startmethode van de vereniging waarbij het Mentorschap wordt uitgeoefend.
 - het BVR en de daarmee samenhangende regels grondig te beheersen en strikt in acht te nemen.
3. Aanvraag voor de aantekening Mentor geschiedt door inzending van een verenigingsvoordracht, een kopie van het geldige brevet B2 van de piloot en een kopie van diens correct bijgehouden logboek.

Geldigheid en verlenging

Artikel 43

De regels omtrent geldigheid en verlenging van de aantekening Mentor zijn gelijk aan die van een Instructeur, zoals omschreven in paragraaf 10.7 Art. xx.

Schorsing en intrekking

Artikel 44

De regels omtrent schorsing en intrekking van de aantekening Mentor zijn gelijk aan die van een Instructeur, zoals omschreven in hoofdstuk 10.7 Art.38

10.10. Slotbepalingen

Afkorting

Artikel 45

De volgende afkortingen gelden:

Brevet 1 - B1

Brevet 2 - B2

Brevet 3 - B3

Aantekening:

bergvliegen - BE

lieren - LI

slepen - SL

duinsoaren - DS

Instructeur - IN

Hulpinstructeur - HI

Mentor - ME

Startleider - ST

Waarnemer - WA

Lierist - LM

duopiloot A - DA

duopiloot B - DB

Titel

Artikel 46

Deze regeling wordt aangehaald als: "Brevetteringsreglement".



Inwerkingtreding

Artikel 47

Deze regeling vervangt alle soortgelijke voorafgaande regelingen.

Artikel 48

Deze regeling treedt in werking met ingang van 12 oktober 2021.



11. Basisveiligheidsreglement Deltavliegen

11.1. Algemene bepalingen

Verantwoording

Artikel 1

Dit reglement is opgesteld en wordt gewijzigd en/of aangevuld door de afdeling Deltavliegen van de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart hierna aan te duiden met de afkorting "KNVvL".

Begripsbepalingen

Artikel 2

1. Onder een deltavliegtuig wordt verstaan: Een luchtvaartuig, zwaarder dan lucht, voorzien van starre hoofdconstructiedelen en vaste draagvlakken, dat slechts door een aanloop van de bestuurder in beweging kan worden gebracht, waarbij de besturing in hoofdzaak plaatsvindt door middel van gewichtsverplaatsing.
2. Onder een deltavliegbrevet wordt verstaan: Een bewijs van vaardigheid van iemand die het deltavliegen beoefent, hetwelk wordt uitgegeven en/of erkend door de KNVvL, afdeling Deltavliegen.
3. Onder een Instructeur wordt verstaan: Een persoon die houder is van een Instructeurs - bevoegdheid, welke is uitgegeven en/of is erkend door de KNVvL, afdeling Deltavliegen.
4. Onder Mentor wordt verstaan: Een persoon die houder is van de aantekening Mentor, zoals uitgegeven door de KNVvL, afdeling Deltavliegen (zie hoofdstuk 10.9)..
5. Onder een examinerator wordt verstaan: Een persoon die door de KNVvL, afdeling Deltavliegen, bevoegd verklaard is om examens af te nemen voor een deltavliegbrevet.
6. Onder een Startleider wordt verstaan: Een persoon die door de KNVvL, afdeling Deltavliegen, bevoegd verklaard is een vliegbedrijf te leiden.
7. Onder een deltavlieger wordt verstaan: De bestuurder van een deltavliegtuig.
8. Onder een lier wordt verstaan: Een installatie, ingericht voor het doen opstijgen van deltavliegtuigen door middel van een lierkabel, welke installatie tijdens de opstijging van het vliegtuig niet van standplaats verandert en de kabel op een daartoe bestemde trommel wikkelt.
9. Onder lieren wordt verstaan: Een proces, waarmee een deltavliegtuig met behulp van een lier of een afwikkelier gestart wordt en waarbij in één fase een bepaalde hoogte bereikt wordt.
10. Onder **faselieren of trappenlieren** wordt verstaan: Het proces waarmee een deltavliegtuig, met behulp van een lier gestart wordt, waarbij in meerdere fasen een bepaalde hoogte bereikt wordt. Iedere tussenfase wordt gekenmerkt door een op en afwikkeltraject.
11. Onder een lierkabel wordt verstaan: Het geheel van onderdelen dat de verbinding vormt tussen het ontkoppelmecanisme van het deltavliegtuig en een lier of aflooplier.
12. Onder een **afloop of afwikkelier** wordt verstaan: Een installatie, ingericht voor het doen opstijgen van een deltavliegtuig door middel van een lierkabel, **welke installatie tijdens de opstijging van**



het deltavliegtuig van standplaats kan veranderen, waarbij de kabel vanaf een daartoe bestemde trommel uitsluitend kan worden afgewikkeld.

13. Onder slepen wordt verstaan: Een startmethode, waarmee een deltavliegtuig met behulp van een sleeptoestel wordt opgesleept.
14. Onder een sleepvoertuig wordt verstaan: Een zichzelf door middel van een krachtwerktuig op de grond voortbewegend voertuig, ingericht voor het doen opstijgen van een deltavliegtuig door middel van een kabel, dat zich tijdens de opstijging van het deltavliegtuig in de startrichting beweegt.
15. Onder een kabelvalscherp wordt verstaan: Een valscherp dat bevestigd is aan de kabel en dat zich ontplooit nadat de kabel is ontkoppeld van het deltavliegtuig.
16. Onder het ontkoppelmechanisme wordt verstaan: Het geheel van onderdelen, dat de deltavlieger in staat stelt tijdens alle fasen van de lier of sleepstart het deltavliegtuig te ontkoppelen van de lierkabel.
17. Onder een Lierist wordt verstaan: de persoon die de lier bedient.
18. Onder een starthulp wordt verstaan: De persoon die de deltavlieger helpt het deltavliegtuig te starten.
19. Onder een overlandvlucht wordt verstaan: Een vlucht waarbij het toestel tijdens de vlucht op een geografische plaats is geweest die alleen bereikt kon worden door gebruik te maken van stijgwinden.
20. Onder handlieren wordt verstaan: Het proces waarmee een deltavliegtuig met behulp van uitsluitend menselijke kracht door het optrekken aan een kabel gestart wordt.

Algemeen

Artikel 3

1. Iedere deltavlieger in Nederland die zelfstandig, dat wil zeggen zonder begeleiding van een Instructeur, de deltavliegsport wil beoefenen, dient in het bezit te zijn van het vereiste deltavliegbrevet.
2. De opleiding voor het deltavliegen geschiedt uitsluitend door een erkende deltavlieg-instructeur. Deze Instructeur is belast met het toezicht op de naleving van de bepalingen van dit reglement en de daarbij behorende reglementen door de cursisten die onder zijn verantwoordelijkheid vallen.
3. De voortgezette opleiding voor het deltavliegen kan ook deels binnen clubverband geschieden door een Mentor (zie hoofdstuk 10.9).
4. De minimum leeftijd voor het beoefenen van de deltavliegsport is 14 jaar.
5. Het bijhouden van een door de KNVvL, Afdeling Deltavliegen toegestaan type deltavlieglogboek is verplicht. Tijdens de beoefening van het deltavliegen dient men dit deltavlieglogboek bij zich te dragen.
6. Iedere beoefenaar van het deltavliegen dient tegen wettelijke aansprakelijkheid verzekerd te zijn tot een bedrag van minimaal 1,5 miljoen euro.
7. Het dragen van een door de KNVvL Afdeling Deltavliegen toegestaan type helm is tijdens het beoefenen van het deltavliegen verplicht.



8. Bij vluchten met een deltavliegtuig waarbij, in verticale richting gemeten, de hoogte boven de grond groter wordt **dan 100 meter, dient de deltavlieger een reddingsvalschermbij zich te dragen van een type dat is toegestaan door de KNVvL, Afdeling Deltavliegen.**
9. Bij vluchten met een deltavliegtuig is het meevoeren van een door de KNVvL toegelaten **hoogtemeter** verplicht.
10. Iedere deltavlieger dient in het bezit te zijn van een **geldige medische verklaring**, waaruit de geschiktheid voor het beoefenen van het deltavliegen blijkt.

11.2. Lichamelijke en geestelijke gesteldheid

Medische Verklaring

Artikel 4

1. **Een deltavliegbrevet is alleen geldig in combinatie met een geldige medische verklaring van geestelijke en lichamelijke geschiktheid.** Het betreft **minimaal een eigen medische verklaring** conform het model waarvan de meeste actuele versie te vinden is op de website van de KNVvL (afdeling Deltavliegen).
2. Indien een of meerdere vragen in de eigen medische verklaring negatief moet(en) worden beantwoord, dan dient men te voldoen aan onderstaande eisen.
 - a. Voor een aantal chronische zaken en niet herstelbare zaken in de motorische sfeer volstaat een eenmalige medische keuring door een keuringsarts of een geen-bezwaar-verklaring van de behandelend medisch specialist, die voor solovliegers een in tijd onbeperkte ontheffing kan verlenen.
 - b. Een medische verklaring moet afgegeven zijn conform de eisen van ICAO Annex 1 zoals ook vermeld in het convenant tussen KNVvL en het ministerie van IenM en het convenant tussen KNVvL en FSMI, de keuringsarts of organisatie van keuringsartsen.
 - c. Een medische verklaring voor een Recreational Pilot Licence (RPL), Privat Pilot Licence (PPL), Commercial Pilot Licence (CPL), Light Aircraft Pilot License (LAPL)
 - d. en Airline Transport Pilot Licence (ATPL), afgegeven door een door het ministerie van IenM goedgekeurde medische instelling is gelijkgesteld aan de in lid 1 bedoelde medische verklaring.
 - e. Een Militair Medische Verklaring voor het Groot Militair Brevet of het Klein Militair Brevet, afgegeven door een door het ministerie van Defensie goedgekeurde medische instelling is gelijkgesteld aan de in lid 1 bedoelde medische verklaring.
 - f. Een medische verklaring afgegeven door een buitenlandse instantie waarbij een keuring heeft plaatsgevonden conform ICAO of EASA richtlijnen is gelijkgesteld aan de in lid 1 bedoelde medische verklaring.
3. Een **aanvrager is zelf verantwoordelijk voor het in bezit hebben van een medische verklaring.**
4. Voor het verkrijgen van een medische verklaring conform artikel 4.2 of een verlenging van deze, dient men zich ter keuring aan te melden bij een door de FSMI erkende SMI, een organisatie van luchtvaartmedische keuringsartsen of een luchtvaartmedische keuringsarts.



5. Een medische verklaring verkregen bij tussenkomst van de in het vorige lid omschreven keuringsinstantie heeft een geldigheidsduur van:
 1. één jaar indien de aanvrager op het moment van keuring vijftig jaar of ouder is;
 2. twee jaar indien de aanvrager op het moment van keuring jonger is van vijftig jaar;
 3. vijf jaar indien de aanvrager op het moment van keuring jonger was dan 30 jaar, met dien verstande dat de geldigheidsduur niet kan langer voortduurt na het bereiken van de 32 jarige leeftijd.
6. De vroegste datum van herkeuring ligt maximaal 90 dagen voor de expiratedatum van de geldige medische verklaring.
7. Bij herkeuring binnen 90 dagen zal de nieuwe termijn van geldigheid van de medische verklaring aanvangen op de expiratedatum van de oude medische verklaring, conform de door de leeftijd bepaalde termijn.
8. Bij herkeuring na afloop van de expiratedatum van de medische verklaring zal de nieuwe termijn van geldigheid van de medische verklaring aanvangen op de datum van de keuring, conform de door de leeftijd bepaalde termijn.

11.3. Algemene Deltavlieguitrusting (ADU)

Lieruitrusting

Artikel 5

1. Aan de technische eisen voor de lieruitrusting is voldaan als deze beantwoordt aan:
 - a. De Gütesiegel eisen van het Deutsche Hängegleiter Verband betreffende de lierinstallatie, de lierkabel, het breukstukje en het ontkoppelmecanisme.
 - b. De technische voorschriften voor lieruitrustingen, zoals nader omschreven in de technische voorschriften voor lierinstallaties van de KNVvL, Afdeling Deltavliegen.
 - c. In overige landen geldende technische voorschriften, zulks nader te erkennen door de KNVvL, Afdeling Deltavliegen.
2. De KNVvL Afdeling Deltavliegen zal nadat de lier ter keuring is geweest en er door een ter zake kundige persoon vastgesteld is dat voldaan is aan de technische eisen zoals vermeld in Hoofdstuk 13, Reglement Technische Voorschriften, een bewijs van deugdelijkheid voor het betreffende liersysteem afgeven.
3. Het bewijs van deugdelijkheid zal een geldigheidsduur van een jaar hebben, waarna de lier opnieuw ter keuring dient te worden aangeboden.
4. Bij het betreffende liersysteem dient te allen tijde het bewijs van deugdelijkheid aanwezig te zijn.

Onderhoud

Artikel 6

Voor de eisen betreffende het onderhoud van de ADU wordt verwezen naar het onderhoudsreglement algemene deltavlieguitrusting.

11.4. Persoonlijke deltavlieguitrusting (PDU)



Deltavliegtuig

Artikel 7

Aan de technische eisen is voldaan als het deltavliegtuig is goedgekeurd volgens:

1. Het Certificate of Airworthiness van de British Hang Gliding Association.
2. Het Gütesiegel van de Deutsche Hängegleiter Verband.
3. Overige Certificaten van Luchtwaardigheid of Certificaten van Erkenning, zulks nader door de KNVvL, Afdeling Deltavliegen te erkennen. Zie Hoofdstuk 7.

Harnas

Artikel 8

Aan de technische eisen is voldaan indien het harnas is goedgekeurd volgens een der onder artikel 38 genoemde getuigschriften.

Het reddingsvalscherf

Artikel 9

Aan de technische eisen is voldaan als het reddingsvalscherf is goedgekeurd volgens een der onder artikel 38 genoemde getuigschriften.

Valhelm

Artikel 10

Aan de technische eisen is voldaan wanneer de valhelm is goedgekeurd als:

1. Omschreven in één der onder artikel 38 genoemde getuigschriften.
2. Een goedgekeurde bromfietshelm.
3. Een goedgekeurde motorfietshelm.
4. Een helm, goedgekeurd door een instantie die nader is aan te wijzen door de KNVvL, Afdeling Deltavliegen.

Onderhoud

Artikel 11

Voor het onderhoud van de persoonlijke deltavlieguitrusting, (zie artikel 38 t/m 41) is de deltavlieger zelf verantwoordelijk.

Registratie deltavliegtuigen

Artikel 12

Vervallen per 1 augustus 2014

11.5. Regeling overige certificaten van luchtwaardigheid / erkenning

Doel

Artikel 13

Dit reglement verwijst naar @lid 3 van artikel 38 van het Basisveiligheidsreglement, hoofdstuk 5 van het Handboek Deltavliegen, uitgegeven door de KNVvL, afdeling deltavliegen.



Artikel 14

In dit reglement worden de Certificaten van Luchtwaardigheid/Erkenning beschreven die niet in het Basisveiligheidsreglement zijn opgenomen.

Artikel 15

De KNVvL, afdeling deltavliegen behoudt zich het recht voor in deze regeling opgenomen Certificaten van Luchtwaardigheid/Erkenning op te schorten, zonder nadere opgaaf van reden.

Het Nederlands beperkt certificaat van erkenning (N.B.C.E.)

Artikel 16

Het N.B.C.E. is bedoeld voor deltavliegtuigen die geen ander Certificaat van luchtwaardigheid / Erkenning heeft gekregen, omdat de fabrikant van het desbetreffende deltavliegtuig is gevestigd in een land waar geen door de KNVvL, afdeling deltavliegen erkend Certificaat van Luchtwaardigheid / Erkenning wordt afgegeven.

Artikel 17

Het N.B.C.E. geeft de zelfde rechten en plichten aangaande het gebruik van deltavliegtuigen als de overige Certificaten van Luchtwaardigheid/Erkenning, zoals bedoeld in lid 3 van artikel 38 van het Basisveiligheidsreglement, hoofdstuk 5 van het Handboek Deltavliegen, uitgegeven door de KNVvL, afdeling deltavliegen, met dien verstande dat de KNVvL, afdeling deltavliegen zich het recht voorbehoudt om zonder opgaaf van rede het N.B.C.E. voor een bepaald type deltavliegtuig per direct in te trekken.

Artikel 18

Het N.B.C.E. wordt alleen toegekend aan toesteltypes die niet afgekeurd zijn voor enig ander door de KNVvL, afdeling deltavliegen erkend Certificaat van Luchtwaardigheid/Erkenning.

Artikel 19

Het N.B.C.E. wordt alleen toegekend aan toesteltypes die minimaal één jaar in serieproductie zijn.

Artikel 20

De KNVvL, afdeling deltavliegen behoudt zich het recht voor de periode omschreven in artikel 7 voor onbepaalde tijd te verlengen.

Artikel 21

Het N.B.C.E. wordt alleen toegekend aan toesteltypes waarvan er ten minste reeds 25 technisch ongewijzigde exemplaren zijn verkocht. Zulks door de fabrikant/importeur te bewijzen middels de correct gevoerde boekhouding.

Artikel 22

Het N.B.C.E. wordt alleen toegekend aan toesteltypes waarvan eventueel opgetreden mankementen aangemeld zijn bij een internationaal te raadplegen onafhankelijke instantie en waarvan de mankementen afdoende zijn ondervangen. Zulks schriftelijk aangetoond en verklaard door de fabrikant/importeur.

Artikel 23



De KNVvL, afdeling deltavliegen behoudt zich het recht voor het in artikel 10 bedoelde te verifiëren bij de desbetreffende internationale instantie.

Artikel 24

De toekenning van het N.B.C.E. geschiedt door het bestuur van de KNVvL, afdeling deltavliegen. Bij het toekennen kan het Afdelingsbestuur zich laten adviseren door een door hetzelfde bestuur ad hoc ingestelde commissie van advies.

Artikel 25

Het bestuur van de afdeling deltavliegen van de KNVvL is gemachtigd de commissie van advies, zoals bedoeld in artikel 12, samen te stellen.

Artikel 26

Het bestuur van de afdeling deltavliegen van de KNVvL behoudt zich het recht voor zonder opgaaf van reden het N.B.C.E. ten behoeve van een bepaald type deltavliegtuig niet toe te kennen.

Artikel 27

Het bestuur van de afdeling deltavliegen van de KNVvL behoudt zich het recht voor eventuele kosten, gemaakt in verband met de certificering van een bepaald type deltavliegtuig, aan de fabrikant/importeur in rekening te brengen.

Artikel 28

Een lijst van toekenning van het N.B.C.E. is opgenomen in dit reglement.

Artikel 29

Het N.B.C.E. is toegekend aan de volgende deltavliegtuigtypes: geen

11.6. Slotbepalingen

Melding voorvallen

Artikel 30

Elk voorval bij het deltavliegen, ten gevolge waarvan letsel van enig belang aan een persoon of schade aan enig goed is toegebracht, alsmede elk voorval dat afwijkt van de normale gang van zaken en waaruit lering kan worden getrokken, moet binnen 3 maal 24 uur door of namens de betrokkenen ter kennis van het bestuur van de KNVvL, Afdeling Deltavliegen worden gebracht. In geval van opleiding moet deze melding door de betrokken Instructeur worden gedaan.

Omissies

Artikel 31

Bij gevallen niet omschreven in dit reglement, is de beslissing van de Instructeur c.q. Hulpinstructeur ter plaatse doorslaggevend.

Titel

Artikel 32

Dit reglement kan worden aangehaald onder de titel "Basisveiligheidsreglement Deltavliegen".

Inwerkingtreding



Artikel 33

Dit reglement vervangt alle soortgelijke voorafgaande reglementen.

Artikel 34

Dit reglement treedt op 12 oktober 2021 in werking.



12. Reglement Vliegbedrijf

12.1. Algemene bepalingen

Begripsbepalingen

Artikel 1

Voor het bij deze regeling bepaalde zijn de volgende begripsbepalingen van toepassing:

- a. KNVvL: Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart, Afdeling Deltavliegen
- b. Beheerder: de door de KNVvL aangewezen natuurlijke persoon of rechtspersoon die een lier/duinsoar/sleep-terrein in stand houdt.
- c. Lier- /duinsoar- /sleepterrein: een terrein dat geschikt is om te worden gebruikt door deltavliegtuigen door middel van resp. de lierstart, voetstart of sleepstart.
- d. Startplaats: een gedeelte van het terrein bestemd voor het opstijgen van deltavliegtuigen.
- e. Lierbaan: een gedeelte van een lierterrein bestemd voor het uitleggen van de kabel.
- f. Landingsterrein: een gedeelte van een lierterrein bestemd voor het landen van deltavliegtuigen.
- g. Invliegsector: een ten behoeve van de eindnadering van een deltavliegtuig bepaald gebied.
- h. Vliegbedrijf: alle activiteiten verband houdende met het starten, landen en vliegen op een lier, duinsoar -of sleepterrein.
- i. Les-vliegbedrijf: alle vliegactiviteiten verband houdende met het opleiden van piloten.
- j. Beginnersopleiding (BO): deltavliegopleiding tot het behalen van brevet 2.
- k. Voortgezette opleiding (VO): deltavliegopleiding na het behalen van brevet 2.
- l. Dienstdoend Startleider (DS): persoon in het bezit van de aantekening Startleider en voor die dag of dagdeel belast met het regelen van, en verantwoordelijk voor het vliegbedrijf.
- m. Instructeur: persoon in het bezit van de aantekening Instructeur en verantwoordelijk voor het BO en VO lesvliegbedrijf.
- n. Slepen: het proces waarbij een deltavliegtuig wordt opgetrokken met behulp van een sleep-Ultra-Licht-Vliegtuig (sleep-ULV).
- o. Sleep-ULV: een ULV voorzien van een inrichting ten behoeve van het slepen van een deltavliegtuig en die voldoet aan de daarvoor gestelde eisen.



12.2. Het lierbedrijf

Aanvraag van lierterreinen

Artikel 2

Voor het verkrijgen van toestemming voor het inrichten van een lierterrein moet een daartoe strekkend verzoek worden ingediend bij de KNVvL. Hierbij moeten ten minste worden overlegd:

- a. een overzichtstekening schaal 1:5000 waarop is aangegeven:
 1. de grens van het lierterrein;
 2. de lierbanen, opstelplaats(en) van de lier, startplaats(en), opstelplaats(en) en landingsterrein(en), alsmede het voor het publiek toegankelijk gedeelte van het lierterrein;
 3. de hindernishoogten rond het lierterrein in gebieden zoals aangegeven in Artikel 3 onder h, i en j)
 4. coördinaten (zoals gebruikt op Luchtvaartkaart Low Countries) van het centrum van de geografische locatie.
- b. een topografische kaart 1:50.000 met daarop aangegeven de grens van het lierterrein.
- c. een verklaring van geen bezwaar van de eigenaar of zakelijk gerechtigde van het terrein;
- d. een verklaring van geen bezwaar voor de activiteit deltavliegen van de burgemeester van de gemeente waarin het betrokken lierterrein is gelegen;

Eisen gesteld aan lierterreinen

Artikel 3

Het lierterrein moet ten minste voldoen aan:

- a. voor het opstijgen van deltavliegtuigen moet een terrein beschikbaar zijn met een lengte en breedte van ten minste 500 x 30m en vrij van hindernissen en oneffenheden die gevaar kunnen opleveren bij een afgebroken start of noodlanding;
- b. de opstelplaats van de lier moet op een afstand van ten minste 5m van de grens van het lierterrein zijn gelegen;
- c. de lierkabel moet in een rechte lijn kunnen worden uitgelegd;
- d. de startplaats moet een lengte van ten minste 50m en een breedte van ten minste 30m hebben;
- e. een opstelplaats voor deltavliegtuigen en schermzweeftoestellen moet terzijde de startplaats zijn gelegen;
- f. het landingsterrein moet een lengte van ten minste 60m en een breedte van 30m hebben, en mag niet zijn gesitueerd ter plaatse van de lierbaan, startplaats en opstelplaatsen. Het landingsterrein moet zijn gemarkeerd met voor dit doel geschikte markeringen welke zowel zichtbaar moeten zijn vanuit de lucht als vanaf de grond.
- g. de terreingedeelten als genoemd onder d en f moeten voldoende vlak zijn om een veilige landing mogelijk te maken, terwijl de gewashoogte maximaal 30 cm mag bedragen;
- h. in de invliegsector van het landingsterrein mogen geen hindernissen steken door een denkbeeldig vlak dat met de breedte van het landingsterrein als basis, oploopt met een helling



- van 1:5 (hoogte:afstand), een divergentie van 10% en aansluit op het horizontale vlak als bedoeld onder j;
- i. ter weerszijden van het landingsterrein mogen geen hindernissen steken door een denkbeeldig vlak dat met de lengte van het landingsterrein als basis, oploopt met een helling van 1:2 (hoogte:afstand) en aansluit op het horizontale vlak als bedoeld onder j;
 - j. binnen een gebied met een straal van 600m vanuit de vastgestelde geografische positie van het lierterrein mogen, uitgezonderd bij ontheffing verleend door de KNVvL, geen hindernissen steken door een denkbeeldig horizontaal vlak op een hoogte van 30m boven het hoogst gelegen grondvlak binnen het lierterrein;
 - k. in het geval een openbare weg of spoorweg in de nabijheid van de invliegsector(en) van lierterrein aanwezig is, dan moet ter bepaling van de ligging van het landingsterrein met een hindernishoogte van 5 m boven die weg of spoorweg rekening gehouden worden;
 - l. de windrichting moet op een van alle zijden zichtbare plaats zijn aangegeven door middel van een windzak of vlag;
 - m. bij evt. doorkruisingen van de lierbaan met paden dienen deze paden op geruime afstand van de lierbaan duidelijk gemarkeerd te worden.

Beheer van lierterreinen.

Artikel 4

1. De beheerder moet zorgdragen dat:
 - a. van het lierterrein veilig gebruik kan worden gemaakt;
 - b. maatregelen worden getroffen voor een behoorlijk toezicht op de veiligheid en goede orde op het lierterrein;
2. De beheerder is verplicht de KNVvL in te lichten omtrent onregelmatigheden in het gebruik van het terrein.
3. De beheerder draagt zorg dat starts en landingen van deltavliegtuigen/-schermzweeftoestellen in een dagregister (startlijst) worden bijgehouden zoals omschreven in het BVR. Elk I jaar dient een kopie hiervan, onder vermelding van evt. bijzonderheden, te worden opgezonden aan de KNVvL.
4. Ter bevordering van het beheer en regulering van het vliegbedrijf kan de beheerder een reglement uitvaardigen. Dit reglement behoeft de goedkeuring van de KNVvL.

Gebruik van lierterreinen

Artikel 5

1. Gedurende het opstijgen en landen mogen zich op de terreingedeelten als genoemd in art.1, lid 3b, c en d geen onbevoegde personen bevinden;
2. Het opstijgen van deltavliegtuigen door middel van een lier mag slechts geschieden wanneer ervoor wordt zorggedragen dat de lierkabel niet buiten de grenzen van het terrein valt en geen letsel zal kunnen veroorzaken aan personen.
3. Gelijktijdig opstijgen of doen opstijgen van meerdere deltavliegtuigen door onafhankelijk opererende lierbedrijven is niet toegestaan wanneer de afstand tussen de lierbanen kleiner is dan 150m.



4. Het lierbedrijf is alleen toegestaan bij aanwezigheid en onder verantwoordelijkheid van een dienstdoend **Startleider, Mentor of Instructeur.**
5. De Startleider ziet er op toe dat de startende piloot voldoet aan de gestelde eisen en op de hoogte is van de voor die dag geldende afspraken t.a.v. circuit en vluchtuitvoering, het betreffende luchtruim bij de start vrij is, de startplaats vrij is en de communicatie met de Lierist op veilige wijze is gerealiseerd.
6. **Het deltavliegtoestel moet voorzien zijn van wielen of skids.**
7. De in bedrijf zijnde lier moet zijn uitgerust met een **brandend geel zwaailicht** welke op ten minste 1000 m. afstand zichtbaar moet zijn.
8. Voor het begin van het lierbedrijf dient de Lierist de volgende zaken na te gaan: de bedrijfszekere toestand van kabel en lier, de deugdelijkheid van de kapinrichting middels het kappen van een stuk kabel dat van dezelfde samenstelling is als de te gebruiken lierkabel; dat de lierbaan vrij van hindernissen is; dat een veilige communicatie met de startplaats bestaat en dat zich geen onbevoegde personen op de lierbaan bevinden;
9. Voor iedere start dient de Lierist na te gaan of de lierkabel goed is uitgelegd en of de lierbaan en het luchtruim vrij zijn.
10. **De lierkabel mag pas worden aangekoppeld worden aan de piloot wanneer de kabel in een rechte lijn is uitgelegd, de piloot startklaar en ingehangen is en de lierbaan vrij is.**
11. **Het is niet toegestaan om met aangekoppelde kabel over de lier heen te vliegen.**
12. Tijdens het oplieren van zeilvliegtuigen en het inlieren van de kabel mag de kabel geen hindernissen kunnen raken.
13. Voor de aanvang van het vliegbedrijf worden de piloten in een briefing op de hoogte gebracht van de afspraken van die dag t.a.v. het circuit, vluchtuitvoering of evt. andere zaken die van belang zijn voor de veiligheid en goede orde van het vliegbedrijf. Deze briefing wordt uitgevoerd door de Startleider of evt. aanwezige Instructeur(s).

**14. Startprocedure**

De hieronder beschreven startprocedure heeft de voorkeur van de Afdeling Deltavliegen. In de praktijk wijken lierteams hier soms van af. Wij raden piloten daarom aan vooraf goed kennis te nemen van de ter plaatse gevolgde procedures.

Melding/commando's van startplaats naar de Lierist	Aktie Lierist	Antwoorden van de Lierist aan de startplaats
Vermelding startgegevens: • Piloot • Toestel • Verdere informatie	noteert gegevens op startlijst	herhaalt gegevens
1. 'Piloot en toestel startklaar'	start lier	'Lier startklaar'
2. 'Piloot ingehangen en gecheckt'	-	'Piloot ingehangen en gecheckt'
3. 'Kabel strak'	trekt kabel strak	'Kabel strak'
4. 'Stop'	houdt spanning op de kabel	'Kabel stop'
5. 'Attentie: start' of Attentie: go-go-go', commando per lierterrein vast te leggen in het eigen reglement	start oplieren	-
In noodgevallen		
'Stop-stop'(meermaals)	gas terugnemen; in noodgeval lierkabel kappen	-

15. Signalen in de lucht

Signalen van de piloot aan de Lierist.	Aktie Lierist
Herhaalde fietsbeweging	Sneller lieren
Aanhoudend spreiden van de benen	Langzamer lieren
Herhaaldelijk spreiden en sluiten van de benen	Gas terugnemen om te ontkoppelen



16. Signalen via de radio (in geval van traplieren)

Signalen van de Lierist aan de piloot	Aktie Lierist
Wanneer de Lierist van mening is dat de piloot moet gaan draaien richting om terug te vliegen richting de start: 'Bochten-bochten-bochten'	Gas terugnemen en lier in vrijloop zetten.

Signalen van de piloot aan de Lierist.	Aktie Lierist
Nadat de piloot weer is gedraaid richting de lier en gereed is om weer opgetrokken te worden, geeft hij door: 'trekken-trekken-trekken'.	Lier uit vrijloop halen en starten met lieren.

17. Het starten en landen vindt plaats volgens een standaard verkeerscircuit zoals omschreven in paragraaf 12.5

12.3. Het sleepbedrijf

Aanvraag van terreinen voor de sleepstartmethode

Artikel 6

Voor het verkrijgen van toestemming voor het inrichten van een sleepterrein moet een daartoe strekkend verzoek worden ingediend bij de provincie.

Eisen gesteld aan terreinen voor de sleepstartmethode

Artikel 7

Deze eisen zijn tot nader orde identiek aan die van terreinen geschikt voor Ultra Lichte Vliegtuigen.

Beheer van sleepterreinen

Artikel 8

Het beheer van sleepterreinen is conform de regeling voor lierterreinen.

Gebruik van sleepterreinen

Artikel 9

1. Het deltavliegtuig moet voorzien zijn van wielen of skids.
2. Voor aanvang van de vliegdag moet de sleepkabel door de ULV-piloot worden gecontroleerd.
Voor aanvang van iedere start moet door de deltavliegpiloot het deltavliegontkoppelmechanisme worden gecontroleerd. De ULV-piloot dient het ULV-ontkoppelmechanisme te controleren voor aanvang van het sleepbedrijf.



3. Op het sleepterrein moet een **windzak** zijn opgesteld welke goed zichtbaar is tijdens start en landing.
4. Sleepkabel
 - a. De sleepkabel moet een minimale lengte van 50m hebben. Tijdens de opleiding is de minimale lengte 60m.
 - b. Aan beide zijden van de sleepkabel moeten breukstukjes bevestigd zijn met een maximale nominale breuksterkte van 1000 N. Voor Duo-vliegers bedraagt de maximale nominale breuksterkte 1200 N.
 - c. De minimale breuksterkte van de sleepkabel bedraagt 2000 N.
 - d. In het midden van de sleepkabel kan een kabelvalscherp zijn bevestigd.
 - e. De sleepkabel mag pas worden aangekoppeld aan de deltavliegpiloot als de deltavliegpiloot startklaar en ingehangen is.

5. Startprocedure:

De hieronder beschreven startprocedure heeft de voorkeur van de Afdeling Deltavliegen. In de praktijk wijken sleepteam hier soms van af. Wij raden piloten daarom aan vooraf goed kennis te nemen van de ter plaatse gevolgde procedures.

Commando's Deltavliegpiloot	Aktie ULV piloot
wanneer kabel strak getrokken moet worden: met 1 hand slang vasthouden, andere arm opzij steken	trekt kabel strak
blijft dezelfde arm als hierboven gestrekt opzij houden	stopt en houdt spanning op de kabel; steekt arm opzij
wanneer kabel strak is en ULV-piloot arm opzij steekt: met beide handen de dolly vasthoud-slangen vasthouden	houdt arm opzij
wanneer piloot wil starten: eenmaal duidelijk knikken	laat arm vallen en geeft gas
bij startonderbreking: ontkoppelt	stopt en/of ontkoppelt

6. Signalen in de lucht:

Signalen in de lucht van ULV piloot	Aktie deltavliegpiloot
arm 90 graden gebogen omhoog	gaat hoger vliegen
arm 90 graden gebogen naar beneden	gaat lager vliegen



maakt met de linkerarm een zijwaartse, op en neer gaande beweging

ontkoppelt

7. Ontkoppelprocedure:

Koers	Aktie ULV piloot
Bij rechtuitgaande koers	ULV-piloot haalt na ontkoppelen het gas eraf en duikt weg naar links
In het geval dat beiden draaien in een thermiekbelt	ULV-piloot gaat over tot een horizontale koers

8. Het starten en landen vindt plaats volgens een standaard verkeerscircuit zoals omschreven in 12.5. Sleep-ULV's en deltavliegtuigen hebben bij voorkeur gescheiden landingscircuits en landingsplaatsen. Hiervoor kunnen voor de aanvang van het vliegen coördinatie afspraken gemaakt.
9. **Het is niet toegestaan te landen met aangekoppelde sleepkabel indien er zich obstakels in de aanvliegroute bevinden.**

12.4. Het duinsoarbedrijf

Aanvraag van terreinen geschikt voor het duinsoaren

Artikel 10

1. Voor het verkrijgen van toestemming voor het inrichten van een terrein geschikt voor de voetstartmethode moet een daartoe strekkend verzoek worden ingediend bij de KNVvL. Hierbij moeten ten minste worden overlegd:
 - a. een overzichtstekening schaal 1:5000 waarop is aangegeven:
 1. de start- en landingsplaats;
 2. coördinaten (zoals gebruikt op Luchtvaartkaart Low Countries) van het centrum van de geografische locatie;
 - b. een topografische kaart 1:50.000 met daarop aangegeven waar gevlogen gaat worden;
 - c. een verklaring van geen bezwaar van de zakelijk gerechtigde van het terrein;
 - d. een verklaring van geen bezwaar voor de activiteit deltavliegen van de burgemeester van de gemeente waarin het betrokken terrein is gelegen.

Eisen voor terreinen geschikt voor het duinsoaren

Artikel 11

1. Het terrein dient een zodanige accidentatie te hebben, dat onder bepaalde weersomstandigheden sprake kan zijn van stijgwind.
2. De startplaats dient een vrij uitzicht te geven over het gebied in de onmiddellijke omgeving van de startplaats en dient vrij te zijn van obstakels.

3. Op of bij de startplaats dient een goede mogelijkheid te zijn tot het uitvoeren van een veilige landing.

Beheer van terreinen geschikt voor het duinsoaren

Artikel 12

1. De beheerder moet zorgdragen dat:
 - a. van het terrein veilig gebruik kan worden gemaakt;
 - b. maatregelen worden getroffen voor een behoorlijk toezicht op de veiligheid en goede orde op het terrein;
2. De beheerder is verplicht de KNVvL in te lichten omtrent onregelmatigheden in het gebruik van het terrein.
3. Ter bevordering van het beheer en regulering van het vliegbedrijf kan de beheerder een reglement uitvaardigen. Dit reglement behoeft de goedkeuring van de KNVvL.

12.5. Het circuit

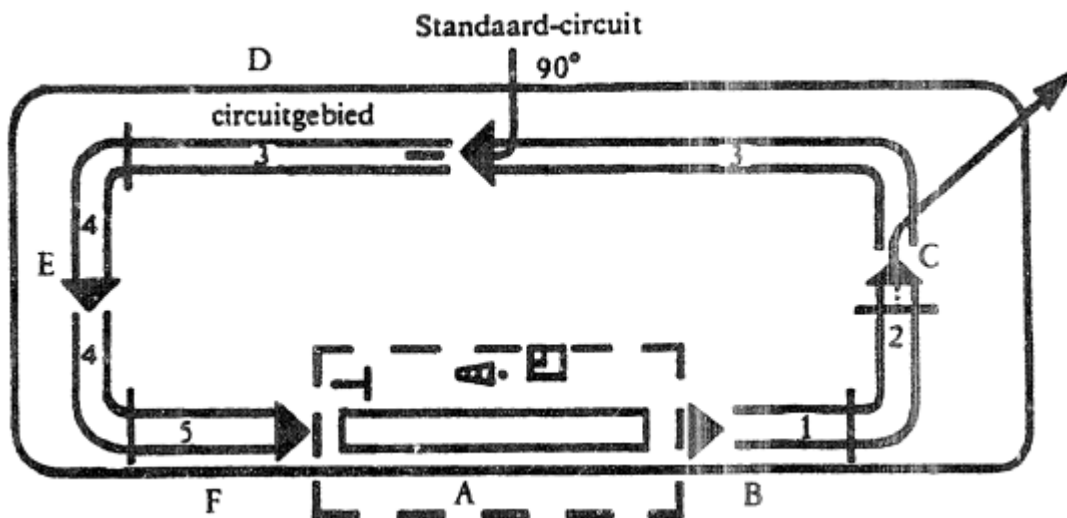
Inleiding

Artikel 13

Ter regulering van het luchtverkeer zijn vastgesteld het verkeerscircuit, het circuitgebied, de circuithoogte en de procedures voor het te vliegen standaardcircuit. De wijze van aanvliegen, invoegen en verlaten van het standaardcircuit moet geschieden conform de hierna volgende basisregels voor circuitvliegen. Door plaatselijke omstandigheden kunnen de procedures verschillen; deze worden per luchtvaartterrein vastgesteld. Raadpleeg voor ieder afzonderlijk terrein de beheerder en/of de VFR-gids.

Artikel 14

Standaardcircuit



Benaming onderdelen

Artikel 15



- A. Start- en landingsbaan
- B. Startbeen (take off leg)
- C. Dwarswindbeen (crosswind leg)
- D. Rugwindbeen (downwind leg)
- E. Basisbeen (base leg)
- F. Eindnaderingsbeen (final)

Circuitgebied

Artikel 16

Het circuitgebied wordt per baan vastgesteld. De laterale begrenzing is mede afhankelijk van de plaatselijke omstandigheden. Het te vliegen verkeerscircuit ligt - zoals aangegeven in de figuur - binnen een circuitgebied. De verticale begrenzing is van luchtvaartterreinniveau tot een hoogte van 300m.

Invoegen in het circuit

Artikel 17

Het invoegen dient op de volgende wijze plaats te vinden:

1. Alvorens de invoegprocedure uit te voeren moeten gezagvoerders kennis hebben genomen van de evt. in het seinvierkant uitgelegde grondtekens. Het overvliegen van het circuitgebied dient te geschieden op een hoogte van ten minste 300m.
2. De daling naar circuithoogte moet buiten het circuitgebied plaatsvinden. Het invoegen dient te geschieden op het rugwindbeen tegenover het midden van de startbaan (zie punt D in Figuur 1). Het aanvliegen van deze invoegpositie moet loodrecht op het rugwindbeen geschieden, tenzij plaatselijke omstandigheden een andere route noodzakelijk maken, welke afzonderlijk wordt bekendgemaakt.

12.6. Slotbepalingen

Titel

Artikel 18

Deze regeling wordt aangehaald als: "Reglement Vliegbedrijf".

Inwerkingtreding

Artikel 19

Deze regeling vervangt alle soortgelijke voorafgaande regelingen (inclusief hoofdstuk 7 van het BVR).

Artikel 20

Deze regeling treedt in werking met ingang van 12 oktober 2021.



13. Reglement Technische Voorschriften

Deltavlieginstallaties

Algemeen

Artikel 1

1. Een lier dan wel een aflooplier moet omvatten:
 1. Een liermechanisme bestaande uit de krachtbron respectievelijk het vertragingsmechanisme;
 2. Een inrichting voor het doorsnijden of kappen van de lierkabel hierna te noemen "kapinrichting";
 3. Een inrichting voor het geleiden van de kabel naar de kabeltrommel, hierna te noemen "kabelgeleiding".
 4. Instrumenten voor de controle van de goede werking van de krachtbron, respectievelijk het vertragingsmechanisme voor de controle van het sleepproces;
 5. Afschermdelen welke het bedieningspersoneel beschermen tegen mogelijke gevaren welke aan het verblijf op of nabij de lier zijn verbonden;
2. De constructie van de lier alsmede van de daarop aangebrachte installaties moet voldoende sterkte en stijfheid bezitten om de daarop uitgeoefende krachten zonder toelaatbare vervorming te kunnen opnemen.
3. Bij gebruik van de lier mogen geen schokken of trillingen optreden welke de goede werking van de lier of enig onderdeel daarvan zouden kunnen veroorzaken.
4. De Lierist moet zodanig op of nabij de lier zijn opgesteld, dat hij een voldoende, voor zover mogelijk onbeperkt, uitzicht naar alle zijden heeft en dat hij het deltavliegtuig tijdens het lieren gemakkelijk kan waarnemen.

Liermechanismen

Artikel 2

1. Het vermogen van de krachtbron moet voor het lieren van een deltavliegtuig belast met een persoon voldoende zijn om een trekkracht van 1000 N te kunnen opbrengen. Voor een belasting met twee personen moet een trekkracht van 1500 N worden opgebracht.
2. Bij een windsnelheid van 0 m/sec moet met elk type deltavliegtuig, waarvoor de lier bestemd is, een kabelsnelheid kunnen worden bereikt van ten minste 1,2 maal de minimale vliegsnelheid van het deltavliegtuig ten opzichte van de lucht.
3. De kabeltrommel moet door middel van een betrouwbare rem snel tot stilstand gebracht kunnen worden.
4. Tussen krachtbron en kabeltrommel moet een zodanige koppeling zijn aangebracht, dat de kabeltrommel onafhankelijk van de krachtbron kan draaien, zonder daarbij op enige wijze door de krachtbron te worden beïnvloed.



5. Indien de kabeltrommel op een zodanige plaats en wijze is aangebracht, dat deze tijdens transport van de lier beschadigd kan worden, moet de kabeltrommel gemakkelijk afneembaar zijn.
6. De kabeltrommel moet een diameter van ten minste 600 maal de diameter van de afzonderlijke draden van de kabel bezitten.
7. De kabeltrommel moet aan beide zijden van randen zijn voorzien die steeds 5 cm uitsteken boven de op de trommel gewikkelde kabel. De vorm van deze randen moet zodanig zijn, dat tijdens het bedrijf de kabel niet beschadigd kan worden en dat het gevaar van afspringen van de kabelwindingen zoveel mogelijk wordt voorkomen.
8. De krachtbron en de daarbij behorende installaties en onderdelen, zoals brandstoftanks, carburateur, radiator, enz. moeten zodanig zijn opgesteld en in zodanige staat verkeren, dat zij onder alle te verwachten bedrijfsomstandigheden zonder storing en regelmatig werken.

Kapinrichting

Artikel 3

1. De kapinrichting moet zodanig zijn uitgevoerd dat de kabel onder alle omstandigheden snel en geheel kan worden doorgesneden, na het doorsnijden van de kabel niet verward of geklemd kan raken tussen delen van de kapinrichting of andere delen van de lier, tijdens het doorsnijden van de kabel het bedieningspersoneel geen gevaar loopt.
2. Indien een bedrijfsklare inrichting zodanig geblokkeerd kan worden dat zonder gevaar voor lichamelijk letsel werkzaamheden aan en in de naaste omgeving van de kapinrichting kunnen plaatsvinden, moet de Lierist vanaf zijn standplaats of zitplaats onmiddellijk kunnen waarnemen of de kapinrichting al dan niet geblokkeerd is.
3. De in rust zijnde, gespannen kabel moet zich onder alle voorkomende omstandigheden ten opzichte van enig deel van de kapinrichting op een afstand van ten minste 5 mm bevinden. In het bijzonder moeten de snijkanten van die delen, welke de kabel moeten doorsnijden, afdoende beschermd zijn tegen aanraking door de kabel, behalve in het geval, dat de kapinrichting in werking wordt gesteld.
4. De Lierist moet de kapinrichting vanaf zijn stand- of zitplaats gemakkelijk en snel in werking kunnen stellen. De kracht welke daartoe door de Lierist op de bedieningshefboom moet worden uitgeoefend, mag niet meer dan 15 kg (150 N) bedragen. De slag van de bedieningshefboom mag ten hoogste 30 cm bedragen.
5. De kapinrichting moet geschikt zijn voor de te gebruiken lierkabel, zodat de deze onder alle omstandigheden de kabel doorsnijdt.

Kabelgeleiding

Artikel 4

1. De kabelgeleiding moet zodanig zijn geconstrueerd, dat
 1. De kabel niet in aanraking kan komen met delen van de lier, welke niet daarvoor bestemd zijn;
 2. De kabel niet beklemd kan raken;



3. De kabel zich bij een doelmatige opstelling van de lier met het vrije einde onbelemmerd kan bewegen binnen de ruimte van de hierna omschreven viervlakshoek.
Het hoekpunt van de bedoelde viervlakshoek wordt gevormd door het invoerpunt van de horizontaal gehouden kabel in de kabelgeleiding. Een zijde ligt in een verticaal vlak, evenwijdig met de as van de kabeltrommel. De ribben welke aan deze zijde grenzen, sluiten een hoek van 20 graden in. De verticale zijde sluit met zijn overstaande zijde een hoek van 100 graden in. De ribben welke aan deze overstaande zijde grenzen, sluiten een hoek van 70 graden in. De bedoelde standhoek ligt in een standvlak, dat evenwijdig loopt aan of ligt in het vlak, dat door de bissectrices van de hoeken tussen de ribben van respectievelijk de verticale zijde en zijn overstaande zijde kan worden gedacht.
2. Draaiende delen van de kabelgeleiding moeten onder alle omstandigheden gemakkelijk en zonder slingering kunnen draaien.
3. Ten aanzien van geleiderollen of geleideschijven geldt:
 1. De geleiderollen of -schijven, welke door de kabel in het verticale vlak geleiden, moeten gedurende het wikkelen van de kabel op de kabeltrommel door de kabel worden aangedreven.
 2. Indien tijdens de opstijging van de kabel de geleiderollen of schijven over een boog van ten minste 60 graden raakt, moet de diameter van deze rollen of schijven ten minste 300 maal de diameter van de afzonderlijke draden van de kabel bedragen. De geleiderollen of -schijven moeten ten minste een middellijn van 5 cm bezitten. Bij geleideschijven wordt de middellijn in de groef gemeten.
 3. Indien bij geleiderollen de kabel tijdens de opstijging loodrecht op de draairichting van de rol langs de rol kan verschuiven, mogen in de oppervlakte van de rol geen groeven voorkomen, welke een grotere diepte hebben dan van de diameter van de kabel.

Instrumenten

Artikel 5

1. De lier moet zijn uitgerust met instrumenten, welke een goede beoordeling van de werking van de krachtbron mogelijk maken.
2. De schalen van de instrumenten moeten overzichtelijk zijn ingedeeld en door de Lierist vanaf zijn stand- of zitplaats afgelezen kunnen worden.

Bedieningsorganen

Artikel 6

1. De bedieningsorganen omvatten alle hefbomen, schakelaars, knoppen, enz., welke door de Lierist bediend moeten worden voor de bediening van de lier en de daarop aangebrachte installaties.
2. De bedieningsorganen moeten zodanig zijn opgesteld ten opzichte van de stand- of zitplaats van de Lierist, dat volle uitslag van elke van die organen gemakkelijk kan worden bereikt, ongehinderd door constructiedelen van de lier of door de kleding van de Lierist.
3. De bedieningsorganen moeten zodanig zijn uitgevoerd of opgesteld, dat zij geen aanleiding tot verwisseling kunnen geven.



4. De bedieningsinrichtingen moeten zodanig zijn ontworpen en uitgevoerd dat in de war raken van kabels, schuren en slingeren van kabels, kettingen of stootstangen tegen enig deel van de lier alsmede beïnvloeding door bedieningspersoneel of losse voorwerpen hoogst onwaarschijnlijk is. Kabel of kettingen moeten tegen aflopen of afvallen geborgd zijn.
5. De uitslagen van de bedieningsorganen bij de Lierist moeten begrensd zijn door deugdelijke aanslagen. Deze aanslagen moeten de belastingen kunnen opnemen, waarvoor het betrokken bedieningsorgaan is ontworpen.
6. De andere bedieningsorganen mogen niet van stand kunnen veranderen door trillen, schudden of schokken van de lier.
7. Kenmerkende standen van de bedieningsorganen moeten, indien het om vergissingen te voorkomen noodzakelijk is, door een desbetreffend opschrift duidelijk zijn aangegeven.

Veiligheidsmaatregelen

Artikel 7

1. De stand- of zitplaats van de Lierist moet op deugdelijke wijze zijn afgescheiden van de gevaarlijke delen van het liermechanisme, de kabelgeleiding en de kapinrichting en op deugdelijke wijze zijn beschermd tegen een over de lier vallende sleepkabel.
2. Alle draaiende delen van de lier, alsmede de messen van de kapinrichting moeten op deugdelijke wijze tegen aanraking door het bedieningspersoneel zijn afgeschermd.

Ondersteuning van de lier

Artikel 8

De lier moet op zodanige wijze worden ondersteund, dat de lier niet ten gevolge van de tijdens het bedrijf erop werkende krachten zodanig van stand verandert, dat de goede werking ervan of de veiligheid van het bedieningspersoneel in gevaar gebracht wordt.

Meervoudige lieren

Artikel 9

Ten aanzien van lieren, welke zijn uitgerust met meer dan één kabeltrommel, gelden de volgende eisen;

1. Voor elke kabeltrommel moet een kapinrichting, kabelgeleiding op de lier zijn aangebracht;
2. De constructie van de lier moet zodanig zijn, dat de kabels, welke op de bijbehorende kabeltrommels worden gewikkeld, niet gemakkelijk met elkaar verward kunnen raken;
3. De kapinrichtingen moeten zodanig zijn uitgevoerd, dat deze onder alle voorkomende omstandigheden onafhankelijk van elkaar
 1. kunnen worden bediend;
 2. kunnen functioneren;
 3. voldoen aan het gestelde in artikel 3 punt 5.

Instrumenten

Artikel 10



1. De schalen van de instrumenten moeten overzichtelijk zijn ingedeeld en door de Lierist vanaf zijn stand- of zitplaats gemakkelijk afgelezen kunnen worden. Op de schalen moeten de met betrekking tot de sleepkabel maximaal toelaatbare en andere mogelijk belangrijke waarden of gebieden duidelijk zijn gemarkeerd.

Kabels

Artikel 11

1. De bepalingen van dit hoofdstuk zijn uitsluitend van toepassing op kabels, welke gebruikt worden voor de opstijging van een deltavliegtuig met behulp van een lier en een ultralight vliegtuig.
2. De lierkabel, welke wordt gebruikt voor de opstijging met behulp van een lier, moet voorzien zijn van:
 - a. een breukstuk van de voorgeschreven nominale sterkte;
 - b. een ring of lus ter bevestiging van de kabel aan het deltavliegtuig.
3. Het gebruik van een kabelvalscherf, dat dient om de valsnelheid van de lierkabel te verkleinen, is verplicht.
4. Alle onderdelen van de lier- of sleepkabel, met uitzondering van het breukstuk, moeten een trekkracht kunnen opnemen, welke ten minste 1,5 maal de nominale sterkte van het breukstuk bedraagt. Voorts moeten de ringen en de in 16.1. bedoelde breukstukhouder zonder blijvende vervorming een trekkracht kunnen opnemen welke ten minste 1,5 maal de nominale sterkte van het breukstuk bedraagt.
5. Delen van de lier- of sleepkabels, welke door geregeld optredende breuk of door andere tekenen van verval (haren, enz.) bewijzen niet meer de in het vorige lid vereiste sterkte te bezitten, moeten worden vervangen. Afzonderlijke stukken van lierkabels (bijvoorbeeld na breken of vervangen van versleten stukken) kunnen aan elkaar verbonden worden door middel van deugdelijke splitsen of klemmen. Bij gebruik van klemmen moeten ten minste twee klemmen worden aangebracht. In enig deel met een lengte van 100 meter van een lierkabel mogen zich niet meer dan twee van bovengenoemde verbindingen bevinden.
6. Alle verbindingselementen van de lier- of sleepkabel, zoals harpsluitingen en karabijnhaken, moeten voldoende bedrijfszeker zijn, zodat deze tijdens het lier of slepen niet kunnen losraken.

Breukstuk

Artikel 12

1. Het breukstuk en de houder waarin het moet zijn opgenomen moeten deugdelijk zijn. De deugdelijkheid van de breukstukken kan worden aangetoond door 5 exemplaren van de betreffende productieserie als volgt te beproeven.
 1. Het breukstuk mag niet een meetbare, blijvende vormverandering hebben ondergaan, nadat het breukstuk gedurende 5 minuten is belast met een trekkracht van 0,85 maal de nominale sterkte.
 2. De breuksterkte van het breukstuk mag niet groter en niet kleiner zijn dan 10% van de nominale sterkte.
 3. De nominale sterkte van het breukstuk moet duidelijk gemarkeerd zijn.



Bevestigingsring of -lus

Artikel 13

De ring of lus, waarmee de kabel aan het deltavliegtuig wordt bevestigd, moet zodanig zijn, dat

1. De ring of lus goed past aan het ontkoppelmecanisme;
2. Het ontkoppelmecanisme waaraan de ring of lus is bevestigd zonder problemen onder alle omstandigheden functioneert;
3. De ring of lus onmiddellijk na het ontkoppelen vrijkomt, zowel onder als zonder belasting.

Kabelvalscherf

Artikel 14

1. Het kabelvalscherf moet zodanig zijn uitgevoerd, dat het zich tijdens de opstijging niet kan openen.
2. Het kabelvalscherf moet voldoende sterkte bezitten om de daarop uitgeoefende krachten te kunnen opnemen.
3. De middellijn van het kabelvalscherf mag in geopende toestand niet groter zijn dan 125 cm.
4. De afstand tussen de ontkoppelingshaak van het deltavliegtuig en enig deel van het kabelvalscherf moet ten minste 5 m bedragen, indien de sleepkabel aan het harnas van de deltavlieger is bevestigd en de kabel zich in gestrekte toestand bevindt.

Bevestigingspunten

Artikel 15

1. De overbrenging van de trekkracht van de kabel op het deltavliegtuig moet zodanig zijn dat de bestuurbaarheid onder alle omstandigheden kan worden gewaarborgd.

Ontkoppelmecanisme

Artikel 16

1. Ongeacht de toegepaste sleep- of liermethode moet er een ontkoppelmecanisme voor het ontkoppelen van de kabel aanwezig zijn, welke onder alle omstandigheden door de deltavlieger kan worden bediend.
2. Dit mechanisme moet onder alle omstandigheden ongeacht de erop uitgeoefende kracht kunnen worden bediend en mag zich niet ongewenst kunnen openen.
3. Het mechanisme moet zodanig zijn uitgevoerd en aangebracht dat de deltavlieger niet in zijn stuurbewegingen kan worden gehinderd.

Viervlakshoek

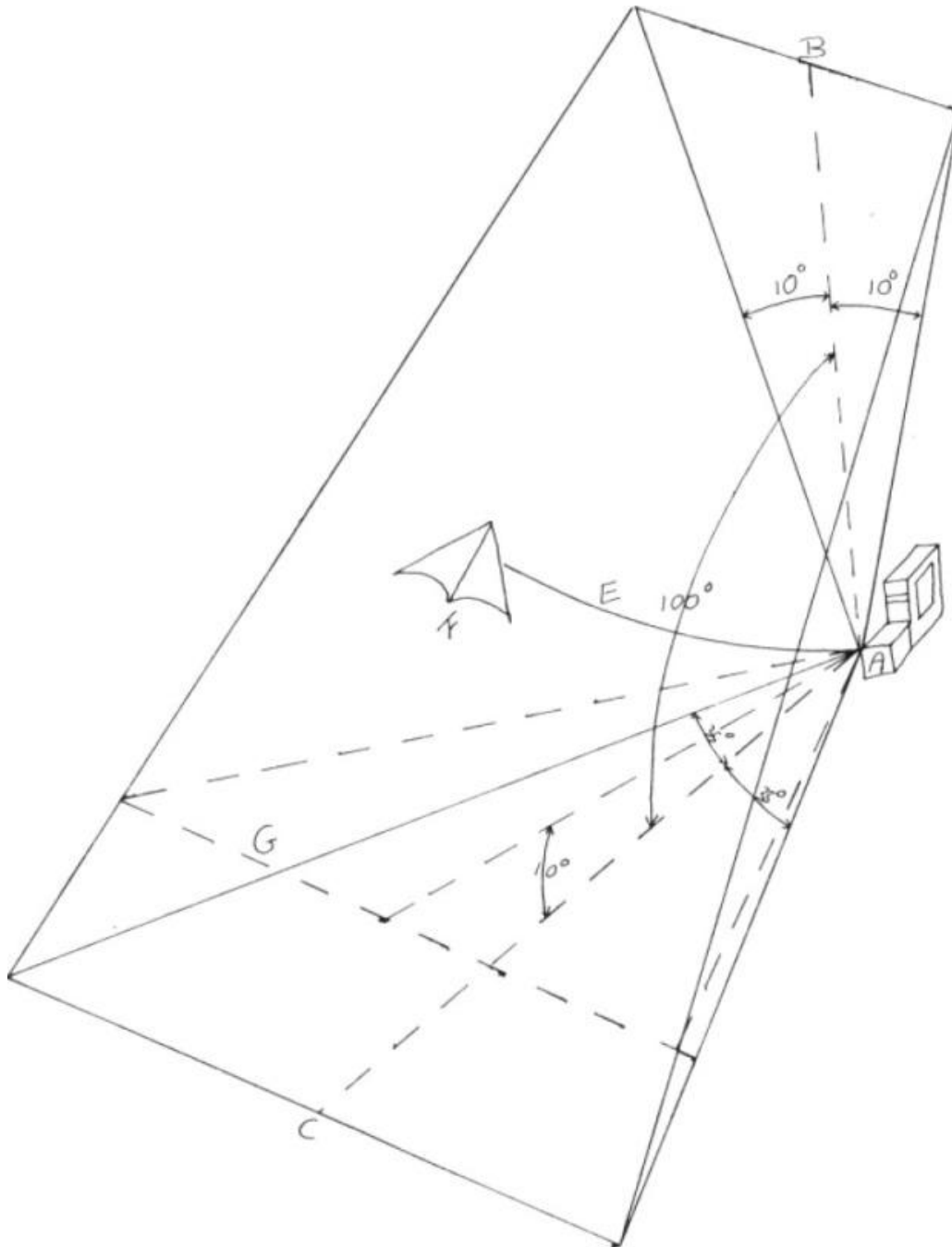
Artikel 17

- A. Invoerpunt.
- B. Verticale zijde.
- C. Overstaande zijde.
- D. Lier.
- E. Sleepkabel.



F. Deltavliegtuig.

G. Horizontaal vlak.





14. Stekkenreglementen

De stekkenreglementen zijn terug te vinden op de website van de afdeling deltavliegen. De stekkenreglementen zijn niet in dit handboek opgenomen vanwege de mogelijkheid van frequente wijzigingen in een stekkenreglement en het ontstaan van nieuwe stekken, dan wel verdwijnen van bestaande stekken.



15. Luchtvaartvoorschriften

15.1. Introductie

In dit hoofdstuk worden voor deltavliegers relevante wetten geciteerd en zo nodig uitgelegd. Ook wetten die niet op ons van toepassing zijn, maar nodig zijn om het geheel te begrijpen zullen aan de orde komen. Commentaar en uitleg zijn in dit hoofdstuk cursief gedrukt, de wetteksten zelf zijn recht gedrukt. Weggelaten, niet relevante gedeeltes van geciteerde wetten worden met drie punten aangegeven: ...

15.2. Luchtvaartwet

De “Luchtvaartwet” is een wet welke bijna geheel vervangen is de “Wet luchtvaart”. De meeste artikelen in de Luchtvaartwet zijn dan ook vervallen. Wat resteert, zijn een aantal begripsbepalingen en het verbod op het houden van luchtvaartvertoningen en wedstrijden zonder vergunning. De regels met betrekking tot luchtvaartvertoningen komen verder aan de orde in de paragraaf “Regeling luchtvaartvertoningen”. De volledige wet is te vinden op:

Artikel 17

- **1.**Het is verboden luchtvaartvertoningen of luchtvaartwedstrijden te houden zonder vergunning van Onze Minister.
- **2.**Het is verboden boven Nederland deel te nemen aan een vertoning of wedstrijd als bedoeld in het eerste lid, waarvoor geen vergunning is verleend.
- **3.**Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen regels worden gegeven waaraan bij het aanvragen van een vergunning tot het houden van een luchtvaartvertoning of een luchtvaartwedstrijd en bij het houden van zodanige vertoning of wedstrijd moet worden voldaan.

15.3. Regeling Toezicht Luchtvaart

Evenals de Luchtvaartwet is de Regeling Toezicht Luchtvaart vrijwel compleet uit gefaseerd. Enkele begripsbepalingen zijn nog relevant, evenals artikel 158 voor de organisatie van luchtvaartvertoningen, waar de aanvraag voor een ontheffing van een luchtvaartvertoning of wedstrijd wordt besproken. De volledige tekst is te vinden op

- **Artikel 1. Begripsbepalingen**

- **2. ...**
 - **I.** kunstvlucht: een vlucht, waarbij met opzet bewegingen worden uitgevoerd, welke een plotselinge verandering in de stand, een abnormale stand of een abnormale verandering in de snelheid van het luchtvaartuig medebrengen;



- **p.** overlandvlucht: een vlucht, waarbij een vliegtuig dan wel een zweefvliegtuig zich in rechte lijn gemeten **verder dan 28 km, onderscheidenlijk 5 km** van de grens van het terrein waarvan werd opgestegen, verwijderd;
- **v.** VFR-vlucht: een vlucht, ten aanzien waarvan tevens de zichtvliegvoorschriften van toepassing zijn;

15.4. Besluit luchtfotografie

Vervallen per 1 juni 2013

15.5. Wet luchtvaart

De Wet luchtvaart geeft de algemene regels voor het gebruik van het luchtruim en het luchtverkeer. Naast deze wet zijn er enkele tientallen uitvoeringsbesluiten gebaseerd op deze wet, waarvan de voor deltavliegers relevante in de volgende paragrafen aan de orde komen. De volledige wet is te vinden op:

- **Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen**

- **Artikel 1.1**

- **1.**In deze wet en de daarop berustende bepalingen verstaan onder:
 - AOC: door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat aan een onderneming of groep van ondernemingen afgegeven waarin wordt verklaard dat de betrokken luchtvaartexploitant beschikt over beroepsbekwaamheid en organisatie om luchtvaartuigen veilig te exploiteren voor de in dat bewijs gespecificeerde luchtvaartactiviteiten (**Air Operator's Certificate**);
 - EASA: het **Europees Agentschap voor de veiligheid** van de luchtvaart;
 - gezagvoerder: degene, die de leiding heeft bij en verantwoordelijk is voor de veilige uitvoering van de vlucht;
 - luchthaven: een terrein geheel of gedeeltelijk bestemd voor het opstijgen en het landen van luchtvaartuigen ...
 - luchtvaartuig: toestel, dat in de dampkring kan worden gehouden ten gevolge van krachten, die de lucht daarop uitoefent, anders dan de krachten van de lucht tegen het aardoppervlak;
 - luchtverkeer: het geheel der verplaatsingen van luchtvaartuigen in de lucht of op een luchthaven, alsmede het gebruik van het luchtruim door toestellen die geen luchtvaartuigen zijn;
 - Nederlands luchtvaartuig: een in Nederland geregistreerd luchtvaartuig;
 - voorval: een operationele onderbreking, defect, fout of andere onregelmatigheid, waardoor de vliegveiligheid wordt of kan worden beïnvloed, zonder dat sprake is van een ongeval of ernstig incident, als bedoeld in artikel 3, onderdelen a en k, van van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 21 november 1994, houdende vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart (PbEG L 319);



In het onderstaande artikel wordt gesteld dat het verboden is een toestel dat geen luchtvaartuig is in het luchtruim te gebruiken. Uit de definitie in het “Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart” blijkt dat een deltavliegtoestel wél een luchtvaartuig is, waardoor het verbod dus niet van toepassing is op deltavliegers.

- **Artikel 1.2**

- **1.**Deze wet is:
 - **a.** van toepassing op het luchtverkeer, de luchtverkeersbeveiliging, luchtvaarnavigatiediensten, de luchtvaartuigen, het vervoer en de vluchtuitvoering met luchtvaartuigen binnen het vluchtinformatiegebied Amsterdam;
 - **b.** van toepassing op Nederlandse luchtvaartuigen, alsmede het vervoer en de vluchtuitvoering met Nederlandse luchtvaartuigen buiten het vluchtinformatiegebied Amsterdam;
- ...
- **2.**Bij algemene maatregel van bestuur kan worden bepaald dat, op nader in die algemene maatregel aan te geven categorieën van personeel of op bepaalde soorten van luchtvaartuigen, op bepaalde soorten van vervoer of op bepaalde vormen van vluchtuitvoering, indien toepassing van deze wet in redelijkheid niet kan worden gevergd en de veiligheid van het luchtverkeer niet in gevaar wordt gebracht, geheel of gedeeltelijk niet van toepassing zijn
- ...

- **Artikel 1.2a**

- **1.**Het is verboden toestellen, die geen luchtvaartuig zijn, in het luchtruim te gebruiken. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat respectievelijk Onze Minister van Defensie kan bij ministeriële regeling voor door hem aan te wijzen toestellen vrijstelling verlenen van het verbod.
- **2.**Aan de vrijstelling, bedoeld in het eerste lid, kunnen voorschriften of beperkingen worden verbonden. Het is verboden in strijd met deze voorschriften of beperkingen te handelen.

- **Hoofdstuk 2. Personeel**

- **Titel 2.1. Bewijzen van bevoegdheid**

In het onderstaande artikel wordt gesteld dat het verboden is een luchtvaartuig te bedienen zonder vergunning. Echter, in “Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart”, artikel 11, worden deltavliegtoestellen hiervan expliciet vrijgesteld. Zodoende is onderstaande artikel niet van toepassing op deltavliegen en is er juridisch gezien geen noodzaak tot het hebben van een bewijs van bevoegdheid.

- **Artikel 2.1**

- **1.**Het is verboden een luchtvaartuig te bedienen, luchtverkeersdiensten te verlenen of een grondstation of een mobiel station in de luchtvaartmobile band, waarvoor een vergunning is vereist als bedoeld in of de Wet telecommunicatievoorzieningen BES, te bedienen zonder het daarvoor geldige bewijs van bevoegdheid of geldige bewijs van gelijkstelling.



- **2.** Voor het bedienen van een Nederlands burgerluchtvaartuig, het verlenen van luchtverkeersdiensten of het bedienen van een grondstation of een mobiel station als bedoeld in het eerste lid is het bezit vereist van hetzij:
 - **a.** een door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat afgegeven bewijs van bevoegdheid of bewijs van gelijkstelling,
 - **b.** een bewijs van bevoegdheid of bewijs van gelijkstelling, afgegeven door de bevoegde autoriteit van een door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat op grond van artikel 2.8 aangewezen staat of door een door hem aangewezen internationale organisatie. Betrokkene dient in geval van toepassing van onderdeel a tevens in het bezit te zijn van een geldige medische verklaring, bedoeld in artikel 2.4, afgegeven door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat dan wel door de bevoegde autoriteit van een door hem aangewezen staat, hetzij
 - **c.** een erkenning van beroepskwalificaties als bedoeld in artikel 5 van de Algemene wet erkenning EG-beroepskwalificaties.
- **Titel 2.2. ALGEMENE GEZONDHEIDSTOESTAND; VERBOD GEBRUIK ALCOHOL, DRUGS EN PSYCHOTROPE GENEESMIDDELEN**
- **Artikel 2.12**
 - **1.** Het is een lid van het boordpersoneel verboden werkzaamheden aan boord van een luchtvaartuig te verrichten, terwijl hij verkeert onder zodanige invloed van een stof, waarvan hij weet of redelijkerwijze moet weten, dat het gebruik daarvan – al dan niet in combinatie met het gebruik van een andere stof – de vaardigheid voor het verrichten van die werkzaamheden kan verminderen, dat hij niet in staat moet worden geacht die werkzaamheden naar behoren te verrichten.
 - **2.** Het is een lid van het boordpersoneel verboden werkzaamheden aan boord van een luchtvaartuig te verrichten, indien hij binnen de tien daaraan voorafgaande uren alcoholhoudende drank heeft gebruikt.
 - **3.** Het is een lid van het boordpersoneel verboden werkzaamheden aan boord van een luchtvaartuig te verrichten na zodanig gebruik van alcoholhoudende drank, dat:
 - **a.** het alcoholgehalte van zijn adem bij een onderzoek hoger blijkt te zijn dan negentig microgram (90 µg) alcohol per liter uitgeademde lucht, dan wel
 - **b.** het alcoholgehalte van zijn bloed bij een onderzoek hoger blijkt te zijn dan een vijfde milligram (0,2 mg) alcohol per milliliter bloed.
 - **4.** Het is een lid van het boordpersoneel verboden werkzaamheden aan boord van een luchtvaartuig te verrichten gedurende de tijd, waarvoor een rijverbod als bedoeld in gedt.
- **Hoofdstuk 3. Luchtvaartuigen**



In dit hoofdstuk worden de nationaliteitskenmerken, de registratie van luchtvaartuigen en de luchtwaardigheids- en geluidseisen van luchtvaartuigen behandeld. Echter, in "Besluit luchtvaartuigen 2008" artikel 2.2h worden deltavliegtuigen voor alle bepalingen in dit hoofdstuk vrijgesteld.

- **Titel 3.1. Nationaliteitskenmerken en registratie van luchtvaartuigen**

- **Artikel 3.1**

- 1. Het is verboden een luchtvaartuig te gebruiken, dat niet is voorzien van een geldig nationaliteits- en inschrijvingskenmerk en een geldig bewijs van inschrijving.

- **Hoofdstuk 4. Vluchtuitvoering**

In onderstaand artikel wordt gesteld dat vluchten tegen vergoeding verboden zijn zonder AOC. Een AOC wordt slecht verstrekt aan luchtvaartmaatschappijen. Zodoende is het praktisch altijd verboden vluchten tegen vergoedingen uit te voeren met deltavliegtuigen.

- **Artikel 4.1**

- 1. Voor zover bij internationale overeenkomst of besluit van een volkenrechtelijke organisatie niet anders is bepaald, is het verboden met luchtvaartuigen vluchten tegen vergoeding uit te voeren zonder een daartoe door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat afgegeven AOC.
- 2. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat geeft op aanvraag de AOC af, wanneer wordt voldaan aan de bij of krachtens algemene maatregel van bestuur te stellen eisen. De AOC wordt slechts afgegeven aan een luchtvaartmaatschappij.

- *In onderstaand artikel wordt met verplicht bepaalde documenten mee te voeren. Voor deltavliegers is dit uitsluitend een journaal. Zie voor meer details de "Regeling vluchtuitvoering".*

- **Artikel 4.8**

De gezagvoerder van een burgerluchtvaartuig is verplicht de bij regeling van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat genoemde documenten mee te voeren.

- **Artikel 5.2**

Buiten het vluchtinformatiegebied Amsterdam houdt de gezagvoerder van een Nederlands luchtvaartuig zich aan de daar ter plaatse geldende regels. ...

- **Artikel 5.3**

Het is verboden op zodanige wijze aan het luchtverkeer deel te nemen dan wel luchtverkeersleidingsdiensten te verlenen dat daardoor personen of zaken in gevaar worden of kunnen worden gebracht.

- **Artikel 5.4**

Het is verboden boven gebieden met aaneengesloten bebouwing of kunstwerken, industrie- en havengebieden daaronder begrepen, dan wel boven mensenmenigten, aan het luchtverkeer deel te nemen op een zodanige hoogte dat het niet meer mogelijk is een noodlanding uit te voeren zonder personen of zaken op het aardoppervlak in gevaar te brengen, tenzij zulks noodzakelijk is:

- a. om op te stijgen van of te landen op een luchthaven;
- b. voor de uitvoering van naderings- en vertrekprocedures, alsmede van luchtverkeerspatronen.



- **Artikel 5.5**

- **1.** Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen ter bescherming van de openbare veiligheid bij het gebruik van het luchtruim, ter bevordering van het veilige, ordelijke en vlotte verloop van het luchtverkeer of ter bescherming van personen of zaken aan boord van het luchtvaartuig of op het aardoppervlak regels worden gesteld aan deelnemers van het luchtverkeer.
- **2.** Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen voorts regels worden gesteld betreffende:
 - a. de uitvoering van vluchten;
 - b. de met betrekking tot de uitvoering van vluchten te verstrekken inlichtingen;
 - c. de communicatie tussen deelnemers aan het luchtverkeer onderling en met de instanties en organisaties belast met het verlenen van luchtverkeersdiensten;
 - d. de in en ten behoeve van het luchtverkeer te gebruiken tekens en seinen;
 - e. het gebruik van het luchtruim anders dan door luchtverkeer; en
 - f. gedrag van het verkeer op een luchthaven.

- **Artikel 5.8**

Voor de aanvang van iedere vlucht, neemt de gezagvoerder kennis van alle gegevens en inlichtingen die voor de uitvoering van de vlucht van belang zijn.

- **Artikel 5.9**

- *In onderstaand artikel wordt gesteld dat een vliegplan ingediend te worden wanneer luchtverkeersleidingsdiensten worden verleend. Aangezien deltavliegers hier normaal gesproken geen gebruik van maken is het niet nodig een vliegplan in te dienen.*

- **1.** Voor de aanvang van iedere vlucht waaraan luchtverkeersleidingsdiensten worden verleend wordt door of namens de gezagvoerder een vliegplan ingediend overeenkomstig de bij of krachtens de algemene maatregel van bestuur, bedoeld in artikel 5.5, tweede lid, onderdeel c, gestelde regels. Het vliegplan bevat de gegevens en inlichtingen omtrent de voorgenomen vlucht.

...

- **Artikel 5.10**

- **1.** Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan bij ministeriële regeling het uitoefenen van het burgerluchtverkeer tijdelijk of blijvend beperken of verbieden boven Nederland of gedeelten daarvan:
 - a. om redenen van openbare orde en veiligheid;
 - b. om andere dringende redenen, waarbij het uitoefenen van de luchtvaart en omstandigheden of gebeurtenissen op het aardoppervlak elkaar kunnen beïnvloeden;
- **2.** Onze Minister van Defensie kan bij ministeriële regeling het uitoefenen van het burgerluchtverkeer beperken of verbieden om reden van militaire noodzaak.



- **Artikel 6.51**

- 1. Het is verboden bij of krachtens algemene maatregel van bestuur aan te wijzen gevaarlijke stoffen met een luchtvaartuig te vervoeren, ten vervoer aan te bieden of aan te nemen, alsmede te laden in of te lossen uit een luchtvaartuig, of tijdens het vervoer neer te leggen.

- **Hoofdstuk 7. Diverse bepalingen inzake luchtvaart**

In onderstaand artikel wordt gesproken over het aanwijzen van natuurlijke- of rechtspersonen die verplicht zijn tot het melden van een voorval. Uit het "Besluit melding voorvallen in de burgerluchtvaart" blijkt dat deltavliegers hiertoe niet verplicht zijn.

- **Titel 7.1. Melding van voorvallen**

- **Artikel 7.1**

- 1. Voorvallen worden gemeld aan Onze Minister van Verkeer en Waterstaat.
- 2. Bij algemene maatregel van bestuur worden natuurlijke personen of rechtspersonen aangewezen die verplicht zijn tot het melden van een voorval.
- 3. Bij regeling van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat worden nadere regels gesteld met betrekking tot de in het eerste lid bedoelde meldingen en kunnen regels worden gesteld voor het vrijwillig melden van tekortkomingen in de luchtvaart welke niet verplicht gemeld moeten worden maar die de melder als een reëel of mogelijk gevaar beschouwd.

- **Hoofdstuk 8. Luchthavens**

- **Titel 8.1. Algemeen**

- **Artikel 8.1**

- 1. Luchthavens zijn te onderscheiden in:
 - a. de luchthaven Schiphol,
 - b. overige burgerluchthavens, en
 - c. militaire luchthavens.
- 2. Overige burgerluchthavens zijn van regionale betekenis of van nationale betekenis. Deze luchthavens zijn van nationale betekenis indien:
 - a. zij zijn gelegen buiten provinciegrenzen zoals bepaald bij of krachtens de , of
 - b. dit bij wet is bepaald.
- 3. Luchthavens van nationale betekenis zijn:
 - a. de luchthaven Lelystad,
 - b. de luchthaven Eelde,
 - c. de luchthaven Maastricht, en
 - d. de luchthaven Rotterdam.
- 4. Indien het militaire gebruik van een militaire luchthaven, met uitzondering van de militaire luchthaven Twenthe, wordt beëindigd door intrekking van:
 - a. de aanwijzing op grond van de van die luchthaven als militaire luchthaven, of



- **b.** het luchthavenbesluit dat op deze luchthaven betrekking heeft,

en op die plaats een burgerluchthaven wordt gevestigd, dan is deze luchthaven van nationale betekenis.

In onderstaand artikel wordt gesteld dat het verboden is een luchtvaartuig op te stijgen of te landen buiten een luchthaven. In artikel 8a.50 van deze wet wordt echter gesteld dat hiervan vrijstelling gekregen kan worden door bepaalde typen luchtvaartuigen. In het "Besluit burgerluchthavens", artikel 20, is een opsomming gegeven van de bedoelde typen luchtvaartuigen. Zweefstoestellen, en dus ook deltavliegstoestellen, zijn hiervoor vrijgesteld voor zover het een landing betreft. Opstijgen dient echter wel van een luchthaven te gebeuren.

- **Artikel 8.1a**

- **1.** Het is verboden met een luchtvaartuig op te stijgen of te landen, anders dan van of op een luchthaven.

...

- **3.** Het is verboden een overige burgerluchthaven in bedrijf te hebben indien voor deze luchthaven geen luchthavenbesluit of luchthavenregeling geldt. ...

- **Hoofdstuk 8a. Bijzondere bepalingen luchthavens**

- **Titel 8A.1. Veilig gebruik van luchthavens**

- **Artikel 8a.1**

- **1.** Bij regeling van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kunnen regels worden gesteld omtrent de aanleg, de inrichting, de uitrusting en het gebruik van luchthavens met het oog op de orde en de veiligheid op die luchthavens. Hierbij kan een onderscheid worden gemaakt tussen categorieën luchthavens en tussen vormen van luchtvaart die gebruik maken van luchthavens.
- **2.** Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan ontheffing verlenen van de regels, bedoeld in het eerste lid. Deze ontheffing wordt slechts verleend indien:
 - **a.** als gevolg van bijzondere omstandigheden de regels in redelijkheid geen toepassing kunnen vinden, en
 - **b.** de veiligheid van de luchthaven en van het luchthavenluchtverkeer met het verlenen van een ontheffing niet in gevaar worden gebracht.

...

- **Titel 8A.5. Overige bepalingen**

- **Artikel 8a.50**

- **1.** De verbodsbepaling bedoeld in artikel 8.1a, eerste lid, is niet van toepassing op bij algemene maatregel van bestuur te bepalen luchtvaartuigen.
- **2.** Van de in artikel 8.1a, tweede tot en met vierde lid, genoemde verboden kan vrijstelling worden verleend door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat.

...



In onderstaand artikel wordt gesteld dat voor bepaalde typen luchtvaartuigen ontheffing verkregen kan worden voor het verbod buiten een luchthaven op te stijgen. In het "Besluit burgerluchthavens", artikel 21 wordt een opsomming gegeven van de typen luchtvaartuigen waar dit voor geldt. Onder andere zweefstoestellen en dus ook deltavliegstoestellen worden hier genoemd. Het is dus mogelijk om voor deltavliegen een terrein aan te vragen voor "Tijdelijk en Uitzonderlijk Gebruik", ook wel TUG genoemd. Een dergelijke aanvraag dient bij de provincie waarin het terrein is gelegen te gebeuren onder voorwaarden gesteld door de provincie. Normaal gesproken mag een TUG slechts voor 12 dagen per jaar gebruikt worden voor maximaal 48 vliegbewegingen, hoewel dit per provincie kan verschillen. Voor een terrein dat vaker gebruikt wordt dient er een luchthaven gecreëerd te worden door middel van het aanvragen van een luchthavenregeling.

- **Artikel 8a.51**

- **1.**Gedeputeerde staten kunnen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van een terrein ontheffing verlenen van het verbod, bedoeld in artikel 8.1a, eerste lid, indien het terrein wordt gebruikt door een luchtvaartuig dat behoort tot een bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen categorie.
- **2.**Een ontheffing kan onder beperkingen worden verleend. Aan een ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden.
- **3.**Bij regeling van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat worden regels gesteld over:
 - **a.** het terrein;
 - **b.** de wijze waarop het terrein wordt gebruikt;
 - **c.** de termijn waarbinnen gedeputeerde staten een besluit nemen op de aanvraag;
 - **d.** de wijze waarop Onze Minister van Verkeer en Waterstaat en de burgemeester van de gemeente waarin het terrein ligt, worden betrokken bij het verlenen van de ontheffing en bij het gebruik van het terrein.

- **Artikel 11.14**

- **1.**Het is degene, die een luchtvaartuig bedient, verboden na een ongeval of een landing, waarbij een ander is gedood of letsel of schade aan een ander is toegebracht, zich van de plaats van dat ongeval of die landing te verwijderen, tenzij hij behoorlijk de gelegenheid heeft geboden tot vaststelling van zijn identiteit en van de identiteit van dat luchtvaartuig.
- **2.**Niet strafbaar is degene, die een luchtvaartuig bedient en die zich na een ongeval of landing, bedoeld in het eerste lid, van de plaats van dat ongeval of die landing verwijdt doch binnen twaalf uren na dat ongeval of die landing en voordat hij als verdachte is aangehouden of verhoord, vrijwillig kennis geeft aan een van de in artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering bedoelde ambtenaren en daarbij zijn identiteit en de identiteit van het betrokken luchtvaartuig bekendmaakt.

15.6. Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart



In besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart (zie <http://wetten.overheid.nl/BWBR0010629/>) wordt een deltavliegtuig gedefinieerd als een bepaald type zweefstoel. In de definitie van een zweefstoel wordt gesteld dat het een luchtvaartuig is. Dit impliceert dat een deltavliegtuig ook een luchtvaartuig is. Verder wordt gesteld dat voor een zweefstoel en dus een deltavliegtuig de vrije vlucht niet afhankelijk is van een motor. Een deltavliegtuig voldoet aan deze eis (zie Definities (hoofdstuk 4.1)).

- **Artikel 1**

- **1.**In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

...

luchthaveninformatie:

- **1.**informatie overeenkomend met de betekenis van de in de Regeling seinen opgenomen grondtekens die op de luchthaven zijn uitgelegd,
- **2.**informatie van windrichting of sterkte, verkregen uit ter beschikking staande middelen, zoals windmeter en windzak,
- **3.**informatie omtrent omstandigheden die het gebruik van de luchthaven kunnen beperken,
- **4.**informatie over luchtverkeersactiviteiten op en in de nabijheid van de luchthaven,
- **5.**informatie over de te volgen taxiprocedures, of
- **6.**informatie over de te gebruiken parkeerplaatsen;

luchthaveninformatieverstrekker: persoon die op grond van dit besluit bevoegd is luchthaveninformatie te verstrekken;

VFR-vlucht: vlucht als bedoeld in artikel 1 van het Luchtverkeersreglement;

vliegtuig: gemotoriseerd luchtvaartuig met vaste vleugels, zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht gehouden kan worden door aerodynamische reactiekrachten op zijn vleugels;

wet: Wet luchtvaart;

zeilvliegtuig: zie definitie Deltavliegtuig (hoofdstuk 4.1)

zweefstoel: zie definitie Zweefstoel (hoofdstuk 4.1)



zweefvliegtuig: zweeftoestel met vaste vleugel.

In Artikel 11 wordt bepaald dat Artikel 2.1, eerste en tweede lid van de wet Luchtvaart, welke in een volgende paragraaf wordt besproken niet van toepassing is op deltavliegtuigen. In deze artikelen staat dat het verboden is een luchtvaartuig te bedienen zonder bewijs van bevoegdheid. Een en ander impliceert dat deltavliegers vrijgesteld zijn van het hebben van een brevet. Echter staan er in het tweede lid van Artikel 11 wel enkele voorwaarden voor deze ontheffing. Zo is er een eis voor minimum leeftijd, de verplichting voor het hebben van een aansprakelijkheidsverzekering en moet men kunnen aantonen over voldoende bekwaamheid te beschikken. Hoe dat laatste dient te worden ingevuld laat de wet in het midden. De aanbeveling is d.m.v. een door de KNVvL uitgegeven brevet, behaald aan een bij de KNVvL aangesloten deltavliegschool, dan wel een gelijkgesteld brevet behaald in het buitenland. Als gevolg van de ontheffing in Artikel 11 is de resterende tekst van het "Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart" niet relevant voor deltavliegers. Zo is er wettelijk gezien dan ook geen noodzaak voor het hebben van een medische verklaring zoals in hoofdstuk 4 van dit besluit wordt besproken. Wel kan het zo zijn dat de verplichte aansprakelijkheidsverzekering eisen in de polis heeft opgenomen m.b.t. het hebben van een medische verklaring.

Artikel 11

- **1.**Artikel 2.1, eerste en tweede lid, van de wet is niet van toepassing op:
 - ...
 - **f.** het bedienen van een zeilvliegtuig, onder door Onze Minister bij ministeriële regeling te stellen voorschriften en beperkingen;
 - ...
- **2.**Het eerste lid, onderdelen b tot en met m, is van toepassing indien de bestuurder:
 - **a.** de leeftijd van 16 jaar heeft bereikt, met dien verstande, dat de bestuurder van een zweeftoestel die een solovlucht uitvoert binnen zichtafstand van de luchthaven tot een maximum van 5 kilometer rondom de luchthaven, de leeftijd van 14 jaar heeft bereikt,
 - **b.** kan aantonen te beschikken over voldoende bekwaamheid om op een veilige manier deel te nemen aan het luchtverkeer, en
 - **c.** kan aantonen dat een verzekering is gesloten tegen de burgerrechtelijke aansprakelijkheid jegens derden als gevolg van het gebruik van het luchtvaartuig.

15.7. Besluit luchtvaartuigen 2008



In dit besluit worden o.a. nationaliteitskenmerken, registratie, bewijzen van luchtwaardigheid en geluidsnormen voor luchtvaartuigen besproken. Echter, het volledige besluit, evenals hoofdstuk 3 van de wet luchtvaart, waar vergelijkbare onderwerpen aan de orde komen, is niet van toepassing op deltavliegtuigen. Deltavliegtuigen zijn dan ook niet verplicht een PH-registratie te hebben of periodiek een keuring te ondergaan. De volledige tekst van dit besluit is terug te vinden op:

- **Artikel 2**

...

- **2.** Dit besluit en hoofdstuk 3 van de wet zijn niet van toepassing op de volgende soorten luchtvaartuigen:

...

- **h.** zeilvliegtuigen met een totale massa zonder piloot van minder dan 70 kg,
- **4.** Bij regeling van Onze minister dan wel Onze minister van Defensie kunnen voorschriften en beperkingen worden opgenomen ten aanzien van de in het tweede en derde lid genoemde luchtvaartuigen.

15.8. Besluit burgerluchthavens

Dit besluit is van toepassing op "overige burgerluchthavens". Dit zijn alle luchthavens met uitzondering van Schiphol en militaire luchthavens. In dit besluit wordt bepaald dat een luchthavenregeling volstaat bij luchthavens die uitsluitend wordt gebruikt door zweefstoestellen en/of micro light aeroplanes. Dat wil zeggen dat er dus geen luchthavenbesluit vereist is. De volledige tekst is te vinden op:

- **Hoofdstuk 2. Burgerluchthavens van regionale betekenis en burgerluchthavens van nationale betekenis**
- **Artikel 2**

Dit hoofdstuk is van toepassing op overige burgerluchthavens als bedoeld in artikel 8.1 van de wet.

- **Artikel 5**

- ...

- **2.** Vaststelling van een luchthavenregeling volstaat in ieder geval bij:

- ...

- b. een luchthaven die uitsluitend wordt gebruikt door zweefstoestellen;
- c. een luchthaven die uitsluitend wordt gebruikt door micro light aeroplanes;



- d. een luchthaven met uitsluitend een combinatie van het onder a, b of c bedoelde luchthavenluchtverkeer.
- ...
- **Hoofdstuk 4. Aanwijzing luchtvaartuigen die mogen opstijgen of landen van een terrein niet zijnde een luchthaven**
- **Artikel 20**

Als luchtvaartuig als bedoeld in artikel 8a.50, eerste lid, van de wet worden aangewezen:

- ...
- h. zweefstoelen voor zover het betreft de landing daarvan;
- ...
- **Artikel 21**

Als luchtvaartuig als bedoeld in artikel 8a.51 van de wet worden aangewezen:

- ...
- c. zweefstoelen;
- ...

15.9. Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen

De volledige tekst van deze regeling is te vinden op:

-
- **Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen**
 - **Artikel 1**

- **1.**In deze regeling wordt verstaan onder:
 - ...
 - –*duinsoaren*: met een zeilvliegtuig of schermzweefstoel vliegen op de hellingstijgwind aan de loefzijde van daarvoor geschikte kustverdedigingswerken;
 - ...
 - –*terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik*: terrein als bedoeld in artikel 8a.51 van de Wet luchtvaart;



- ...
- **Hoofdstuk 3. Regels veilig gebruik overige burgerluchthavens en terreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik**
- **§ 1. Reikwijdte**
- **Artikel 19**
 - **1.**Dit hoofdstuk is van toepassing op:
 - **a.** burgerluchthavens die niet onder de reikwijdte van hoofdstuk 2 vallen;
 - **b.** terreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik.
 - **2.**Dit hoofdstuk is niet van toepassing op:
 - **a.** burgerluchthavens die uitsluitend gebruikt worden om te duinsoaren;
 - **b.** terreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik die gebruikt worden door vliegtuigen die deelnemen aan een luchtvaartvertoning of die uitsluitend gebruikt worden om te duinsoaren.
- **§ 2. Algemene aanleg-, inrichtings-, uitrustings- en gebruiksvoorschriften**
- **Artikel 20**
 - **1.**Een luchthaven is zodanig gelegen dat:
 - **a.** het landen en opstijgen kan geschieden, zonder dat daarbij behoeft te worden gevlogen boven gebieden met aaneengesloten woonbebouwing of kunstwerken, met inbegrip van industrie- en havengebieden;
 - **b.** in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven voldoende geschikte gronden aanwezig zijn voor het uitvoeren van een nood- of voorzorgslanding;
 - **c.** de luchthaven bereikbaar is voor voertuigen van hulpdiensten.
 - **2.**Op of in de onmiddellijke nabijheid van een luchthaven die wordt gebruikt door gemotoriseerde luchtvaartuigen zijn voldoende en deugdelijke reddings- en brandblusmiddelen aanwezig voor het redden van mensenlevens en de bestrijding van branden van luchtvaartuigen alsmede voldoende en ter zake kundige personen voor de bediening van deze middelen.
 - **3.**Op een luchthaven is een windzak aanwezig die zowel de actuele windrichting als een globale indicatie van de windsnelheid boven de landingsplaats aangeeft.
 - **4.**De windzak is op een zodanige plaats opgesteld, dat deze door de gezagvoerder, zowel vanuit de lucht als vanaf de grond, goed kan worden waargenomen.



- **5.**De windzak is gevrijwaard van storende invloeden op richting en snelheid van de wind.
- **6.**De baan van een luchthaven is vlak en heeft een dusdanige samenstelling dat het de massa van het luchtvaartuig kan dragen.
- **7.**Indien het oppervlak van een start- of landingsplaats van een luchthaven bestaat uit een gewas dan mag de hoogte van het gewas geen belemmering zijn voor het starten en landen.
- **8.**De baan, taxibaan of landingsplaats van een luchthaven zijn gemarkeerd met een doelmatige markering.
- **9.**In het geval een openbare weg of spoorweg in de nabijheid van een luchthaven aanwezig is, dan geldt deze als een obstakel van 5 respectievelijk 5,5 meter boven die weg of spoorweg.
- **10.**De leden 1, 6, 7 en 9 zijn van overeenkomstige toepassing op een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik.
- **Artikel 21**

Een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik is niet gelegen:

- **a.** in een gebied waar het uitoefenen van het burgerluchtverkeer tijdelijk of blijvend is verboden op grond van artikel 5.10, eerste lid, van de Wet luchtvaart;
- **b.** binnen een op grond van artikel 45, tweede lid, onderdeel c, van het Luchtverkeersreglement aangewezen openbaar oefengebied voor nood- of voorzorgslandingen van burgerluchtvaartuigen;
- **c.** binnen een laagvlieggebied of onder of binnen een afstand van 3 zeemijlen van een laagvliegroute als bedoeld in de artikelen 4 en 5 van de Regeling VFR-nachtvluchten en minimum vlieghoogten voor militaire luchtvaartuigen, tenzij het gebruik zich beperkt tot vrijdagen na 17.00 uur plaatselijke tijd, zaterdagen, zondagen of nationale feestdagen.
- **Artikel 22**

- **1.**Het gebruik van een luchthaven voldoet aan de volgende eisen:
 - **a.** de exploitant wijst een beheerder aan;
 - **b.** de beheerder wordt door de exploitant belast met het dagelijkse toezicht op de luchthaven en in het bijzonder met het toezicht op de veiligheid en de goede orde op de luchthaven;
 - **c.** het gebruik van de luchthaven wordt door de exploitant vastgelegd in een register. In dit register worden ten minste de navolgende gegevens vermeld:



- 1°.het nationaliteits- en inschrijvingskenmerk, type luchtvaartuig tevens inhoudende de inrichting van het luchtvaartuig en de naam van de eigenaar c.q. houder;
- 2°.de naam van de gezagvoerder van het luchtvaartuig;
- 3°.de luchthaven, waarvan het luchtvaartuig het laatst is vertrokken, alsmede het tijdstip van aankomst;
- 4°.de luchthaven van bestemming, alsmede tijdstip van vertrek;
- 5°.de aard van de vlucht, alsmede het aantal inzittenden;
- 6°.de baan- en circuitrichting;
- d.de gegevens van het register worden ten minste 2 jaar bewaard.
- e.de exploitant draagt de volgende gegevens over aan de organisatie die verantwoordelijk is voor de uitgifte van luchtvaartpublicaties:
 - 1°.het feitelijke adres van de luchthaven;
 - 2°.de aangewezen geografische positie van de luchthaven in noordelijke breedte en oostelijke lengte;
 - 3°.naam en telefoonnummer van de beheerder van de luchthaven;
- f. het innemen van brandstof door een luchtvaartuig vindt plaats met uitgeschakelde motor en met stilstaande propeller of rotorbladen;
- g. de exploitant draagt er zorg voor dat het gebruik is afgestemd op de beschikbare landings- en parkeercapaciteit op de luchthaven.
- 2.Het eerste lid, onderdelen f en g, zijn van overeenkomstige toepassing op een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik, met dien verstande dat in plaats van 'de exploitant' wordt gelezen: de houder van de ontheffing, bedoeld in artikel 8a.51 van de Wet luchtvaart.
- § 8a. **Deltavliegtuigen en schermzweeftoestellen**
- Artikel 30a
 - 1.Een luchthaven die gebruikt wordt door een zeilvliegtuig of schermzweeftoestel en het gebruik hiervan voldoen, onverminderd het bepaalde in § 2, aan de volgende eisen:
 - a.de luchthaven is vrij van obstakels en oneffenheden welke gevaar kunnen opleveren bij een afgebroken start of noodlanding;



- **b.** de opstelplaats van de lier is gelegen op een afstand van ten minste 10 meter binnen de grens van de luchthaven;
 - **c.** de startplaats heeft een lengte van ten minste 50 meter en een breedte van ten minste 30 meter;
 - **d.** de opstelplaats voor een zeilvliegtuig is niet gelegen op de startplaats;
 - **e.** de landingsplaats heeft een lengte van ten minste 60 meter en indien gelijktijdig met meerdere zeilvliegtuigen of schermzweeftoestellen wordt geland, per zeilvliegtuig of schermzweeftoestel een breedte van ten minste twee maal de spanwijdte van het betreffende zeilvliegtuig of schermzweeftoestel;
 - **f.** de landingsplaats is niet gelegen op de lierbaan, startplaats of opstelplaats;
 - **g.** indien binnen een gebied met een straal van 500 meter vanuit de vastgestelde geografische positie van de luchthaven obstakels steken door een denkbeeldig horizontaal vlak op een hoogte van 45 meter boven het hoogst gelegen punt binnen de luchthaven, neemt de exploitant ter waarborging van het veilig gebruik van de luchthaven maatregelen met betrekking tot die obstakels;
 - **h.** de luchthaven is zodanig gelegen dat in het verlengde van de baan geen obstakels steken door een denkbeeldig vlak dat met de breedte van de baan als basis, oploopt met een helling van 1:5 (hoogte:afstand) en divergeert met 10% tot op een afstand van 225 meter van de baan;
 - **i.** de luchthaven is zodanig gelegen dat ter weerszijden van de baan geen obstakels steken door een denkbeeldig vlak dat met de lengte van de baan als basis, oploopt met een helling van 1:2 (hoogte:afstand) en aansluit op het horizontale vlak, bedoeld in onderdeel g.
- **2.** Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik dat gebruikt wordt door een zeilvliegtuig of schermzweeftoestel.
- **Artikel 30b**
 - **1.** Het gebruik van een luchthaven door een zeilvliegtuig of schermzweeftoestel voldoet, onverminderd het bepaalde in § 2, aan de volgende eisen:
 - **a.** gedurende het opstijgen en landen zijn er geen onbevoegde personen en obstakels aanwezig op de lierbaan, de startplaats en de landingsplaats;
 - **b.** het opstijgen of doen opstijgen van een zeilvliegtuig of schermzweeftoestel door middel van een lier vindt alleen plaats indien de vallende lierkabel niet buiten de grens van de luchthaven kan vallen en geen letsel aan personen of schade aan zaken zal kunnen veroorzaken;



- **c.** de lierkabel wordt binnen de grenzen van de luchthaven in een rechte lijn uitgebracht;
 - **d.** het afwerpen van de sleepkabel door een sleepvliegtuig vindt alleen plaats als de sleepkabel niet buiten de grens van de luchthaven kan vallen en geen letsel aan personen of schade aan zaken zal kunnen veroorzaken;
 - **e.** behoudens in geval van de koppeling van een zeilvliegtuig of een schermzweeftoestel aan een sleepvliegtuig, is het gelijktijdig landen of starten van een zeilvliegtuig of schermzweeftoestel en een sleepvliegtuig niet toegestaan;
 - **f.** de lierhoogte overschrijdt niet de ondergrens van de ter plaatse geldende TMA;
 - **g.** de lierhoogte overschrijdt niet de ter plaatse geldende minimum vlieghoogte, tenzij een NOTAM is uitgegeven of een publicatie in de luchtvaartgids heeft plaatsgevonden inhoudende de vermelding van locatie, lierhoogte en telefoonnummer.
- **2.** Artikel 22, eerste lid, onderdeel c, onder 1, 3, 4 en 6 zijn niet van toepassing op een luchthaven als bedoeld in het eerste lid.
 - **3.** Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik dat gebruikt wordt door een zeilvliegtuig of schermzweeftoestel.
 - **4.** Een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik wordt door een zeilvliegtuig of schermzweeftoestel niet gebruikt:
 - **a.** binnen een afstand van 6 zeemijlen van de grens van de CTR van de luchthaven, Schiphol, Maastricht, Rotterdam, Eelde, De Kooij of Eindhoven, tenzij de ontheffinghouder zich ervan heeft vergewist dat zijn activiteit de veilige uitvoering van het luchtverkeer van en naar de betreffende luchthaven niet belemmert;
 - **b.** binnen een afstand van 3 zeemijlen van de grens van de CTR van een andere luchthaven dan genoemd in onderdeel a, tenzij de ontheffinghouder zich ervan heeft vergewist dat zijn activiteit de veilige uitvoering van het luchtverkeer van en naar de betreffende luchthaven niet belemmert;
 - **c.** binnen een afstand van 3 zeemijl van de grens van een luchthaven waarboven geen CTR is ingesteld, tenzij de ontheffinghouder zich ervan heeft vergewist dat zijn activiteit de veilige uitvoering van het luchtverkeer van en naar de betreffende luchthaven niet belemmert.
- **Hoofdstuk 4. Procedurebepalingen**
 - **Artikel 35**
 - **1.** De termijn voor het nemen van een besluit op de aanvraag voor een ontheffing als bedoeld in artikel 8a.51 van de Wet luchtvaart bedraagt vier weken.



- **2.**De ontheffing wordt niet verleend dan nadat gedeputeerde staten over de aanvraag tot ontheffing overleg hebben gevoerd met de burgemeester van de gemeente waarin het betreffende terrein ligt.
 - **3.**De houder van de ontheffing meldt ten minste 24 uur voor de dag dat het terrein zal worden gebruikt dit voornemen schriftelijk of per e-mail aan de minister en de burgemeester van de gemeente waarin het betreffende terrein ligt.
 - **Artikel 36**
 - **1.**De minister kan ontheffing verlenen van de voorschriften die op grond van hoofdstuk 3 gelden voor een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik. Deze ontheffing wordt slechts verleend indien:
 - **a.** als gevolg van bijzondere omstandigheden de voorschriften in redelijkheid geen toepassing kunnen vinden, en
 - **b.** de veiligheid van het terrein en van het luchtverkeer dat van het terrein gebruik maakt met het verlenen van een ontheffing niet in gevaar worden gebracht.
- 2.**Aan de ontheffing, bedoeld in het eerste lid, kunnen voorschriften of beperkingen worden verbonden.

15.10. Luchtverkeersreglement

Vervallen per 12-12-2014. De Standardised European Rules of the Air (SERA) gelden als vervanging van deze belangrijke luchtverkeersregels. Zie paragraaf 15.20

De volledige tekst van het reglement is te vinden op:

15.11. Regeling gebruik hoogtemeter

De volledige tekst van deze regeling is te vinden op:

-
- **Begripsbepalingen**
 - **Artikel 1**

In deze regeling en de daarop berustende bepalingen verstaan onder:

- a) Altimeter Setting Region, afgekort ASR: hoogtemeter- instellingsgebied;
- b) grondkoers: de projectie op het aardoppervlak van de vliegbaan van een luchtvaartuig waarvan de richting op enig punt wordt uitgedrukt in graden ten opzichte van het ware (T), het magnetische (M) of het kaartnet-noorden (G);
- c) hoogte: de verticale afstand tussen een vlak, een punt of als een punt te beschouwen voorwerp en een referentievlak, referentiepunt of als referentiepunt te beschouwen voorwerp;
- d) overgangshoogte: de hoogte boven gemiddeld zeeniveau waarop en waar beneden de vlieghoogte wordt uitgedrukt in hoogte boven gemiddeld zeeniveau;



- e) overgangsniveau: het laagst beschikbare vliegniveau boven de overgangshoogte;
- f) QFE: de atmosferische druk op het aardoppervlak;
- g) QNH: de QFE herleid tot gemiddeld zeeniveau in de ICAO-standaardatmosfeer;
- h) voet, afgekort ft: de gelijke lengte aan 0,3048 m.

- **Vliegniveausysteem**

- **Artikel 2**

- **1.** Vliegniveau nul is gelegen op het atmosferische drukvlak van 1013.2 hPa. Opeenvolgende vliegniveaus zijn gescheiden door een drukinterval dat overeenkomt met ten minste 500 ft. in de ICAO-standaardatmosfeer.
- **2.** Een vliegniveau wordt aangeduid met de hoofdletters FL gevolgd door een getal, dat overeenkomt met een honderdste deel van de desbetreffende hoogte in voeten in de ICAO-standaardatmosfeer.

- **Overgangshoogte en overgangsniveau**

- **Artikel 3**

- **1.** De overgangshoogte in het vluchtinformatiegebied Amsterdam is voor IFR-vluchten 915m (3000 ft) en voor VFR-vluchten 1070m (3500 ft).
- **2.** Het overgangsniveau in het vluchtinformatiegebied Amsterdam is gelegen op of boven 1220m (4000 ft) boven gemiddeld zeeniveau.

- **Artikel 4**

Het overgangsniveau, bedoeld in artikel 3, tweede lid, wordt elk uur vastgesteld door het KNMI en zo snel mogelijk aan de betreffende verlener van luchtverkeersdiensten doorgegeven.

- **Afdeling II. Gebruik hoogtemeter**

- **Hoogtemeterinstellingsgebieden**

- **Artikel 5**

- **1.** In het vluchtinformatiegebied Amsterdam en de daarbuiten gelegen luchtruimten boven het Nederlandse deel van het continentaal plat zijn de volgende hoogtemeterinstellingsgebieden ingesteld:
 - **a.** ASR Amsterdam;
 - **b.** ASR Maastricht;
 - **c.** ASR North Sea South;
 - **d.** ASR North Sea North.



- ...
- **Hoogtemeterinstelling**
- **Artikel 6**
 - **1.** Vóór het opstijgen moet ten minste één drukhoogtemeter worden ingesteld op de QNH van de luchthaven.
 - **2.** Bij het tijdens de stijgvlucht passeren van de overgangshoogte moet ten minste één drukhoogtemeter zijn ingesteld op de drukwaarde van 1013.2 hPa.

- **Artikel 7**

Tijdens een vlucht op een kruishoogte op of beneden de overgangshoogte moet ten minste één drukhoogtemeter zijn ingesteld op regionale QNH.

- **Artikel 8**

- **1.** Bij het tijdens de daalvlucht passeren van het overgangsniveau moet ten minste één drukhoogtemeter worden ingesteld op QNH van de luchthaven.

- ...
- **Artikel 9**

Kruishoogte en andere vlieghoogtes moeten worden uitgedrukt in:

- **a.** vliegniveau, voor het deel van de vlucht op of boven het overgangsniveau;
- **b.** hoogte boven gemiddeld zeeniveau, voor het deel van de vlucht beneden het overgangsniveau.

Artikel 10 en 11 gaan verder in op kruishoogte tijdens horizontale vluchten. Aangezien het voor deltavliegers niet mogelijk is een constante hoogte te behouden zijn deze niet relevant.

15.12. Regeling luchtvaartvertoningen

In de regeling luchtvaartvertoningen worden bepaald waaraan luchtvaartvertoningen moeten voldoen. Een luchtvaartvertoning kan een demonstratie zijn, maar ook een wedstrijd valt hieronder. Het gedeelte van deze regeling waarin wordt besproken waar de organisatie van een luchtvaartvertoning aan moet voldoen is hier niet geciteerd, omdat dit voor veel leden niet relevant is. De organisatie van een luchtvaartvertoning wordt verwezen naar de volledige tekst van de regeling op Wel aan de orde komen de relevante gedeeltes voor deelnemers aan luchtvaartvertoningen.

- **§ 1. Algemene bepalingen**



- **Artikel 1**

- ...
- **2.**Voorts wordt in deze regeling verstaan onder:
 - ...
 - **d.** deelnemer: een persoon die op basis van artikel 18, eerste lid, als deelnemer tot de luchtvaartvertoning is toegelaten;
 - **e.** demonstratietoestel: een luchtvaartuig dat onderdeel uitmaakt van de luchtvaartvertoning, onderverdeeld in de volgende categorieën:
 - **1°.** categorie A: vliegtuig, zweefvliegtuig, helikopter, luchtschip;
 - **2°.** categorie B: vrije ballon;
 - **3°.** categorie C: zeilvliegtuig, schermvliegtuig, valschermscherm, modelvliegtuig, kabelvlieger en kleine ballon;
 - **f.** langsvlucht: een vlucht waarbij een demonstratietoestel in een éénparige en rechte lijn boven het vertoningsterrein vliegt;
 - **g.** luchthaveninformatieverstrekker: een persoon met een bewijs van bevoegdheid als bedoeld in artikel 17, onderdeel d, van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, dat geldig is voor de luchtvaartvertoning;
 - **h.** luchtvaartvertoning: een evenement met één of meer demonstratietoestellen in de lucht, georganiseerd om aan publiek amusement te verschaffen, behoudens:
 - **1°.** evenementen die uitsluitend bestaan uit maximaal vijf vrije ballonnen;
 - **2°.** evenementen die uitsluitend bestaan uit de demonstratietoestellen: zeilvliegtuigen, schermvliegtuigen, valschermschermen, modelvliegtuigen, kabelvliegers of kleine ballons;
 - **3°.** evenementen die bestaan uit een combinatie van de onder 2° bedoelde demonstratietoestellen mits deze niet in een onderdeel worden samengevoegd;
 - ...
- **3.** Onder luchtvaartvertoning wordt mede verstaan een luchtvaartwedstrijd, georganiseerd om aan publiek amusement te verschaffen.
- **4.** Voor de toepassing van deze regeling wordt onder luchtvaartwedstrijd als bedoeld in het derde lid, verstaan elk binnen het vertoninggebied uitgevoerd onderdeel met een of meer demonstratietoestellen in de lucht ter vaststelling of vergelijking van prestaties hetzij van de deelnemers, hetzij van de demonstratietoestellen.

- **Artikel 18**

1. De vertoningdirecteur laat als deelnemer aan een luchtvaartvertoning slechts toe een persoon die beschikt over een geldige vertoninglicentie, afgegeven door de Koninklijke Nederlandse



Vereniging voor Luchtvaart op basis van de eisen van tabel 3 van de bijlage, behorend bij deze regeling ...

In tabel 3 van de bijlage is geen waarde gegeven voor de minimale vereiste hoeveelheid vliegreuren. In de voetnoot staat het volgende:

Voor de bestuurder van een zeilvliegtuig of valschermsweeftoestel is geen bepaald minimum vereist; een bestuurder van een dergelijk toestel heeft de directeur er echter van overtuigd dat hij bekwaam is zijn voorgenomen vertoning uit te voeren.

● **Artikel 20**

- **1.**De vertoningdirecteur stelt een schriftelijke instructie op die op een zodanig tijdstip aan de deelnemers wordt toegezonden, dat deze hiervan genoegzaam kennis kunnen nemen. Deze schriftelijke instructie bevat ten minste:

- **a.** de plaats, de datum, de tijd en de duur van de luchtvaartvertoning;
- **b.** het vertoningprogramma;
- **c.** het tijdstip van de mondelinge instructie(s);
- **d.** een kaart van de locatie waarop zijn aangegeven de ligging van de publieklijn, de vertoninglijn, het vertoningsterrein, het vertoninggebied, de wachtgebieden en het BVG, voor zover van kracht;
- **e.** informatie betreffende:
 - **1°.** aankomst en vertrek van de deelnemers,
 - **2°.** van belang zijnde radiofrequentie(s),
 - **3°.** procedures tijdens de luchtvaartvertoning,
 - **4°.** voor de luchtvaartvertoning van belang zijnde bijzonderheden;
- **f.** de plaatselijke vluchten, en
- **g.** procedures voor behandeling van de demonstratietoestellen op de grond, taxiën, parkeren en tanken, uitsluitend indien deze anders zijn dan de gebruikelijke.

- **2.**De vertoningdirecteur heeft een kopie van de vergunning ter inzage voor de deelnemers.

- **3.**De vertoningdirecteur draagt er zorg voor dat op iedere dag van de luchtvaartvertoning ten behoeve van de uitvoering van de onderdelen onder zijn leiding een mondelinge instructie, onder meer bevattend de meest recente informatie, aan de deelnemers wordt gegeven.

Tijdens deze mondelinge instructie worden ten minste besproken:

- **a.** paragraaf 5 van deze regeling;
- **b.** de plaatselijke vluchten;
- **c.** de weersomstandigheden, zowel de actuele als de voor de duur van de vertoning verwachte;



- **d.** een gedetailleerd vertoningprogramma met inbegrip van radio-oproepnamen en vliegactiviteiten voor en na de luchtvaartvertoning;
 - **e.** informatie betreffende:
 - **1°.** bij de luchtvaartvertoning te gebruiken radiofrequentie(s),
 - **2°.** procedures tijdens de luchtvaartvertoning, en
 - **3°.** voor de luchtvaartvertoning van belang zijnde bijzonderheden;
 - **f.** de ligging van de publieklijn, de vertoninglijn, het vertoningsterrein, het vertoninggebied, de wachtgebieden en het BVG, voor zover van kracht.
- **Artikel 21**
 - **1.** De vertoningdirecteur laat vertoningvluchten plaatsvinden onder weersomstandigheden die gelijk aan of gunstiger zijn dan de minimum weersomstandigheden vermeld in tabel 4 van de bijlage, behorend bij deze regeling. Indien restrictievere eisen ten aanzien van weersomstandigheden zijn gesteld op grond van de luchtverkeersdienstverleningsklasse, vastgesteld ingevolge artikel 18 van de Regeling luchtverkeersdienstverlening, ter plaatse of in de aanwijzing van een BVG, dan gelden die in plaats van tabel 4 van de bijlage, behorend bij deze regeling.
 - **2.** De vertoningdirecteur draagt er zorg voor dat vooraf en tijdens de luchtvaartvertoning rekening wordt gehouden met meteorologische variabelen, waaronder in ieder geval windsnelheid en neerslag.
 - **§ 5. Verplichtingen voor de deelnemer**
 - **Artikel 30**
 - **1.** Een deelnemer voert geen vertoningvlucht uit, indien hij niet een mondelinge instructie als bedoeld in artikel 20, derde lid, heeft ontvangen.
 - **2.** Een deelnemer die niet in staat is te voldoen aan het eerste lid, neemt voor de aanvang van de luchtvaartvertoning contact op met de vertoningdirecteur om de mondelinge instructie als bedoeld in artikel 20, derde lid, te ontvangen.
 - **Artikel 31**

Indien bij een luchtvaartvertoning een luchthaveninformatieverstrekker aanwezig is, is de deelnemer verplicht:

 - **a.** voor aanvang van zijn onderdeel contact op te nemen met de luchthaveninformatieverstrekker om zich te laten informeren over de juistheid van het tijdstip van zijn vertoningvlucht en over de situatie in het vertoninggebied;
 - **b.** voor aanvang van zijn onderdeel voortdurend op de aangewezen radiofrequentie(s) te luisteren en een tweezijdige radioverbinding tot stand te brengen met de luchthaveninformatieverstrekker;



- c. naar aanleiding van door de luchthaveninformatieverstrekker verkregen inlichtingen zodanige actie te ondernemen dat bij de uitvoering van zijn vertoningvlucht personen of zaken niet in gevaar worden of kunnen worden gebracht;
- d. de luchthaveninformatieverstrekker op de hoogte te brengen van de afronding van de uitvoering van zijn vertoningvlucht.

- **Artikel 33**

De deelnemer vliegt niet met het demonstratietoestel boven het publiekgebied ...

- **Artikel 34**

- 1. De deelnemer met een categorie A demonstratietoestel, zeilvliegtuig of valschermsweeftoestel zorgt ervoor dat ten aanzien van de vertoningvlucht:
 - a. de vertoninglijn en de minimum scheidingsafstanden zoals weergegeven in tabel 5 van de bijlage, behorend bij deze regeling, in acht worden genomen;
 - b. de vastgestelde minimum vlieghoogte in acht wordt genomen;
 - c. de uitvoering van het onderdeel niet eerder begint dan na het bereiken van de vastgestelde minimum vlieghoogte en de minimum scheidingsafstanden zoals weergegeven in tabel 5 van de bijlage, behorend bij deze regeling, in acht worden genomen;
 - d. manoeuvres zodanig worden uitgevoerd dat de vertoninglijn niet wordt overschreden;
 - e. geen convergerende vluchten in de richting van de vertoninglijn worden uitgevoerd;
 - f. in een luchtverkeersdienstverleningsgebied klasse C tot en met G niet wordt gevlogen met een snelheid groter dan 250 knopen, tenzij in de vergunning dan wel bij de aanwijzing van een BVG een grotere snelheid is vastgesteld;
 - g. de minimum zichtweersomstandigheden zoals vastgesteld in tabel 4 van de bijlage, behorend bij deze regeling, in acht worden genomen, onverminderd het bepaalde in artikel 20.
- 2. Het eerste lid, onderdelen a en b, is niet van toepassing indien:
 - a. het demonstratietoestel na de start een van het publiek af gerichte bocht maakt teneinde naar de vertoninglijn en de minimum hoogte te worden gemanoeuvreed;
 - b. na het beëindigen van de vertoning het demonstratietoestel naar de baan wordt gestuurd, waarbij de hartlijn van de baan niet richting het publiek overschreden wordt.

- **Artikel 36**

- ...
- 2. De deelnemer zorgt ervoor dat, indien hij met een valschermsweeftoestel, schermvliegtuig of zeilvliegtuig vliegt, het toestel geen inbreuk maakt op de scheidingsafstand die ten minste gelijk



is aan de lengte van de uitgevierde lijn tussen een lierinstallatie of ander hulpmiddel en het toestel met dien verstande dat de horizontale afstand niet minder is dan 30 meter.

Tabel 4, behorend bij artikel 21, eerste lid, en artikel 34, eerste lid, onderdeel g

Minimum weersomstandigheden				
Demonstratietoestel	Type demonstratie		Weerminima	
			Wolken basis	Zicht
Klasse C demonstratietoestellen	Langs- of vlakke kunstvluchten	Solo vluchten	150 m	1,5 km
		Formaties	150 m	3,0 km
	Volledige kunst vluchten	Formaties	150 m	3,0 km
		Solo vluchten	800 ft	5,0 km
...	...	...	...	...

Tabel 5, behorend bij artikel 22, onderdeel a

Minimum scheidingsafstanden		
Maximum snelheid in kt IAS die bereikt wordt tijdens de demonstratie	Type vertoning	
	Langsvluchten	Kunstvluchten
Minder dan 100 kt	50 meter	100 meter
...	...	...

15.13. Regeling vluchtuitvoering

Deze regeling is grotendeels niet relevant voor deltavliegers. Wel wordt omschreven wat in een journaal vermeldt moet worden, een van de verplicht mee te voeren documenten tijdens het vliegen. Behalve het journaal zijn er nog meer documenten die meegevoerd moeten worden. Geen van deze documenten is echter nodig voor deltavliegen, vanwege verschillende vrijstellingen. De volledige tekst van deze regeling is te vinden op:

- § 2. Luchtwerk tegen vergoeding en een vlucht niet tegen vergoeding
- Artikel 2



Deze paragraaf is van toepassing op luchtwerk tegen vergoeding en op een vlucht niet tegen vergoeding.

- **Artikel 4**

- ...
- **2.** Het journaal vermeldt ten minste:
 - **a.** de datum, de plaats en het tijdstip van aanvang en einde van de vlucht;
 - **b.** de duur van de vlucht;
 - **c.** de aard van de vlucht;
 - **d.** de naam en taak van elk lid van het boordpersoneel;
 - **e.** technische storingen, opgelopen schade en verrichte herstellingen die tijdens de vlucht zijn voorgekomen, respectievelijk zijn uitgevoerd;
 - **f.** ongevallen, bijzondere voorvallen en overschrijding van de gestelde gebruiksgrenzen die zich hebben voorgedaan.

- **Artikel 5**

De door de gezagvoerder mee te voeren documenten, bedoeld in artikel 4.8 van de wet, zijn:

- ...
- **e.** het journaal, bedoeld in artikel 4;
- ...

15.14. Besluit melding voorvallen in de burgerluchtvaart

In dit besluit wordt men verplicht voorvallen in de burgerluchtvaart te melden aan het ministerie van verkeer en waterstaat. Dit geldt echter alleen voor de gezagvoerder van een luchtvaartuig met straalaandrijving of een vliegtuig voor openbaar vervoer dat onder toezicht staat van een lidstaat van de EU. Deltavliegers zijn hiertoe dus niet verplicht. De volledige tekst is te vinden op:

Artikel 1

- **1.** Natuurlijke personen en rechtspersonen als bedoeld in artikel 4, eerste lid, van van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 13 juni 2003 inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart (PbEU L 167) zijn verplicht tot het melden van voorvallen aan Onze Minister van Verkeer en Waterstaat.



○ ...

15.15. Regeling navigatie- en telecommunicatie-installaties

De volledige tekst van deze regeling is te vinden op

- **Begripsbepalingen**
- **Artikel 1**

In deze regeling wordt verstaan onder:

Mode S/ELS: een SSR-transponder waarbij aan ieder luchtvaartuig een uniek ICAO 24-bits adres wordt toegekend dat gebruikt wordt voor selectieve ondervraging waarbij onder andere de vluchtidentificatie via een gegevensverbinding naar luchtverkeersleidingssystemen en grondsystemen wordt verstuurd (Elementary Surveillance);

NSA Amsterdam: bijzonder luchtverkeersgebied zoals opgenomen in bijlage A bij de Regeling luchtverkeersdienstverlening, onder verwijzing naar de luchtvaartgids, volume I, hoofdstuk ENR 6 (North Sea Area Amsterdam);

SSR-transponder: een radarbeantwoordingssysteem met informatie over de identiteit en eventueel de hoogte van het luchtvaartuig (secondary surveillance radar-transponder);

- **Artikel 7**

- **1.** Voor het uitvoeren van een VFR-vlucht in het vluchtinformatiegebied Amsterdam, behalve in gebieden met de classificatie G beneden 1200 voet AMSL buiten de NSA Amsterdam, is een luchtvaartuig uitgerust met een SSR-transponder met mode S/ELS, die voldoet aan de eisen bedoeld in bijlage 10, Boek IV (Surveillance Radar and Collision Avoidance Systems) van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart.
- **2.** Het eerste lid is niet van toepassing op een zweefvliegtuig, zeilvliegtuig, schermvliegtuig of ballon tenzij een zweefvliegtuig, zeilvliegtuig, schermvliegtuig of ballon zich bevindt in de door de Minister in overeenstemming met de Minister van Defensie voor transpondergebruik aangewezen bijzondere luchtverkeersgebieden als bedoeld in de Regeling luchtverkeersdienstverlening.

- **Artikel 7a**

- **1.** Onverminderd de in het betrokken luchtruim geldende regels, is het voeren van een Mode S SSR-transponder verplicht voor alle luchtvaartuigen die gebruik maken van een **Transponder Mandatory Zone** als opgenomen in bijlage G1 bij de Regeling luchtverkeersdienstverlening.
- **2.** Het eerste lid is binnen onderstaande gebieden van maandag tot en met vrijdag en op nationale feestdagen tussen 09.00–17.00 uur plaatselijke tijd niet van toepassing op schermzweefstoestellen en zeilvliegtuigen:

a. TMZ A	Van 1200 ft AMSL tot FL45
----------	---------------------------



b. TMZ B	Van 1200 ft AMSL tot FL45
c. TMZ C	Van 1200 ft AMSL tot FL45
d. TMZ D	Van 1200 ft AMSL tot 2500 ft AMSL
e. TMZ E	Van 1200 ft AMSL tot FL45
f. TMZ Eelde	Van 1200 ft AMSL tot 1500 ft AMSL
g. TMZ G1	Van 1200 ft AMSL tot FL45
h. TMZ Maastricht	Van 1200 ft AMSL tot 1500 ft AMSL
i. TMZ Rotterdam	Van 1200 ft AMSL tot 2500 ft AMSL

○

- **Gebruik van transponders**

In Artikel 8 wordt het correcte gebruik van een transponder beschreven. Omdat er op het moment geen geschikte transponders voor deltavliegtuigen op de markt zijn, is dit nog niet relevant. Uiteraard blijft het verbod om zonder transponder in een TMZ te vliegen van kracht, met uitzondering van de in Artikel 7a lid 2 genoemde uitzonderingen voor deltavliegtuigen.

- **Artikel 10**

- **1.** Voor het uitvoeren van een VFR vlucht in het vluchtinformatiegebied Amsterdam zijn de volgende voorschriften voor het gebruik van een SSR-transponder van toepassing:
 - a. het gebruik van een SSR-transponder met mode S/ELS en met automatische hoogterapportering in mode C is verplicht in het luchtruim met de classificatie A, B, C, D, E of F en in de NSA Amsterdam;



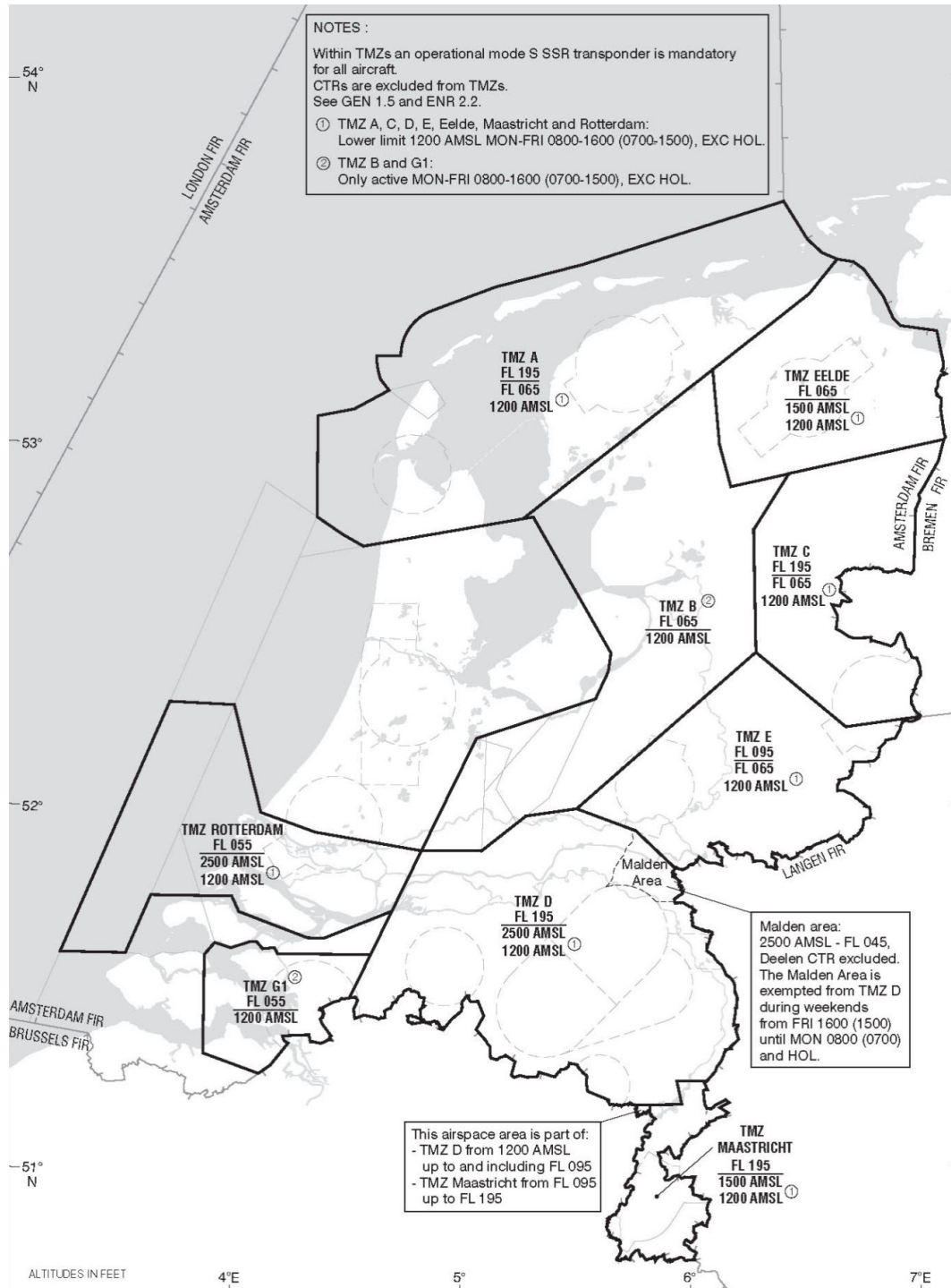
- **b.** het gebruik van een SSR-transponder met de mode S/ELS en met automatische hoogterapportering in mode C is verplicht in het overige luchtruim met de classificatie G op en boven 1200 voet AMSL;
- ...

15.16. Regeling luchtverkeersdienstverlening

De volledige tekst is te vinden op:

- **Bijlage G1. Behorende bij artikel 9 van de Regeling luchtverkeersdienstverlening**

In deze bijlage zijn de verschillende TMZ's aangegeven op een kaart en omschreven in een tabel. Op deze kaart staan per TMZ twee of drie waardes. Indien drie waardes vermeld, is de eerste waarde de bovengrens van de TMZ, de tweede waarde de ondergrens buiten kantooruren, de derde waarde de ondergrens binnen kantooruren. Bij twee waardes is de eerste waarde de bovengrens van de TMZ en de tweede waarde de ondergrens binnen kantooruren. Buiten kantooruren zijn deze TMZ niet actief. Op deze kaart staan niet de vrijstellingen voor deltavliegtuigen die de effectieve ondergrens binnen kantooruren verhoogt naar FL45 voor TMZ A,B,C,E en G1, verhoogt naar 2500 ft voor TMZ D en Rotterdam en verhoogt naar 1500 ft voor TMZ Eelde en Maastricht.



1. TMZ – permanent

a. TMZ A	– De laterale begrenzing komt overeen met de Nieuw Milligen TMA A. – De ondergrens is FL 065.
----------	---



b. TMZ C	– De laterale begrenzing komt overeen met de Nieuw Milligen TMA C. – De ondergrens is FL 065
c. TMZ D	– De laterale begrenzing is gelijk aan de Nieuw Milligen TMA D en omvat niet het luchtruim onder de Schiphol TMA 3, 4 en 5. – De ondergrens is 2500 ft AMSL. – Laterale begrenzing van Malden: Vanaf de kruising van de snelweg A50 met de rivier de Neder-Rijn de zuidelijke rivieroever van de Neder-Rijn naar het oosten volgen tot aan de Amsterdam FIR grens, vervolgens via de Amsterdam FIR grens naar het zuiden tot aan 51°44'35"00 N herkenbaar als het midden van het bosgebied oost van de grens, vanaf 51°44'35"00 N een lijn langs radiaal 270 naar de Volkel CTR, via de noordelijke begrenzing van de Volkel CTR naar de snelweg A50 en vervolgens via de snelweg A50 naar het noorden tot aan de kruising met de rivier de Neder-Rijn.
d. TMZ E	– De laterale begrenzing komt overeen met de Nieuw Milligen TMA E. – De ondergrens is FL065.
e. TMZ Eelde	– De laterale begrenzing komt overeen met de Eelde TMA – De ondergrens is 1500 ft AMSL.
f. TMZ Maastricht	– De laterale begrenzing komt overeen met de Maastricht TMA 1 en 2, met uitzondering van de Schinveldgebieden op bepaalde tijden. – De ondergrens is 1500 ft AMSL.
g. TMZ Rotterdam	– De laterale begrenzing in het noorden, oosten en westen is gelijk aan de buitenste contouren van de Rotterdam TMA 1, 2 en 3. De zuidelijke begrenzing van TMA 1 en 2 is vervangen door de waters Hollandsch Diep en Grevelingen te definiëren als rechte lijnen tussen de co-ordinaten: 51°43'11"N 004°41'50"E; 51°38'38"N 004°23'46"E; 51°38'42"N 004°19'24"E; 51°42'55"N 004°01'05"E; 51°45'28"N 003°59'10"E; 51°45'28"N 003°37'37"E. – De ondergrens is 2500 ft AMSL.

2. TMZ – op werkdagen van 0900-1700 lokale tijd:

a. TMZ A	– De laterale begrenzing komt overeen met de Nieuw Milligen TMA A. – De ondergrens is 1200 voet AMSL.
b. TMZ B	– De laterale begrenzing komt overeen met de Nieuw Milligen TMA B en omvat ook het luchtruim onder de Schiphol TMA 3, 4 en 5. – De ondergrens is 1200 voet AMSL.



c. TMZ C	– De laterale begrenzing komt overeen met de Nieuw Milligen TMA C. – De ondergrens is 1200 voet AMSL.
d. TMZ D	– De laterale begrenzing is gelijk aan de Nieuw Milligen TMA D en omvat niet het luchtruim onder de Schiphol TMA 3, 4 en 5. – De ondergrens is 1200 voet AMSL.
e. TMZ E	– De laterale begrenzing komt overeen met de Nieuw Milligen TMA E. – De ondergrens is 1200 voet AMSL.
f. TMZ Eelde	– De laterale begrenzing komt overeen met de TMA Eelde – De ondergrens is 1200 voet AMSL.
g. TMZ G1	– De laterale begrenzing komt overeen met de Nieuw Milligen TMA G1. – De ondergrens is 1200 voet AMSL.
h. TMZ Maastricht	– De laterale begrenzing komt overeen met de Maastricht TMA 1 en 2, met uitzondering van de Schinveldgebieden op bepaalde tijden. – De ondergrens is 1200 voet AMSL.
i. TMZ Rotterdam	– De laterale begrenzing in het noorden, oosten en westen is gelijk aan de buitenste contouren van de Rotterdam TMA 1, 2 en 3. De zuidelijke begrenzing van TMA 1 en 2 is vervangen door de wateren Hollandsch Diep en Grevelingen te definiëren als rechte lijnen tussen de co-ordinaten: 51°43'11"N 004°41'50"E; 51°38'38"N 004°23'46"E; 51°38'42"N 004°19'24"E; 51°42'55"N 004°01'05"E; 51°45'28"N 003°59'10"E; 51°45'28"N 003°37'37"E. – De ondergrens is 1200 voet AMSL.

15.17. Regeling beperking of verbod uitoefening burgerluchtverkeer in bepaalde gebieden en aanwijzing bijzondere luchtverkeersgebieden.

In deze regeling worden gebieden beschreven welke verboden zijn voor burgerluchtvaart. Vanwege de omvangrijke hoeveelheid tekst met GPS coördinaten is deze niet geciteerd. Het advies is om voor het plannen van een vlucht een recente luchtvaartkaart en NOTAM's raad te plegen. De definitie van de aangetroffen gebieden kunnen vervolgens zo nodig in deze regeling worden opgezocht. De regeling is te lezen op:



15.18. Regeling standaard luchtverkeerscircuits

De volledige regeling is te lezen op:

- **Artikel 1**

De bepalingen van deze regeling zijn van toepassing op luchtvaartuigen behorend tot het luchthavenverkeer van burgerluchthavens waar geen luchtverkeersleiding wordt gegeven en waarvoor de minister geen luchtverkeerscircuits heeft vastgesteld overeenkomstig artikel 23a van de Regeling luchtverkeersdienstverlening.

- **Artikel 2**

- **1.** De onderdelen van het ingevolge artikel 27, eerste lid, onder b van het Luchtverkeersreglement door luchtvaartuigen te vliegen luchtverkeerscircuit, zoals aangegeven in de bij deze regeling behorende bijlage, worden achtereenvolgens benoemd:
 - **a.** Runway/start- en landingsbaan;
 - **b.** Take off leg/startbeen;
 - **c.** Crosswind leg/dwarswindbeen;
 - **d.** Downwind leg/rugwindbeen;
 - **e.** Base leg/basisbeen;
 - **f.** Final leg/eindnaderingsbeen.
- **2.** Het luchtverkeerscircuit wordt gevlogen binnen een aan te wijzen luchtruimte van per start- en landingsbaan van een luchthaven vast te stellen afmetingen, hierna te noemen circuitgebied.
- **3.** Een standaard circuitgebied, zoals aangegeven in de bij deze regeling behorende bijlage, strekt zich uit van het luchthavenniveau tot een hoogte (Above Aerodrome Level: afgekort AAL) van 300 m (1000 ft) daar boven.
- **4.** De hoogte van het standaard luchtverkeerscircuit bedraagt 210 m (700 ft) AAL.

- **Artikel 3**

Het volgen, aanvliegen en verlaten van het standaardluchtverkeerscircuit alsmede het afbreken van de eindnadering geschiedt op de wijze zoals vermeld in de volgende artikelen en zoals aangegeven in de bij deze regeling behorende bijlage.



- **Artikel 4**

Binnen een luchtverkeerscircuit is het niet toegestaan een ander luchtvaartuig in te halen.

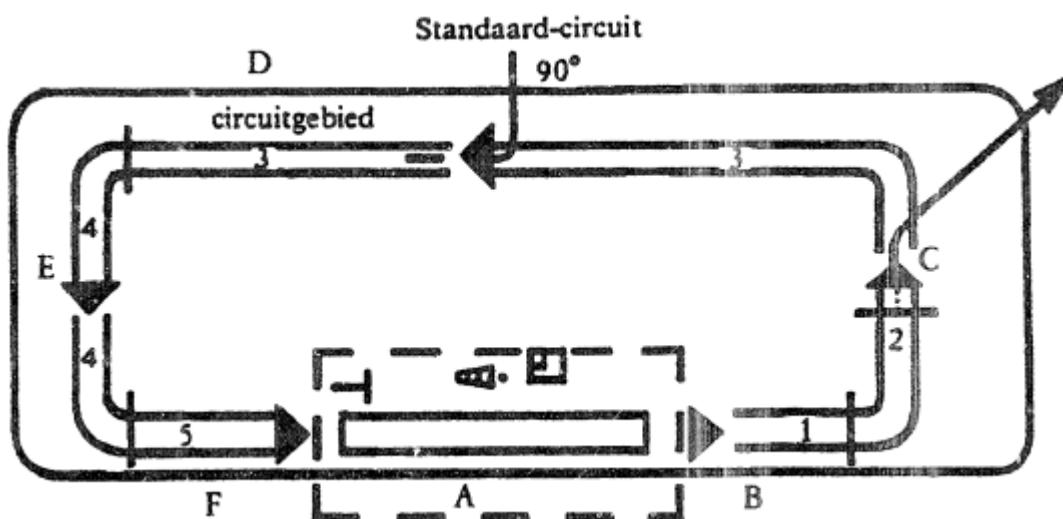
- **Artikel 5**

Het volgen van het standaardluchtverkeerscircuit geschiedt, met inachtneming van de bijlage bij deze regeling, op de volgende wijze:

- **a.** Klim op het startbeen naar 210 m (700 ft) AAL. Om binnen het circuitgebied te blijven is een klimmende bocht naar het dwarswindbeen toegestaan.
- **b.** Vlieg horizontaal op 210 m (700 ft) AAL.
- **c.** Handhaaf op het rugwindbeen 210 m (700 ft) AAL.
- **d.** Zet op het basisbeen de daling zodanig in dat de eindnadering kan worden ingezet op ten minste 91 m (300 ft) AAL.
- **e.** Zet op het eindnaderingsbeen de eindnadering in.

In de praktijk zal het volgen van een standaardluchtverkeerscircuit afwijken van de hierboven genoemde procedure vanwege de onmogelijkheid een bepaalde hoogte te handhaven.

Bijlage



15.19. European Aviation Safety Agency (EASA)

EASA is een agentschap van de Europese Unie (EU), voornamelijk verantwoordelijk voor de veiligheid in de luchtvaart in Europees verband. EASA heeft een omvangrijke hoeveelheid wetten opgesteld waaraan



de lidstaten zich dienen te houden. Op dit moment zijn deltavliegers uitgezonderd van de regels gesteld door EASA.

De volledige regeling is te lezen op:

VERORDENING (EG) Nr. 216/2008 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart.

Hoofdstuk II

ESSENTIËLE EISEN

- **Artikel 4**

Beginselen en toepasselijkheid

1. Luchtvaartuigen ... moeten voldoen aan deze verordening.
2. Het personeel dat betrokken is bij de vluchtuitvoering ... moet aan deze verordening voldoen.
3. Vluchtuitvoeringen met de luchtvaartuigen, bedoeld in lid 1 ... moeten aan deze verordening voldoen.
4. Lid 1 is niet van toepassing op de in bijlage II bedoelde luchtvaartuigen. De leden 2 en 3 zijn niet van toepassing op de in bijlage II bedoelde luchtvaartuigen...

BIJLAGE II

Luchtvaartuigen bedoeld in artikel 4, lid 4

Artikel 4, leden 1, 2 en 3, zijn niet van toepassing op luchtvaartuigen die onder een of meer van de hieronder beschreven categorieën vallen:

...

g) zweefvliegtuigen met een maximale lege massa van niet meer dan 80 kg (voor één persoon) of 100 kg (voor twee personen), daaronder begrepen die welke met een aanloop in de lucht worden gebracht.

15.20. Standardised European Rules of the Air (SERA)

Deze verordening van het Europees parlement beschrijft de gemeenschappelijke verkeers- en veiligheidsregels in de burgerluchtvaart. Deze vervangt onder andere het Nederlandse Luchtverkeersreglement.

De volledige regeling is te lezen op:

*<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32012R0923> (Nederlands)
of op [Easy Access to the SERA.pdf](#) (Engels).*

De volgende delen uit de SERA zijn voor deltavliegen van belang:

- **Artikel 2 – Definities**



...

5. „kunstvlucht”: een vlucht, waarbij met opzet bewegingen worden uitgevoerd, welke een plotselinge verandering in de stand, een abnormale stand of een abnormale verandering in de snelheid van het luchtvaartuig medebrengen, die niet vereist zijn voor normale vluchten of voor opleidingen ter verkrijging van bewijzen van bevoegdheid of voor andere bevoegdverklaringen dan die voor kunstvluchten;

...

10. „luchtverkeerscircuit”: het specifieke vliegpad dat moet worden gevolgd door een luchtvaartuig dat actief is in de nabijheid van een luchtvaarterrein;

...

13. „luchtvaartgids (Aeronautical Information Publication, AIP)”: een publicatie die door of onder de autoriteit van een staat is uitgegeven en luchtvaartinformatie met een blijvend karakter bevat die essentieel is voor de luchtvaart;

...

16. „vliegtuig”: een gemotoriseerd luchtvaartuig dat zwaarder is dan lucht en dat zijn lift voornamelijk ontleent aan aërodynamische reactiekrachten op zijn vleugels onder de gegeven vluchtomstandigheden;

...

18. „luchtvaartuig”: een toestel dat in de dampkring kan worden gehouden door krachten die de lucht daarop uitoefent, anders dan de krachten van de lucht tegen het aardoppervlak;

...

26. „luchtvaartuig”: een toestel dat in de dampkring kan worden gehouden door krachten die de lucht daarop uitoefent, anders dan de krachten van de lucht tegen het aardoppervlak;

...

39. „hoogte (altitude)”: de verticale afstand tussen een niveau, punt of object dat als punt wordt beschouwd, gemeten vanaf het gemiddeld zeeniveau;

...

50. „wolkenbasis”: de hoogte gemeten vanaf de grond of het water tot de onderzijde van de laagste wolkenlaag onder 6 000 m (20 000 ft) die meer dan de helft van de lucht bedekt;

...

53. „operationeel significante bewolking”: hoogte van de wolkenbasis onder 1 500 m (5 000 ft) of onder de hoogste minimumsectoraltitude als dit meer is, of een cumulonimbuswolk of stapelwolk op elke hoogte;

...

58. „gecontroleerd luchtruim”: luchtruim met vastgestelde afmetingen waarbinnen luchtverkeersleidingsdiensten worden verleend overeenkomstig de luchtruimclassificatie;

...

61. „plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied (CTR)”: gecontroleerd luchtruim dat zich vanaf het aardoppervlak verticaal uitstrekt tot aan een vastgestelde bovengrens;

...



78. „vliegniveau (Flight Level, FL)”: een vlak van constante atmosferische druk in relatie tot het referentiedrukvlak van 1013,2 hectopascal (hPa) dat van soortgelijke vlakken is gescheiden door specifieke drukintervallen;
- ...
80. „vliegzicht”: het zicht in voorwaartse richting vanuit de cockpit van een luchtvaartuig tijdens de vlucht;
- ...
82. „grondzicht”: het zicht op een luchtvaartterrein, zoals meegedeeld door een geaccrediteerde waarnemer of door automatische systemen;
83. „koers”: de richting waarin de lengteas van het luchtvaartuig wijst, meestal uitgedrukt in graden ten opzichte van het noorden (ware, magnetische, kompas of grid);
84. „hoogte (height)”: de verticale afstand tussen een niveau, punt of object dat als punt wordt beschouwd, gemeten vanaf een specifiek referentievlak;
- ...
87. „IFR”: de afkorting van „instrument flight rules” (instrumentvliegvoorschriften);
88. „IFR-vlucht”: een vlucht die wordt uitgevoerd overeenkomstig de instrumentvliegvoorschriften;
89. „IMC”: de afkorting van „instrument meteorological conditions” (instrumentweersomstandigheden);
- ...
97. „nacht”: de uren tussen het einde van de burgerlijke avondschemering en het begin van de burgerlijke ochtendschemering. De burgerlijke schemering eindigt ’s avonds wanneer het centrum van de zonneschijf zes graden onder de horizon staat en begint ’s morgens wanneer het centrum van de zonneschijf zes graden onder de horizon staat;
- ...
101. „drukhoogte (pressure-altitude)”: de atmosferische druk, uitgedrukt als altitude, die overeenstemt met de druk in de standaardatmosfeer, zoals gedefinieerd in bijlage 8, deel 1, bij het Verdrag van Chicago;
102. „problematisch gebruik van stoffen”: het gebruik van één of meer psychoactieve stoffen door luchtvaartpersoneel, op een wijze die: a) een direct gevaar vormt voor de gebruiker of die het leven, de gezondheid of het welzijn van anderen in gevaar brengt; en/of b) beroeps-, sociale, mentale of psychische problemen of storingen veroorzaakt of verergert;
103. „verboden gebied (prohibited area)”: een deel van het luchtruim met bepaalde afmetingen, boven het grondgebied of de territoriale wateren van een staat, waarin vluchten van luchtvaartuigen verboden zijn;
104. „psychoactieve stoffen”: alcohol, opioïden, cannabinoïden, sedativa, hypnotica, cocaïne, andere psychostimulantia, hallucinogene middelen en vluchtige oplosmiddelen, met uitzondering van koffie en tabak;
- ...
106. „Radio Mandatory Zone (RMZ)”: een deel van het luchtruim met vastgestelde afmetingen waarin het meenemen en gebruiken van radioapparatuur verplicht is;



...

111. „gebied met beperkingen (restricted area)”: een deel van het luchtruim met bepaalde afmetingen, boven het grondgebied of de territoriale wateren van een staat, waarin vluchten van luchtvaartuigen zijn beperkt overeenkomstig bepaalde voorwaarden;

...

117. „zweeftoestel”: een luchtvaartuig dat zwaarder is dan lucht en dat vliegt door de dynamische reactie van de lucht tegen de vaste liftooppervlakken, en waarvan de vrije vlucht niet afhankelijk is van een motor, zoals zeilvliegtuigen, schermvliegtuig en vergelijkbare toestellen;

...

122. „bijzondere VFR-vlucht”: een VFR-vlucht die overeenkomstig een klaring van een luchtverkeersleidingsdienst wordt uitgevoerd binnen een plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied, onder weersomstandigheden die slechter zijn dan zichtweersomstandigheden;

...

130. „grondkoers”: de projectie van het vliegp pad van een luchtvaartuig op het aardoppervlak, waarbij de richting op elk punt gewoonlijk wordt uitgedrukt in graden ten opzichte van het noorden (ware, kompas of grid);

...

134. „overgangshoogte” (transition altitude): de hoogte op of onder dewelke de verticale positie van een luchtvaartuig wordt gecontroleerd door te verwijzen naar altitudes;

135. „overgangsniveau” (transition level): het laagste vliegniveau dat beschikbaar is voor gebruik boven de overgangshoogte;

136. „zone waarin het gebruik van een transponder verplicht is (Transponder Mandatory Zone, TMZ)”: een luchtruimdeel van vastgestelde afmetingen waarin het meenemen en gebruiken van drukhoogterapporterende transponders verplicht is gesteld;

...

139. „VFR”: de afkorting van „visual flight rules” (zichtvliegvoorschriften);

140. „VFR-vlucht”: een vlucht die wordt uitgevoerd overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften;

...

142. „zichtweersomstandigheden” (VMC): meteorologische omstandigheden, uitgedrukt in termen van zicht, afstand tot wolken en wolkenbasis, die gelijk zijn aan of beter zijn dan de voorgeschreven minima;

...

BIJLAGE LUCHTVERKEERSREGELS

...

DEEL 2 Toepasselijkheid en naleving

- SERA.2005 Naleving van de luchtverkeersregels



De bediening van een luchtvaartuig, tijdens de vlucht, op het bewegingsgebied van een luchtvaartterrein of op een operatielocatie, geschiedt in overeenstemming met de algemene regels, de toepasselijke lokale bepalingen en, tijdens de vlucht:

- a) de zichtvliegvoorschriften, of
- b) de instrumentvliegvoorschriften
- **SERA.2010 Verantwoordelijkheden**
 - a) Verantwoordelijkheden van de gezagvoerder:

De gezagvoerder van een luchtvaartuig, ongeacht het feit of hij al dan niet het luchtvaartuig bestuurt, is verantwoordelijk voor de bediening van het luchtvaartuig overeenkomstig deze verordening; hij mag van deze verordening afwijken indien dit absoluut noodzakelijk is in het belang van de veiligheid.
 - b) Acties voorafgaand aan de vlucht:

Alvorens een vlucht aan te vangen, zorgt de gezagvoerder van een luchtvaartuig ervoor dat hij vertrouwd is met alle beschikbare informatie die relevant is voor de geplande activiteit. Voor vluchten buiten de nabijheid van een luchtvaartterrein en voor alle IFR-vluchten moeten vóór de vlucht zorgvuldig de beschikbare actuele weersverslagen en verwachtingen worden bestudeerd...
- ...
- **SERA.2020 Problematisch gebruik van psychoactieve stoffen**

Geen enkele persoon wiens functie van kritiek belang is voor de veiligheid van het luchtvaartuig (veiligheidsgevoelig personeel) mag die functie uitoefenen terwijl hij zich onder invloed van psychoactieve stoffen bevindt, waardoor zijn menselijke prestaties worden verminderd. Geen van deze personen mag zich inlaten met enige vorm van problematisch gebruik van dergelijke stoffen.

DEEL 3 Algemene regels en het vermijden van botsingen

HOOFDSTUK 1 Bescherming van personen en eigendommen

- **SERA.3101 Onachtzaam of roekeloos gebruik van luchtvaartuigen.**

Een luchtvaartuig mag niet op onachtzame of roekeloze wijze worden bediend teneinde het leven of de eigendom van anderen in gevaar te brengen.

- **SERA.3105 Minimumhoogten**

Behalve wanneer dit nodig is voor opstijgen of landen of wanneer de bevoegde autoriteit anderszins toestemming heeft verleend, mogen luchtvaartuigen niet over dichtbevolkte gebieden van steden, gemeenten of nederzettingen, noch vliegen over een openluchtbijeenkomst van personen, tenzij op een hoogte die het mogelijk maakt om in noodgevallen te landen zonder overmatig gevaar voor personen of eigendommen op de grond. De minimumhoogten voor VFR-vluchten zijn gespecificeerd in SERA.5005, onder f), en de minimumniveaus voor IFR-vluchten in SERA.5015, onder b).



- **SERA.3110 Kruisniveaus**

De kruisniveaus waarop een vlucht of een gedeelte van een vlucht moet worden uitgevoerd, worden uitgedrukt in:

- a) vliegniveaus (flight levels), voor vluchten op of boven het laagste bruikbare vliegniveau of, voor zover van toepassing, boven de overgangshoogte;
- b) altitudes, voor vluchten onder het laagste bruikbare vliegniveau of, voor zover van toepassing, op of onder de overgangshoogte.

- **SERA.3145 Verboden gebieden en gebieden met beperkingen**

Luchtvaartuigen mogen niet vliegen in een verboden gebied of een gebied met beperkingen waarvan de bijzondere kenmerken op passende wijze zijn bekendgemaakt, tenzij overeenkomstig de voorwaarden van de beperkingen of met de toestemming van de lidstaat boven wiens grondgebied de gebieden zijn ingesteld.

HOOFDSTUK 2 Vermijden van botsingen

- **SERA.3201 Algemeen**

Niets in deze verordening ontheft de gezagvoerder van een luchtvaartuig van de verantwoordelijkheid om maatregelen te nemen om botsingen te vermijden...

- **SERA.3205 Nabijheid**

Met een luchtvaartuig mag niet dusdanig nabij andere luchtvaartuigen worden geopereerd dat botsingsgevaar ontstaat.

- **SERA.3210 Voorrangsregels**

- a) Het luchtvaartuig dat voorrang heeft behoudt zijn koers en snelheid.
- b) Een luchtvaartuig dat zich ervan bewust is dat de manoeuvreerbaarheid van een ander luchtvaartuig is verminderd, verleent dat luchtvaartuig voorrang.
- a) Een luchtvaartuig dat krachtens de onderstaande regels verplicht is om uit de buurt van een ander luchtvaartuig te blijven, vermijdt bovenlangs, onderlangs of vóórlangs het andere luchtvaartuig te passeren, tenzij het voldoende afstand houdt en rekening houdt met het effect van de zogturbulentie.

- 1) *Recht vooruit naderen.*

Wanneer twee luchtvaartuigen elkaar recht vooruit of bijna recht vooruit naderen en er botsingsgevaar is, wijzigt elk luchtvaartuig zijn koers naar rechts.

- 2) *Kruisen.*

Als twee luchtvaartuig kruisen op ongeveer hetzelfde niveau, verleent het luchtvaartuig dat het andere aan zijn rechterzijde heeft voorrang, behalve in de volgende omstandigheden:

- i. gemotoriseerde luchtvaartuigen die zwaarder zijn dan lucht verlenen voorrang aan luchtschepen, zweefstoestellen en ballonnen;
- ii. luchtschepen verlenen voorrang aan zweefstoestellen en ballonnen;
- iii. zweefstoestellen verlenen voorrang aan ballonnen;



- iv. gemotoriseerde luchtvaartuigen verlenen voorrang aan luchtvaartuigen waarvan wordt gezien dat zij een ander luchtvaartuig of voorwerpen slepen.

3) *Inhalen.*

Een inhalend luchtvaartuig is een luchtvaartuig dat een ander van achter nadert op een lijn die een hoek van minder dan 70 graden vormt met het symmetrisch vlak van het laatste luchtvaartuig, d.w.z. dat zich in een zodanige positie bevindt ten opzichte van het ander luchtvaartuig dat het 's nachts de linker- (bakboord) of rechter- (stuurboord) navigatielichten van het luchtvaartuig niet kan zien. Een luchtvaartuig dat wordt ingehaald, heeft voorrang en het inhalende luchtvaartuig, ongeacht of het klimt, daalt of horizontaal vliegt, blijft uit de buurt van het andere luchtvaartuig door zijn koers naar rechts aan te passen, en geen enkele daaropvolgende wijziging in de onderlinge posities van de twee luchtvaartuigen ontheft het inhalende luchtvaartuig van deze verplichting totdat het volledig voorbij en vrij is.

i. *Inhalend zweeftoestel.*

Een zweeftoestel dat een ander zweeftoestel inhaalt, mag zijn koers aanpassen naar rechts of naar links.

1) *Landen.*

Een luchtvaartuig in de lucht, op de grond of op het water verleent voorrang aan landende luchtvaartuigen of luchtvaartuigen die zich in de laatste naderingsfasen voor de landing bevinden.

- i. Wanneer twee of meer luchtvaartuigen die zwaarder zijn dan lucht een luchtvaartterrein of operatielocatie naderen met het oog op een landing, verleent een zich hoger bevindend luchtvaartuig voorrang aan een zich lager bevindend luchtvaartuig, maar dit laatste mag geen voordeel halen uit deze regel om voor een ander luchtvaartuig in te voegen dat zich in de laatste naderingsfase voor de landing bevindt, of in te halen. Desalniettemin moeten gemotoriseerde luchtvaartuigen die zwaarder zijn dan lucht voorrang verlenen aan zweeftoestellen.
- ii. *Noodlanding.* Een luchtvaartuig dat zich ervan bewust is dat een ander luchtvaartuig genoodzaakt is te landen, verleent voorrang aan dat luchtvaartuig.

2) *Opstijgen.*

Een luchtvaartuig dat taxiëert op het landingsterrein van een luchtvaartterrein verleent voorrang aan luchtvaartuigen die opstijgen of op het punt staan op te stijgen.

- a) Bewegingen van luchtvaartuigen, personen en voertuigen op de grond.

...

4) *Verkeer van personen en voertuigen op luchtvaartterreinen*

- i. Het verplaatsen van personen of voertuigen, met inbegrip van gesleepte luchtvaartuigen, op het landingsterrein van een luchtvaartterrein wordt



gecontroleerd door de plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst, nodig om gevaar voor hen en voor landende, taxiënde of opstijgende luchtvaartuigen te voorkomen.

...

- iii. Aan hulpverleningsvoertuigen die assistentie gaan verlenen aan luchtvaartuigen in nood moet voorrang op al het andere op de grond bewegend verkeer worden verleend.
- iv. Onverminderd het bepaalde onder iii), dienen voertuigen op het landingsterrein zich aan de volgende regels te houden:
 - A. voertuigen en voertuigen die een luchtvaartuig slepen, geven voorrang aan luchtvaartuigen die landen, opstijgen, taxiën of worden gesleept;
 - B. voertuigen geven voorrang aan andere voertuigen die een luchtvaartuig slepen;
 - C. voertuigen geven voorrang aan andere voertuigen overeenkomstig instructies van een eenheid voor luchtverkeersdiensten;
 - D. onverminderd het bepaalde onder A), B) en C) volgen voertuigen en voertuigen die een luchtvaartuig slepen de instructies van de plaatselijke luchtverkeersleiding op.

...

- **SERA.3225 Exploitatie op en in de nabijheid van een luchtvaartterrein**

Een luchtvaartuig dat op of in de nabijheid van een luchtvaartterrein opereert, moet:

- a) rekening houden met ander luchtvaartterreinverkeer, teneinde botsingen te vermijden;
- b) het door luchtvaartuigen gevormd luchtverkeerscircuit volgen dan wel vermijden;
- c) ... alle bochten naar links nemen bij het aanvliegen voor een landing en na het opstijgen, tenzij anders aangegeven of anders meegedeeld door de luchtverkeersleiding;
- d) ... landen en opstijgen tegen de wind in, tenzij een andere richting de voorkeur geniet om redenen van veiligheid, baanconfiguratie of luchtverkeer

...



16. Appendix

16.1. Zicht en afstand

Artikel 1 Afstand tot wolken

De minima inzake zicht en afstand tot wolken in zichtweersomstandigheden (VFR) zijn vermeld in de SERA.5001, tabel S5-1. Hieronder een overzicht.

<i>Vlieghoogte</i>	<i>Luchtruimklasse</i>	<i>Vliegzicht</i>	<i>Afstand tot wolken</i>
Op en boven 3,050 m (10,000 ft) boven gemiddeld zeeniveau	A (**) B C D E F G	8 km	1,500 m horizontaal 300 m (1,000 ft) verticaal
Onder 3,050 m (10,000 ft) boven gemiddeld zeeniveau en boven 900 m (3,000 ft) boven gemiddeld zeeniveau, of boven 300 m (1,000 ft) boven de grond, als dat hoger is	A (**) B C D E F G	5 km	1,500 m horizontaal 300 m (1,000 ft) verticaal
Op en onder 900 m (3,000 ft) boven gemiddeld zeeniveau, of 300 m (1,000 ft) boven de grond, als dat hoger is	A (**) B C D E	5 km	1,500 m horizontaal 300 m (1,000 ft) verticaal
	F G	5 km (***)	Buiten de wolken en met het aardoppervlak in zicht

(*) Wanneer de overgangsvlieghoogte minder is dan 3 050 m (10 000 ft) boven gemiddeld zeeniveau, dient FL 100 te worden gebruikt in plaats van 10 000 ft.

(**) De minima voor zichtweersomstandigheden (VMC) voor klasse A-luchtruim zijn ter informatie van de piloten opgenomen, maar impliceren geen aanvaarding van VFR-vluchten in klasse A-luchtruim.

(***) Indien voorgeschreven door de bevoegde autoriteit: a) mag een zicht dat beperkt is tot niet minder dan 1 500 m worden toegestaan voor vluchten: 1) bij een aangewezen luchtsnelheid (IAS) van 140 kts of minder om voldoende gelegenheid te bieden ander verkeer of eventuele hindernissen tijdig op te merken en een botsing te vermijden; of 2) in omstandigheden waarin de waarschijnlijkheid op ontmoetingen met ander verkeer laag is, bv. in gebieden met een laag verkeersvolume en voor luchtwerk op lage hoogte. b) ...