



“Verantwoord Vliegen”

Gedragscode voor de Recreatieve Luchtvaart

Het doel van de gedragscode is om vliegtuigbestuurders in de recreatieve luchtvaart een houvast te bieden bij het bepalen van normen voor het vliegen in Nederland, in het bijzonder bij het vliegen in de nabijheid van natuurbeschermingsgebieden, aaneengesloten bebouwing, verzamelingen van mensen en evenementen. Het hanteren van deze code en het daarbij vereiste vliegerschap is een belangrijke voorwaarde voor het draagvlak van de luchtvaart bij de Nederlandse bevolking.

Vliegtuigbestuurders zijn aanspreekbaar op niet-naleving van de gedragscode.

Deze gedragscode is voor alle vliegtuigbestuurders in de recreatieve luchtvaart en mag aangemerkt worden als een aanvulling op alle wettelijke plichten en op de reglementen die voor de luchtvaart zijn vastgesteld. Het gaat er om te bewerkstelligen dat men bij het uitoefenen van de hobby of sport steeds vanuit de juiste houding handelt. Dat men meer en eerder bij zichzelf te rade zal gaan of men kan verantwoorden dat men iets doet of nalaat. Vliegtuigbestuurders dienen zich te realiseren dat ze op hun gedrag kunnen worden aangesproken.

Van elke vliegtuigbestuurder wordt verwacht dat hij of zij deze gedragscode onderschrijft.

De code bestaat uit twee onderdelen:

- **Deel I beschrijft een aantal kernbegrippen van verantwoord vliegerschap en bieden algemene uitgangspunten voor de gedragscode.**
- **Deel II bevat de feitelijke gedragsregels.**

Deel I. Kernbegrippen van verantwoord vliegen

Vliegtuigbestuurders stellen het op verantwoorde wijze uitvoeren van de vlucht centraal. Het zo min mogelijk verstoren van het leefklimaat is daarvan een onlosmakelijk onderdeel.

Verantwoord vliegerschap houdt in dat vliegtuigbestuurders bij hun handelen een veilige vluchtuitvoering centraal stellen en de bereidheid tonen om daarop te worden aangesproken.

Een aantal kernbegrippen is daarbij leidend en plaatst de integriteit in een breder perspectief:

- **Professionaliteit.** Het handelen van een vliegtuigbestuurder is altijd en volledig gericht op een verantwoorde operatie, waar externe veiligheid deel van uitmaakt, het voorkomen van overlast en het handhaven van het leefklimaat voor de gemeenschap.
- **Functionaliteit.** Het handelen van een vliegtuigbestuurder stemt overeen met de door hem of haar vooraf geplande vluchtuitvoering.
- **Onafhankelijkheid.** Het handelen van een vliegtuigbestuurder wordt gekenmerkt door zelfstandigheid. Hij of zij zal zich niet laten afleiden van correcte uitvoering van de vlucht anders dan door operationele overwegingen.
- **Openheid.** Het handelen van een vliegtuigbestuurder is transparant. Indien vereist of gewenst zal volledig inzicht kunnen worden gegeven in alle fasen van de vlucht.
- **Betrouwbaarheid.** Op een vliegtuigbestuurder moet men kunnen rekenen. Hij of zij houdt zich aan zijn of haar vliegplan en voornemens, behoudens operationele noodzakelijkheden.
- **Zorgvuldigheid.** Een vliegtuigbestuurder bereidt zijn of haar vlucht nauwkeurig voor, zorgt voor een accurate, elk risicomijdende vluchtuitvoering en gedraagt zich “als een heer of dame in het luchtverkeer”.

Deze kernbegrippen zijn de toetssteen voor de volgende gedragsafspraken. Gedragingen moeten aan deze kernbegrippen getoetst kunnen worden.

Deel II. Gedragscode voor bestuurders van luchtvaartuigen

1. Algemene bepalingen

- 1.1. Deze gedragscode geldt voor alle bestuurders van luchtvaartuigen in de ongemotoriseerde en de gemotoriseerde recreatieve luchtvaart.
- 1.2. De code is openbaar en door derden te raadplegen.
- 1.3. Organisaties in de recreatieve luchtvaart stellen deze code bekend bij alle bestuurders van luchtvaartuigen die zich onder hen hebben verenigd, of van de aangeboden diensten gebruik maken.
- 1.4. Organisaties kunnen op niet-naleving van de gedragscode actie ondernemen.
- 1.5. De sectorpartijen uit de General Aviation overlegplatform evalueren de gedragscode op effectiviteit.

2. Operationele richtlijnen

- 2.1. Bij de planning en tijdens de vluchtuitvoering zullen de volgende gebieden in principe zoveel als mogelijk worden vermeden:
 - Natuurbeschermingsgebieden;
 - Aaneengesloten bebouwing;
 - Verzameling van mensen;
 - Evenementen.
- 2.2. Indien het overvliegen van voornoemde gebieden niet valt te vermijden zal een vlieghoogte van minimaal 1000ft AGL worden aangehouden, behoudens beroepsmatige en operationele noodzaak.
- 2.3. Bij het vliegen over of in de nabijheid van voornoemde gebieden zal in principe koers, snelheid en tenminste de minimum voorgeschreven hoogte worden behouden of tijdig naar die hoogte worden geklommen. Een en ander zodanig dat een veilige voorzorgslanding kan worden gemaakt en overlast wordt geminimaliseerd.
- 2.4. Indien moet worden afgeweken van de richtlijnen in deze gedragscode, is de vliegtuigbestuurder bereid de gegevens en omstandigheden hiervan beschikbaar te stellen voor de evaluatie van de gedragscode.
- 2.5. www.knvvl.nl - www.aopa.nl - <http://www.lvnl.nl/nl/luchtvaart/alles-op-een-plek.html> - <https://www.luchtvaartmeteo.nl/>



VLUCHTPLANNING

t.b.v. General Aviation, inclusief SEP's, TMG's en MLA's

ALGEMEEN

De Wet Luchtvaart, artikel 5.8, legt op de vlieger de verplichting kennis te nemen van alle beschikbare inlichtingen, weerberichten en weersverwachtingen, die voor de uitvoering van de vlucht van belang zijn.

Eveneens moet aandacht worden besteed aan de hoeveelheid mee te voeren brandstof en aan de te volgen handelwijze indien een vlucht niet in overeenstemming met het oorspronkelijke voornemen kan worden voltooid.

Nalatigheid in het voorbereiden van de vlucht kan nagenoeg zeker leiden tot het ontstaan van één of andere "noodsituatie", waarbij men niet alleen zichzelf doch ook anderen in gevaar brengt en de hulpverlenende diensten grote moeilijkheden bezorgt. Bovendien kan het nalaten van een goede vluchtvoorbereiding leiden tot strafrechtelijke vervolging.

VLUCHTVOORBEREIDING

Bereid daarom een voorgenomen vlucht voor aan de hand van de volgende punten:

A. Wees eerlijk tegenover uzelf. Bepaal of u fit bent om te vliegen. Medicijn gebruik, korte nachtrust, griepig, verkoudheid, alcoholgebruik de avond vóór de vlucht, etc. kunnen de vlucht negatief beïnvloeden.

B. Op tijd. Kom op tijd naar het vliegveld om uw vlucht voor te bereiden. Te laat komen leidt meestal tot slechte voorbereiding en is dus slecht vliegerschap met een grote kans op situaties op de grond en in de lucht, die voorkomen hadden kunnen en moeten worden.

C. Meteo. Verzamel alle relevante weersgegevens, zowel voor het en-route gedeelte als van de bestemming en de uitwijkhaven

D. Navigatie.

1. Zorg dat u altijd in het bezit bent van de juiste en volledig bijgewerkte vlieg- en naderingskaarten (ook van de uitwijkhavens!).
2. Kies een route met korte trajecten tussen markante punten met zo min mogelijk obstakels. Die markante punten zijn in principe nooit dorpen of steden.
3. Verdeel uw route in stukken, meet nauwkeurig de afstanden en bereken de tijdsintervallen. Bereken de totale tijd en ken het brandstofverbruik. Houd rekening met een routedeviatie en een eventuele uitwijk.
4. Stel u op de hoogte van de relevante verkeersleidinggebieden en frequenties waarmee moet worden gecommuniceerd, waar vluchtinfo kan worden verkregen of waarvan gebruik kan worden gemaakt in noodgevallen. Wijzig niet uw route of opgegeven eindbestemming zonder daarvan iemand in kennis te stellen.

E. Planning.

1. Indien u een VFR-vlucht maakt, plan dan de aankomsttijd ruim voor SS (in Nederland geldt de uniforme daglichtperiode - UDP), indien de vliegtijd langer is dan één uur. In geval van vertraging, verzeker u ervan dat u nog aan het bovenstaande kunt voldoen. In geval van twijfel: maak er een nachtstop van.
2. Draag altijd een horloge (ook als u GPS gebruikt als secundair navigatiehulpmiddel).
3. Neem voldoende brandstof mee om de vlucht veilig te kunnen uitvoeren, rekening houdende met de prestaties van het vliegtuig, vluchtprofiel (incl. bijv. lange taxitijden, lang stijgen en dalen), weersomstandigheden, uitwijkhaven(s) en mogelijke vertragingen. Controleer of de juiste brandstof op de bestemming en de uitwijkhavens beschikbaar is. Geadviseerd wordt om een vuistregel voor de brandstofplanning te hanteren waarbij rekening wordt gehouden met deze elementen, bijvoorbeeld: block fuel = trip fuel + alternate fuel + (evt. 10% voor afwijkingen) + 30 minuten reserve. Controleer tijdens de vlucht of de actuele vliegtijd overeenkomt met de berekende vliegtijd, ofwel of de actuele omstandigheden overeenkomen met de aannames: afwijkingen hierin – bijvoorbeeld door een sterkere tegenwind dan aangenomen – kunnen een grote impact hebben op de (reserve) brandstofvoorraad. Beslis tijdig om terug te keren of uit te wijken wanneer het actuele brandstofverbruik aanzienlijk hoger ligt dan het berekende verbruik.

F. Voor de vlucht.


1. Ken het vliegtuig en weet waar de noodprocedure-lijst ligt.
2. Controleer de technische staat van het vliegtuig, zowel fysiek (daily inspection, pre-flight inspection, walk-around) als in het journaal.
3. Controleer in het journaal of het vliegtuig voldoende vliegunen over heeft tot de volgende onderhoudsbeurt.
4. Controleer visueel de hoeveelheid aanwezige brandstof, vertrouw niet op de indicators in de cockpit.

G. Gebruik de nevenstaande controlelijst.

Opmerking: Luchtverkeersleiding Nederland geeft regelmatig "Aeronautical Information Circulars" (AIC-A, AIC-B, AIC-V) uit, waarin de aandacht van de vliegers wordt gevestigd op veel zaken die van belang zijn voor het uitvoeren van een veilige vlucht. Het is van het allergegrootste belang dat aan de inhoud van deze AIC's ruime aandacht wordt besteed.

CONTROLELIJST (Checklist)

Voor het uitvoeren van een nationale VFR-vlucht:

- Boorddocumenten 
- Brevet
- Medische verklaring
- Identiteitsbewijs
- Persoonlijke uitrusting, zoals reserve bril, zonnebril, horloge, etc.
- Meteo
- NOTAMS
- AIP, VFR-gids, AIC's
- Route en vlieghoogte
- Navigatiekaarten, naderingskaarten, circuitkaarten e.d.
- Navigatieplan
- Brandstoffberekening
- Mass and Balance
- Flight Plan/Flight Notification
- Dinghy en/of zwemvest (evt.)
- Check laatste informatie vlak voor vertrek

Voor het uitvoeren van een internationale VFR-vlucht BOVENDIEN:

- Altijd Flight Plan
- Buitenlandse AIP en NOTAMS
- Paspoort of Europese Identiteitskaart
- Douane documenten
- Lijst van te geven zichtbare seinen, door onderscheppende en onderschepte luchtvaartuigen

Boorddocumenten

1. Airworthiness Review Certificate
2. Bewijs van Inschrijving
3. Radio Station Licence en/of zendmachtiging
4. Pilot Operating Handbook / Aircraft Flight Manual (inclusief weegrapport)
5. Noise Certificate / Blauwe Boekje
6. Verzekeringpapieren
7. Vliegtuigjournaal
8. Indien van toepassing: Regeling MLA's