- Luchtvaartvoorschriften /Deltavliegreglementen

zaterdag 1 november 2014 21:22

Bronnen:

handboek_knvvl_afd...

handboek_knvvl_afdeling_zeilvliegen_1.02:

HB blz. 85 16.3 Regeling Toezicht Luchtvaart
HB blz. 86 16.5. Wet luchtvaart
HB blz. 97 16.6. Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart
HB blz. 101 16.9 Regeling veilig gebruik lucthhavens en andere tereinen
HB blz. 108 16.10. Luchtverkeersreglement
HB blz. 119 16.11. Regeling gebruik hoogtemeter
HB blz. 122 16.12 Regeling luchtvaartvertoningen
HB blz. 136 16.18. Regeling standaard luchtverkeerscircuits
HB blz 138 16.19. European Aviation Safety Agency

vfr_regels_nederland

vfr_regels_nederland

-- **Amsterdam FIR** -> Amsterdam Flight Information Region; ofwel het Nederlandse luchtruim.
-- **AOC ->** Wet luchtvaart, HI tit.1.1 art.1.1; = door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat aan een onderneming of groep van ondernemingen afgegeven document 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);
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0005555/volledig/geldigheidsdatum_01-11-2014>
-- **ASR (Altimeter Setting Region)** -> Regeling gebruik hoogtemeter, Afd. I, art 1; = hoogtemeter - instellingsgebied http://wetten.overheid.nl/BWBR0006076/geldigheidsdatum_01-11-2014
-- **ATZ (Aerodrome Traffic Zone)**
-- **Bijzondere VFR--vlucht** -> Luchtverkeersreglement, HI, art.1; = Visual Flight Rules vlucht uitgevoerd onder slechter zicht dan zichtweersomstandigheden. http://wetten.overheid.nl/BWBR0005775
-- **Daglichtperiode** -> Luchtverkeersreglement, HI, art.1; = het gedeelte van het etmaal tussen vijftien minuten voor zonsopgang en vijftien minuten na zonsondergang zoals geldt voor de positie 52°00' N en 05°00' O op zeeniveau;
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0005775/geldigheidsdatum_01-11-2014>
-- **CTA** -> control area; algemeen luchtverkeersleidingsgebied;
-- **CTR** -> control zone; plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied
-- **EASA** = European Aviation Safety Agency.
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 worden zeilvliegtuigen vrijgesteld van deze EASA wetgeving. Uitgesloten zijn: '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;'
-- **Elevatie is** -> De hoogte van een met het aardoppervlak verbonden voorwerp boven gemiddeld zeeniveau. Bv de liggingshoogte van een vliegveld.
-- **Gecontroleerde luchthaven** -> Luchtverkeersreglement, HI, art.1; = een luchthaven waar luchtverkeersleiding wordt gegeven aan luchthavenverkeer
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0005775/geldigheidsdatum_01-11-2014>
-- **Gezagvoerder** -> Wet luchtvaart, HI tit.1.1 art.1.1; =degene, die de leiding heeft bij en verantwoordelijk is voor de veilige uitvoering van de vlucht
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0005555/Hoofdstuk1/Titel11/Artikel11/geldigheidsdatum_01-11-2014>
-- **Grondkoers** -> Regeling gebruik hoogtemeter, Afd. I, art 1; = 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);
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0006076/geldigheidsdatum_01-11-2014>
-- **Grondzicht** -> Luchtverkeersreglement, HI, art.1; = het zicht op een luchthaven, zoals bepaald door een bevoegde waarnemer of met daartoe bestemde apparatuur;
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0005775/geldigheidsdatum_01-11-2014>
-- **Hoogte** -> Regeling gebruik hoogtemeter, Afd. I, art 1; = 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;
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0006076/geldigheidsdatum_01-11-2014>
-- **Inhalen**-> Luchtverkeersreglement, HI, art.1; = een ander luchtvaartuig van achteren naderen uit een richting, die een hoek maakt van minder dan 70° met het vlak van symmetrie van dit luchtvaartuig;
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0005775/geldigheidsdatum_01-11-2014>
-- **Kunstvlucht** -> Regeling Toezicht Luchtvaart, HI art 1; = 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;
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0002309/geldigheidsdatum_02-11-2014>
-- **Langsvlucht** -> Regeling luchtvaartvertoningen, HI art.1; = een vlucht waarbij een demonstratietoestel in een éénparige en rechte lijn boven het vertoningterrein vliegt
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0016301/geldigheidsdatum_02-11-2014>
-- **Luchthaven** -> Wet luchtvaart, HI tit.1.1 art.1.1; = een terrein geheel of gedeeltelijk bestemd voor het opstijgen en het landen van luchtvaartuigen met inbegrip van:
- 1°. de daarmee verband houdende bewegingen van luchtvaartuigen op de grond,
- 2°. de afwikkeling van het in de aanhef en onder 1° bedoelde luchtverkeer, of
- 3°. bedrijfsmatige activiteiten die samenhangen met de afwikkeling van het in de aanhef en onder 1° bedoelde luchtverkeer

Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0005555/volledig/geldigheidsdatum_01-11-2014>
-- **Luchthaveninformatie** = -> Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart,HI art.1;=
- 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;

Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0010629/geldigheidsdatum_02-11-2014>
-- **Luchthaveninformatieverstrekker** -> Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart,HI art.1;= persoon die op grond van dit besluit bevoegd is luchthaveninformatie te verstrekken
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0010629/geldigheidsdatum_02-11-2014>
-- **Luchtvaartuig en Nederlands luchtvaartuig** -> Wet luchtvaart, HI tit.1.1 art.1.1; = 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 (Dus alles door mensen gemaakt wat kan vliegen, behalve een raket of hovercraft); respectievelijk een in Nederland geregistreerd luchtvaartuig
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0005555/volledig/geldigheidsdatum_01-11-2014>
-- **Luchtverkeer** -> Wet luchtvaart, HI tit.1.1 art.1.1; = 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;
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0005555/volledig/geldigheidsdatum_01-11-2014>
-- **Luchtverkeerscircuit** -> Luchtverkeersreglement, HI, art.1; = de voorgeschreven vliegbaan voor luchtvaartuigen, die moet worden gevolgd in de nabijheid van een luchthaven.
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0005775/geldigheidsdatum_01-11-2014> -> http://wetten.overheid.nl/BWBR0006175
-- **Luchtverkeersdienstverleningsklasse** -> Luchtverkeersreglement, HII art.3; = Onze Minister stelt voor elk luchtverkeersdienstverleningsgebied de luchtverkeersdienstverleningsklasse vast met inachtneming van de volgende indeling: Klasse A; alleen IFR vluchten toegestaan. Klasse B en hoger; IFR en VFR vluchten toegestaan. Met andere verdeling m.b.t. informatievoorziening van vluchten onderling.
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0005775/geldigheidsdatum_01-11-2014>
-- **Motorzweefvliegtuig** -> Luchtverkeersreglement, HI, art.1; = vliegtuig dat bij uitgeschakelde motor de eigenschappen heeft van een zweefvliegtuig
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0005775/geldigheidsdatum_01-11-2014>
-- **NOTAM :** = Notice to Airmen een bericht aan luchtvarenden gedistribueerd via een communicatienetwerk voor luchtverkeersdiensten met inlichtingen over de instelling, toestand, of verandering van enige luchtvaartfaciliteit, -dienstverlening, -procedure of -gevaar, waarvan het noodzakelijk is dat personen die betrokken zijn bij de vluchtvoorbereiding en -uitvoering daarvan tijdig kennis nemen http://www.zweefvlieg.net/notam2014/
-- **Overgangshoogte**-> Regeling gebruik hoogtemeter, Afd. I, art 1; = de hoogte boven gemiddeld zeeniveau waarop en waar beneden de vlieghoogte wordt uitgedrukt in hoogte boven gemiddeld zeeniveau QNH= 3500ft(1070m) voor VFR
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0006076/geldigheidsdatum_01-11-2014>
-- **Overgangsniveau** -> Regeling gebruik hoogtemeter, Afd. I, art 1; = het laagst beschikbare vliegniveau boven de overgangshoogte (QNE) = FL040
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0006076/geldigheidsdatum_01-11-2014>
-- **Overlandvlucht** -> Regeling Toezicht Luchtvaart, HI art 1; = 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, verwijdert; Dus voor een zweefvliegtuig geld 5km.
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0002309/geldigheidsdatum_02-11-2014>
-- **QFE** -> Regeling gebruik hoogtemeter, Afd. I, art 1; = de atmosferische druk (hPa) op het aardoppervlak
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0006076/geldigheidsdatum_01-11-2014>
-- **QNH** -> Regeling gebruik hoogtemeter, Afd. I, art 1; = de QFE herleid tot gemiddeld zeeniveau in de ICAO - standaardatmosfeer

Weten:
-- Dat het verboden is luchtvaartvertoningen of luchtvaartwedstrijden te houden zonder vergunning
-- Dat het is verboden is om aan een luchtvaartvertoningen of luchtvaartwedstrijden mee te doen waarvoor geen vergunning is verleend.
((((Vervallen per 1 juni 2013--Dat het verboden is fotografische of cinematografische opnamen te maken vanuit een))))
((((zeilvliegtuig zonder vergunning))))
(((Vervallen per 1 juni 2013-- Dat het verboden is een foto of videocamera mee te voeren zonder vergunning))))
-- Dat het verboden is een toestel dat geen luchtvaartuig is te gebruiken in het luchtruim. Volgens de Wet luchtvaart Art. 1.2a
-- Dat het zeilvliegtoestel een luchtvaartuig is en waarom. Omdat het een toestel is dat in de dampkring kan worden gehouden ten gevolge van krachten, die de lucht daarop uitoefent; de definitie van een luchtvaartuig in de Wet luchtvaart. En bovendien de definitie van een zeilvliegtoestel in de regeling 'Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart' een zweeftoestel met starre hoofdstructuur, dat kan worden gedragen en slechts gestart en geland kan worden door gebruik te maken van de benen van de bestuurder. En de definitie van een zweeftoestel is dat het een luchtvaartuig is 'niet zijnde een TMG, zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht kan worden gehouden door aerodynamische reactiekrachten en waarvan de vrije vlucht niet afhankelijk is van een motor'. Er kan dus sprake zijn van een (hulp)motor, maar niet van een onderstel in de vorm van een trike.
-- Dat het voor het besturen van een zeilvliegtuig geen bewijs van bevoegdheid nodig is en waarom. Omdat in Artikel 11 in de Regeling 'Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart', o.a. zeilvliegtuigen ónder voorschriften en beperkingen, hiervan uitgesloten zijn.
-- Wanneer het verboden is onder invloed van drank of drugs te vliegen. Voor leden van het boordpersoneel? verboden werkzaamheden? te verrichten met drugs of alcohol percentage meer dan 0,2 promille. En hij minder dan 10u van te voren alcohol heeft genuttigd.
-- Dat een zeilvliegtuig niet aan de eisen voor nationaliteitskenmerken, de registratie van luchtvaartuigen en de luchtwaardigheids-- en geluidseisen hoeft te voldoen en waarom. Besluit luchtvaartuigen 2008 en Hoofdstuk 3 (Luchtvaartuigen) van de wet luchtvaart zijn niet van toepassing voor deltavliegtuigen <70kg. HI art2 h; http://wetten.overheid.nl/BWBR0023922/geldigheidsdatum_02-11-2014; In hoofdstuk 3 zijn deze onderwerpen geregeld.
-- Dat het verboden is vluchten tegen vergoeding uit te voeren met een zeilvliegtuig en Waarom. Omdat een AOC (Air Operator Certificate) alleen aan luchtvaartmaatschappijen wordt uitgegeven. Zolang je geen AOC hebt mag het dus niet volgens Artikel 4.1 van de Wet Luchtvaart.
-- Welke documenten zeilvliegers mee moeten voeren. Artikel 4.8 van de Wet luchtvaart zegt; ' De gezagvoerder van een burgerluchtvaartuig is verplicht de bij regeling van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat genoemde documenten mee te voeren' De definitie van burgerluchtvaartuig is niet bekent. De KNVvL stelt dat een journaal(logboek) moet worden meegenomen, volgens deze regel en artikel 4 van de 'Regeling vluchtuitvoering'
-- Aan welke regels men moet voldoen buiten vluchtinformatiegebied Amsterdam. De daar geldende regels vlgs. internationale afspraken van de verantwoordelijke staat, volgens artikel 5.2 van de 'Wet luchtvaart'
-- Dat het verboden is aan het luchtverkeer deel te nemen als daardoor gevaar ontstaat. Artikel 5.3 van de Wet luchtvaart
-- Dat het verboden is boven aaneengesloten bebouwing of mensenmenigten te vliegen op zodanige hoogte dat er geen noodlanding gemaakt kan worden zonder gevaar. Weten welke uitzonderingen hiervoor gelden Artikel 5.4 van de Wet luchtvaart; Uitzonderingen zijn:
  - a.om op te stijgen van of te landen op een luchthaven;
  - b.voor de uitvoering van naderings- en vertrekprocedures, alsmede van luchtverkeersspatronen
-- Dat en waarom zeilvliegers geen vliegplan hoeven in te dienen voor een vlucht. Deltavliegers maken geen gebruik van luchtverkeersleidingsdiensten, dus hoeven hier derhalve dan ook geen vliegplan in te dienen.
-- Dat en waarom Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan verbieden boven Nederland of bepaalde gedeelten daarvan te vliegen. Artikel 5.10
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
-- Dat het verboden is gevaarlijke stoffen mee te voeren
-- Dat en waarom een zeilvlieger niet verplicht is een voorval te melden. Het handboek van de KNVvL geeft aan dat Uit het "Besluit melding voorvallen in de burgerluchtvaart" blijkt dat zeilvliegers hiertoe niet verplicht zijn.
-- Welke soorten luchthavens er zijn. Schiphol, overige burgerluchthavens en militaire luchthavens.
-- Dat overige burgerluchthavens van nationale of regionale betekenis zijn en wanneer. Nationaal als; a.zij zijn gelegen buiten provinciegrenzen zoals bepaald bij of krachtens de Provinciewet, of b.dit bij wet is bepaald. Nationaal zijn Lelystad, Maastricht, Eelde en Rotterdam.
-- Dat en waarom een zeilvliegtoestel slechts mag opstijgen vanaf een luchthaven of een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik . Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0005555/Hoofdstuk8/Titel81/Artikel81a/geldigheidsdatum_02-11-2014
-- Dat een zeilvliegtoestel ook buiten een luchthaven mag landen. Besluit burgerluchthavens Hoofdstuk 4 Aanwijzing luchtvaartuigen die mogen opstijgen of landen van een terrein niet zijnde een luchthaven sluit zweeftoestelen uit wat betreft het landen op luchthavens.
http://wetten.overheid.nl/BWBR0026525/geldigheidsdatum_02-11-2014#Hoofdstuk4
-- Dat een burgerluchthaven een luchthavenbesluit dan wel een luchthavenregeling nodig heeft
-- Welke regels Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan stellen aan luchthavens. 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.
-- Wat de regels zijn indien schade aan een ander is toegebracht na een ongeval of landing. De ongeval locatie niet verlaten tot identiteit van persoon of toestel is vastgesteld. En als dat toch gebeurd binnen 12 uur identiteit melden.
-- Onder welke omstandigheden de ontheffing voor het hebben van een bewijs van bevoegdheid van toepassing is
In besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart wordt de definitie van een zeilvliegtuig gegeven. Een zeilvliegtuig wordt gedefinieerd als een bepaald type zweeftoestel. In de definitie van een zweeftoestel, welke ook wordt vermeld, wordt gesteld dat een zweeftoestel een luchtvaartuig is. Dit impliceert dat een zeilvliegtuig ook een luchtvaartuig is. Verder wordt gesteld dat voor een zweeftoestel en dus een zeilvliegtuig de vrije vlucht niet afhankelijk is van een motor. Dit impliceert dat een gemotoriseerd zeilvliegtuig (en puur van deze motor afhankelijk is) niet onder de definitie van zeilvliegtuig valt, met als consequentie dat ontheffingen m.b.t. luchtvaartuig registratie, medische keuringen, en bewijzen van bevoegdheid hiervoor niet gelden.
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 zeilvliegtuigen. In deze artikelen staat dat het verboden is een luchtvaartuig te bedienen zonder bewijs van bevoegdheid. Een en ander impliceert dat zeilvliegers 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 (16jaar, of 14jaar <5km van vliegveld), 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 zeilvliegschool, 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 zeilvliegers. 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.
-- Wanneer een luchthavenregeling volstaat voor een luchthaven. ? Als zij uitsluitend wordt gebruikt door zweeftoestellen en/of micro light aeroplanes. Dat wil zeggen dat er dus geen luchthavenbesluit vereist is. Volgens http://www.ilent.nl/Images/Overzicht%20zeilvliegtuigen_tcm334-343008.pdf is een luchthavenregeling ook niet nodig.
-- Dat de regels voor veilig gebruik overige burgerluchthavens en TUGs (tijdelijk en uitzonderlijk gebruik) niet gelden voor burgerluchthavens en TUGs die uitsluitend worden gebruikt om te soaren.
-- Welke eisen er aan de ligging en het gebruik van een luchthaven of TUG door zeilvliegtuigen worden gesteld.
http://www.ilent.nl/onderwerpen/transport/luchtvaart/zeilvliegers/
http://www.ilent.nl/Images/Overzicht%20zeilvliegtuigen_tcm334-343008.pdf
Ligging:
o 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;

zweefvliegtuig zich in rechte lijn gemeten verder dan 28 km, onderscheidenlijk 5 km van de grens van het terrein waarvan werd opgestegen, verwijdert; Dus voor een zweefvliegtuig geld 5km.
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0002309/geldigheidsdatum_02-11-2014>
-- **QFE** -> Regeling gebruik hoogtemeter, Afd. I, art 1; = de atmosferische druk (hPa) op het aardoppervlak
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0006076/geldigheidsdatum_01-11-2014>
-- **QNH** -> Regeling gebruik hoogtemeter, Afd. I, art 1; = de QFE herleid tot gemiddeld zeeniveau in de ICAO - standaardatmosfeer
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0006076/geldigheidsdatum_01-11-2014>

De **QFE** is de luchtdruk bij het aardoppervlak op een bepaalde plaats, bijvoorbeeld een vliegveld, uitgedrukt in hectopascal (hPa). De **QFE** kan worden gebruikt om een hoogtemeter van een luchtvaartuig af te stellen. Een hoogtemeter die is ingesteld op de **QFE** van een vliegveld geeft de hoogte van het vliegtuig weer ten opzichte van het aardoppervlak *bij dat vliegveld*.
De **QNH** is de luchtdruk op een bepaalde plaats, bijvoorbeeld een vliegveld, uitgedrukt in hectopascal (hPa) en teruggerekend naar gemiddeld zeeniveau.
De instelling van de hoogtemeter op de **QFE** waarde geeft een weergave van "0" voet als het vliegtuig op de grond staat. Ter vergelijking: indien de hoogtemeter op de **QNH** waarde is ingesteld van het vliegveld (en het vliegtuig op de grond staat) geeft de hoogtemeter de elevatie (hoogte *ten opzichte van zeeniveau*) van dat vliegveld weer.
Instelling van de hoogtemeter op "**QNH**" is de meest gebruikelijke instelling in de luchtvaart).
Van <http://nl.wikipedia.org/wiki/QFE> http://nl.wikipedia.org/wiki/Hoogtemeter_%28meetinstrument%29

-- **Schermvliegtuig** -> Luchtverkeersreglement, HI, art.1 = zweeftoestel zonder starre hoofdstructuur dat kan worden gedragen en slechts gestart en geland kan worden door gebruik te maken van de benen van de bestuurder;
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0005775/geldigheidsdatum_01-11-2014>
-- **Soaren** -> Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen, HI, art. 1; = met een zeilvliegtuig of schermzweeftoestel vliegen op de hellingstijgwind aan de loefzijde van daarvoor geschikte kustverdedigingswerken
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0026570/geldigheidsdatum_02-11-2014>
-- **Terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik (TUG)** -> Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen, HI, art. 1; = terrein als bedoeld in artikel 8a.51 van de Wet luchtvaart;
Het is dus mogelijk om voor zeilvliegen 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.
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0026570/geldigheidsdatum_02-11-2014>
-- **TMA** -> terminal control area; naderingsluchtverkeersleidingsgebied.
-- **TMG** -> Luchtverkeersreglement, HI, art.1 = motorzweefvliegtuig met een integraal gemonteerde niet intrekbare motor en een niet intrekbare propeller, dat in staat is om op eigen kracht op te stijgen en te klimmen (Touring Motor Glider);
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0005775/geldigheidsdatum_01-11-2014>
-- **VFR--vlucht** -> Luchtverkeersreglement, HI, art.1 = een vlucht waarop, naast de in hoofdstuk III, afdeling 2, vastgestelde algemene vliegvoorschriften, tevens de in afdeling 3 vastgestelde zichtvliegvoorschriften van toepassing zijn
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0005775/tekst_bevat_VFR/geldigheidsdatum_01-11-2014>
-- **Vlieghoogte** -> Luchtverkeersreglement, HI, art.1 = de hoogte van een zich in de lucht bevindend luchtvaartuig uitgedrukt in:
- 1. hoogte boven het aardoppervlak (set to QFE)
- 2. hoogte boven gemiddeld zeeniveau of (set to QNH)
- 3. vliegniveau; (set to QNE)

Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0005775/geldigheidsdatum_01-11-2014>
-- **Vliegniveau** -> Luchtverkeersreglement, HI, art.1 = een vlak van constante atmosferische druk in relatie tot het referentiedrukvlak van 1013.25 hectopascals (msl (mean sea level) = International Standard Atmosphere (ISA)), dat van soortgelijke vlakken is gescheiden door bepaalde drukintervallen. Zie http://weatherfaqs.org.uk/node/174
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0005775/geldigheidsdatum_01-11-2014>
-- **Vliegtuig** -> Luchtverkeersreglement, HI, art.1 = gemotoriseerd luchtvaartuig met vaste vleugels, zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht gehouden kan worden door aërodynamische reactiekrachten op zijn vleugels
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0005775/geldigheidsdatum_01-11-2014>
-- **Vliegzicht** -> Luchtverkeersreglement, HI, art.1 = het zicht recht vooruit waargenomen vanuit de stuurhut van een luchtvaartuig tijdens de vlucht
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0005775/geldigheidsdatum_01-11-2014>
-- **Vluchtinformatiegebied Amsterdam** -> Wet luchtvaart, HI tit.1.1 art.1.1; = het luchtruim boven het gebied, dat wordt begrensd door de rijksgrenzen en de kortste lijn op de ellipsoïde tussen de posities met de coördinaten 51°22'25" N 003° 21'50" O en 51°30'00" N 002°00'00" O, 51°30'00" N 002°00'00" O en 55°00'00" N 005°00'00" O, de loxodroom tussen 55° 00'00" N, 005°00'00" O en 55°00'00" N 006°30'00" O en de kortste lijn op de ellipsoïde tussen de posities met de coördinaten 55°00'00" N 006°30'00" O en 53°40'00" N, 006°30'00" O, uitgedrukt in het geografische referentiesysteem WGS 84
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0005555/volledig/geldigheidsdatum_01-11-2014>
-- **Voet** afgekort ft: de gelijke lengte aan 0,3048 m
-- **Voorval** -> Wet luchtvaart, HI tit.1.1 art.1.1; = 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 richtlijn nr. 94/56/EG 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);
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0005555/volledig/geldigheidsdatum_01-11-2014>
-- **Vrije ballon** -> Luchtverkeersreglement, HI, art.1 = luchtvaartuig, lichter dan lucht, dat niet voorzien is van een voortstuwingsinrichting en is ingericht en bestemd om ten minste één persoon te vervoeren;
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0005775/geldigheidsdatum_01-11-2014>
-- **Wolkenbasis** -> Luchtverkeersreglement, HI, art.1 = de hoogte boven grond of water van de basis van de laagste wolkenlaag beneden 6000 meter (20 000 voet) die meer dan de helft van de hemel bedekt;
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0005775/geldigheidsdatum_01-11-2014>
-- **Zeilvliegtuig** -> Luchtverkeersreglement, HI, art.1 = zweeftoestel met een starre hoofdstructuur, dat kan worden gedragen en slechts gestart en geland kan worden door gebruik te maken van de benen van de bestuurder
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0005775/geldigheidsdatum_01-11-2014>
-- **Zichtweersomstandigheden** -> Luchtverkeersreglement, HI, art.1 = weersomstandigheden, die zijn uitgedrukt in termen van zicht, afstand tot wolken en wolkenbasis, die gelijk zijn aan - of beter dan - voorgeschreven minimum waarden; Het tegenovergestelde van instrumentzichtomstandigheden
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0005775/geldigheidsdatum_01-11-2014>
-- **Zweeftoestel** -> Luchtverkeersreglement, HI, art.1 = luchtvaartuig, niet zijnde TMG, zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht kan worden gehouden door aërodynamische reactiekrachten en waarvan de vrije vlucht niet afhankelijk is van een motor
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0005775/geldigheidsdatum_01-11-2014>
-- **Zweefvliegtuig** -> Luchtverkeersreglement, HI, art.1 = zweeftoestel met een vaste vleugel
Van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0005775/geldigheidsdatum_01-11-2014>

Ligging:
o 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.

o 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 terzake kundige personen voor de bediening van deze middelen.
o 3.Op een luchthaven is een windzak aanwezig die zowel de actuele windrichting als een globale indicatie van de windsnelheid boven de landingsplaats aangeeft.
o 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.
o 5.De windzak is gevrijwaard van storende invloeden op richting en snelheid van de wind.
o 6.De baan van een luchthaven is vlak en heeft een dusdanige samenstelling dat het de massa van het luchtvaartuig kan dragen.
o 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.
o 8.De baan, taxibaan of landingsplaats van een luchthaven zijn gemarkeerd met een doelmatige markering.
o 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.
o 10.De leden 1, 6, 7 en 9 zijn van overeenkomstige toepassing op een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik.
o 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.

o 2.Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik dat gebruikt wordt door een zeilvliegtuig of schermzweeftoestel.
Gebruik:
Artikel 22
o 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.

o 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.
o 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

o 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. Aangegeven met (..)
o 3.Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik dat gebruikt wordt door een zeilvliegtuig of schermzweeftoestel.
o 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.

-- Wat de verschillende luchtverkeersleidingsklasses zijn en in welke zeilvliegers mogen vliegen E,F en G.
ICAO ATS; Klasse A; alleen IFR vluchten toegestaan, dus verboden. Klasse B en hoger; IFR en VFR vluchten toegestaan. Met andere verdeling m.b.t. informatievoorziening en separatie van IFR/VFR vluchten onderling. B t/m D alleen gecontroleerde VFR-vluchten en Bewijs van bevoegdheid nodig. Voor klasse B is het vooraf indienen van een vliegplan noodzakelijk. Klasse E ontvangen vluchten alleen nog zover uitvoerbaar vlucht informatie. Klasse F (niet in nederland) ontvangen advies en op verzoek vluchtinformatie. Klasse G ontvangen alleen op verzoek vluchtinformatie. En tweezijdige communicatie en zogenaamde klaring is va. Klasse E en hoger niet nodig.
o 1.Luchtverkeersleidingsdiensten worden verleend aan de volgende vluchten:

- a.alle IFR-vluchten in luchtverkeersdienstverleningsgebieden klasse A, B, C, D en E;
- b.alle VFR-vluchten in luchtverkeersdienstverleningsgebieden klasse B, C en D;
- c.alle bijzondere VFR-vluchten;
- d.het luchthavenverkeer van een gecontroleerde luchthaven.

CTR's zijn altijd klasse C of D en tweezijdig radio contact is dus verplicht.

-- Volgens welke voorschriften zeilvliegtuigen dienen te vliegen en wat deze voorschriften inhouden (d.w.z. de luchtverkeersregels kennen). Slepen van een voorwerp mag niet. Een zweefvliegtuig is hiervan uitgesloten. Of als een ontheffing is verleend. Dus dit laatste is nodig voor een zweeftoestel (zeilvliegtuigl). Het is verboden kunstvluchten uit te voeren, tenzij op zodanige afstand van bebouwing of mensen, zodat zij niet in gevaar gebracht worden. Het is verboden een ander toestel zo dicht te naderen dat gevaar ontstaat voor een botsing. De gene die voorrang heeft behoud zijn koers en snelheid. Bij het uitwijken is het verboden om boven, onder of vóór dat luchtvaartuig langs te gaan, tenzij op voldoende afstand.
Wanneer twee luchtvaartuigen elkaar recht vooruit of bijna recht vooruit naderen en gevaar voor botsing bestaat, verlegt elk van deze luchtvaartuigen zijn koers naar rechts. Indien twee luchtvaartuigen van dezelfde categorie op dezelfde of bijna dezelfde hoogte koersen volgen die elkaar kruisen, dan heeft van rechts komend verkeer voorrang. Tenzij van rechts het luchtverkeercircuit volgt. Anders:

a.vliegtuigen en helikopters verlenen voorrang aan luchtschepen, zweeftoestellen en vrije ballonnen;
b.luchtschepen verlenen voorrang aan zweeftoestellen en vrije ballonnen;
c.zweeftoestellen verlenen voorrang aan vrije ballonnen;
d.vliegtuigen, helikopters en luchtschepen verlenen voorrang aan luchtvaartuigen waarvan wordt gezien dat zij een ander luchtvaartuig of voorwerp slepen;
e.luchtvaartuigen, bedoeld in artikel 1a, modelraketten en overige luchtvaartuigen die niet zijn gedefinieerd in artikel 1 verlenen voorrang aan vliegtuigen, helikopters, zweeftoestellen, vrije ballonnen en luchtschepen.

Een parapente en zweefvliegtuig is gelijkwaardig aan een deltavliegtuig.
Bij inhalen (van achteren kruisen <70 grad.) koers naar rechts verleggen.
Een luchtvaartuig dat zich in de lucht bevindt of zich voortbeweegt op de grond of op het water, verleent voorrang aan een luchtvaartuig dat bezig is te landen of zich bevindt in de laatste naderingsfase voor de landing.
Bij de landing gaat het laagst vliegende luchtvaartuig voor. Een zweefvliegtuig gaat ongeacht zijn hoogte voor op een vliegtuig, bij de landing.
Een luchtvaartuig verleent voorrang aan een ander luchtvaartuig dat genoodzaakt is te landen.
Een luchtvaartuig dat taxiet op het landingsterrein of de platforms verleent voorrang aan een luchtvaartuig dat start dan wel op het punt staat te starten.
1.Op of in de nabijheid van een luchthaven wordt:

- a.bijzonder acht gegeven op het verkeer, teneinde een botsing te vermijden;
- b.het door luchtvaartuigen gevormd luchtverkeerscircuit gevolgd dan wel vermeden;
- c.op zodanige wijze in het onder b bedoelde luchtverkeerscircuit ingevoegd, dat luchtvaartuigen die dit luchtverkeerscircuit volgen niet gehinderd;
- d.tijdens het aanvliegen voor een landing en na het opstijgen elke bocht naar links gemaakt, tenzij een anders luidende aanwijzing is gegeven;
  - e.tegen de wind in geland en opgestegen, tenzij een andere richting de voorkeur verdient met het oog op de veiligheid, de baanligging of om luchtverkeerstechnische redenen.

-- Wat de zichtweersomstandigheden zijn en bij welke omstandigheden zeilvliegers mogen Vliegen. boven 900 m (3000voet) boven gemiddeld zeeniveau, of boven 300 m (1000 voet) boven terreinhoogte als dit hoger is; vliegzicht 5km, 1500m afstand tot wolken horizontaal, 300meter verticaal. Hieronder ook tenzij klasse luchtruim F of G dan vrij van wolken en zicht op grond of water.
1.Het is verboden tijdens een VFR-vlucht te starten van of te landen op een luchthaven in een plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied, of het luchthavenverkeersgebied of het luchtverkeerscircuit in te vliegen, indien:

- a.de wolkenbasis lager is dan 450 m (1500 voet), of
- b.het grondzicht minder is dan 5 km.

1.Het is verboden, ongeacht de weersomstandigheden, een VFR-vlucht uit te voeren:

  - a.buiten de daglichtperiode, zoals gepubliceerd in de in artikel 60, onder a , bedoelde luchtvaartgids;
  - b.in luchtverkeersdienstverleningsgebieden met klasse A;

-- Wat de minimale vlieghoogtes zijn
1.Met uitzondering van het gestelde in het tweede lid is het - tenzij noodzakelijk om op te stijgen van of te landen op een luchthaven, naderings- en vertrekprocedures alsmede luchtverkeerspatronen uit te voeren - verboden een VFR-vlucht uit te voeren beneden de volgende minimum vlieghoogtes:

- a.boven gebieden met aaneengesloten bebouwing, industrie- en havengebieden daaronder begrepen, dan wel boven mensenverzamelingen: ten minste 300 m (1000 voet) boven de hoogste hindernis, gelegen binnen een afstand van 600 m van het luchtvaartuig;
- b.elders dan onder a aangegeven: ten minste 150 m (500 voet) boven de grond of het water, of wel zoveel hoger als door Onze Minister is bepaald. Tenzij voor zweefvliegtuigen op aangewezen gebieden aan de kust en boven duinen. Letterlijk genomen dus niet voor deltavliegtuigen en andere zweeftoestellen zoals parapenters?

-- Wat de regels zijn omtrent het gebruik van hoogtemeters. Tenminste 1 hoogtemeter ingesteld op QNH van vliegveld (hoogte boven gemiddeld zeeniveau) onder de 1070m (3500ft) voor VFR-vluchten. Daarboven wordt 1013.25mbar gebruikt als referentie (QNE) of wel hoogte in vliegniveau (Pressure altitude).
-- Waar een deelnemer aan moet voldoen bij een luchtvaartvertoning of wedstrijd. Demonstraties met een Deltavliegtuig(en) valt niet onder de definitie luchtvaardvertoning. Voor de deelnemer/ bestuurder van een deltavliegtuig, gelden geen minimum aantal vlieguren om te mogen deelnemen. Wel moeten zij de vertoningsdirecteur overtuigen van hun bekwaamheid. BVG= bijzonder vlucht gebied (door de minister aangewezen). Deelnemer mag de vertoningsvlucht alleen uitvoeren als hij instructie van de vertoningsdirecteur heeft gehad. Niet boven het publiek. Een minimum scheidingsafstand van tenminste de uitgevierde lengte van de lierlijn of afstand tot een andere hulpmiddel, met een minimum van 30m. 50m voor langsvluchten en 100m voor kunst vluchten. Max snelheid 100kn=180km/h -
-- Wat in het journaal vermeld moet worden
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.

-- Dat een transponder in een TMZ(Transponder Mandatory Zone) verplicht is en dat zonder vliegen verboden is.
-- Dat onder en bovengrenzen in de verschillende TMZ's variëren binnen en buiten kantooruren. Regeling luchtverkeersdienstverlening Artikel 9, bijlage 3; http://wetten.overheid.nl/BWBR0009899/geldigheidsdatum_03-11-2014#Bijlage3onder de tot 1200ft(365m) buiten de NSA Amsterdam mag altijd. Er kan een hogere ondergrens gelden of helemaal geen TMZ, binnen en buiten kantooruren en op feestdagen.
Men moet op kunnen zoeken wat de onder/bovengrens van een TMZ is voor het gebruik van een zeilvliegtoestel in een bepaald gebied. Tabel Artikel 7a van Regeling navigatie- en telecommunicatie-installaties; http://wetten.overheid.nl/BWBR0012538/geldigheidsdatum_03-11-2014#PAR774062 geeft voor deltavliegtuigen een uitgezonderde ondergrenzen binnen kantooruren. Maar dit staat ook vermeld op de kaarten die te downloaden zijn in de AIS publicaties. http://www.ais-netherlands.nl/
-- Waar men informatie kan vinden over verboden vlieg gebieden Regeling beperking of verbod uitoefening burgerluchtverkeer in bepaalde gebieden en aanwijzing bijzondere luchtverkeersgebieden is vervallen per 8 maart 2014 en vervangen door Regeling beperking of verbod uitoefening burgerluchtverkeer in bepaalde gebieden en aanwijzing bijzonder luchtverkeersgebied 2014 http://wetten.overheid.nl/BWBR0034883/geldigheidsdatum_03-11-2014; http://www.zweefvlieg.net/notam2014/; http://www.ais-netherlands.nl/aim/2014-09-04-AIRAC/eAIP/html/eAIP/EH-ENR-6-en-GB.html#ENR-6
-- Wat een standaard luchtverkeerscircuit is
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.
o b.Vlieg horizontaal op 210 m (700 ft) AAL.
o c.Handhaaf op het rugwindbeen 210 m (700 ft) AAL.
o d.Zet op het basisbeen de daling zodanig in dat de eindnadering kan worden ingezet op ten minste 91 m (300 ft) AAL.
o e.Zet op het eindnaderingsbeen de eindnadering in.
-- Dat en waarom de EASA wetten niet van toepassing zijn op zeilvliegers.
Op dit moment worden zeilvliegtuigen vrijgesteld van deze EASA wetgeving. Uitgesloten zijn: '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;'
-- Het opleidingsreglement (hoofdstuk 9)
-- welke bevoegdheden brevet 1,2 en 3 geven (Hoofdstuk 10, Brevetteringsreglement, 10.2, 10.3 en 10.4 onderdeel "Bevoegdheid"

Brevet 1 (oefenbrevet); min. Leeftijd 14jr. alleen onder begeleiding van een instructeur vliegen
Brevet 2 (beperkt zeilvliegbewijs); min. Leeftijd 16jr. Zelfstandig vliegen met uitzondering van overlandvluchten. Evt. aantekeningen bepalen verdere bevoegdheden; 50 starts waarvan 25 boven 100m (evt. soarvluchten van 10min), 15 boven de 200m en 10 boven de 400m. Door twee verschillende instructeurs elk 3 afgetekend.
Brevet 3 (uitgebreid zeilvliegbewijs); min. Leeftijd 16jr. Zelfstandig vliegen incl. overlandvluchten; 6 maanden brevet 2 bezit, 20 vluchten van min. 30min waarvan 10 boven de 400m. 10 thermische vluchten hoogtewinst 300m. De helft afgetekend door instructeur of startofficier.

-- welke bevoegdheden de verschillende aantekeningen geven (10.5)

- (S) duin soaren; zelfstandig in nederland vliegen langs de duinen. 10 vluchten elk van min. 10 minuten op twee verschillende stekken en waarbij maximaal 3 vluchten per dag.
- (LA) Lieren; Starten m.b.v. erkent liersysteem; 30starts, waarvan 15 met hoogteverschil 200m.
- (B) Bergvliegen; Zelfstandig starten in de bergen m.b.v. voetstart; 25starts waarvan 15 boven de 200m en 10 boven de 400m
- (SA) Slepen; je te laten starten m.b.v. een ULV; na behalen brevet2, 10 starts onder toezicht van instructeur.
- (RT) Radiotelefonie; op te treden als radiotelefonist en gebruik te maken van luchtvaartradiofrequenties. Uitgegeven door ILT
- (ST) Startofficier; min. Leeftijd 18jr; leiden van een vliegbedrijf, Aftekenen van takenlijst brevet 3, of aantekeningen bij brevet 2 of 3, het opleggen van sancties. Instructeur behaald automatisch deze aantekening. Een brevet is niet nodig. 2 jr. geldig.
- (LM) Lierist; zelfstandig bedienen van een liersysteem; brevet is niet nodig; 50 starts onder begeleiding van een erkende lierist.
- (HI) Hulpinstructeur; Het geven van instructie onder de aanwezigheid en verantwoordelijkheid van een instructeur; 2jr geldig.

-- Paragraaf 1, 2, 6 (art. 43 vervallen) en 8 (hiervan alleen melding voorvallen) van het Basisveiligheidsreglement Hoofdstuk 11 Zeilvliegen (9.1, 9.2, 9.6 en 9.8 melding voorvallen) Voorvallen hoeven niet gemeld te woorden bij het miniserie van verkeers en waterstaat zoals dat binnen de burgerluchtvaart moet.
-- "Gebruik van lierterreinen" en "Gebruik van sleepterreinen" van het Reglement vliegbedrijf uit 12.2 respectievelijk 12.3