

Veelgestelde Vragen en Antwoorden

over Vliegveld Hilversum

www.ehhv.nl



1. Over het Bestuur van de Stichting Vliegveld Hilversum
2. Over Vliegveld Hilversum (EHHV) en haar gebruikers
3. Over zweefvliegen en motorvliegen
4. Over de Havendienst van Vliegveld Hilversum
5. Over parachute springen
6. Over vliegtuigen en landingsbanen op Vliegveld Hilversum
7. Over hinder, klachten en complimenten

1. Over het Bestuur van de Stichting Vliegveld Hilversum

Wat vindt het bestuur zelf van Vliegveld Hilversum?

Vliegveld Hilversum bestaat 75 jaar in 2014, het is volledig geïntegreerd in het mooie Gooi en héél veel mensen dragen het vliegveld en de mensen met een passie voor vliegen een warm hart toe. Vliegveld Hilversum (met als code "EHHV" voor piloten) is een belangrijk vliegveld in het centrum van Nederland. Het vliegveld is een belangrijke recreatieve locatie (en is gratis voor bezoekers), het biedt werkgelegenheid en zorgt voor een buffer voor vliegverkeer van Schiphol. Juist door de aanwezigheid van het vliegveld wordt verdere bebouwing voorkomen, waardoor het van Loosdrecht tot Utrecht groen blijft en je de Domtoren kan zien staan.

Het bestuur van de Stichting Vliegveld Hilversum (SVH) realiseert zich haar verantwoordelijkheden goed; veiligheid van piloten en mensen op de grond staat daarbij voorop. De dagelijkse operationele activiteiten moeten goed draaien en een gezonde financiële exploitatie is natuurlijk heel belangrijk. Wij proberen overlast te minimaliseren, willen altijd nette burens te zijn voor omwonenden zijn en wij willen een uitstekende gastheer zijn voor onze bezoekers. We hebben goede contacten met de Gemeente Hilversum en met bijna alle politieke partijen; we hebben niets te verbergen en we willen samen Vliegveld Hilversum een nog mooiere toekomst vorm geven!

En ja, natuurlijk maakt een motorvliegtuig geluid. Daarom wordt er toegezien op het (zoveel als mogelijk is) vermijden van bebouwde gebieden. Vliegtuigen worden door technologische innovatie en strenge regelgeving ook steeds stiller. De Havendienst neemt alle klachten over geluidshinder serieus, mits deze gegrond zijn natuurlijk. Voor klachten over laagvliegende blauwe Jumbo's moet je de Havenmeester van Hilversum niet bellen natuurlijk!

Er past ook een relativering bij de beleving van overlast; in anderhalf etmaal rijden er bijvoorbeeld al méér auto's en vrachtwagens over de zuidelijke ringweg van Hilversum (de Diependaalselaan) dan dat er vliegtuigjes in één héél jaar op Vliegveld Hilversum starten en landen. Wij worden op Vliegveld Hilversum terecht én in detail beoordeeld op onze relatie met werkelijk alle natuur- en milieu-aspecten. Uit onderzoek van de luchtkwaliteit in de directe omgeving van Vliegveld Hilversum blijkt dat de luchtkwaliteit ter plaatse voor minder dan 0,1% (één tiende van een procent) wordt bepaald door emissies van het vliegverkeer (Onderzoek Adecs Airinfra 2006).

Wij proberen door dit document met vragen en antwoorden over Vliegveld Hilversum meer kennis te verspreiden over ons mooie vliegveld. Voor iedereen die meer wil weten van "EHHV" en vliegen in het algemeen. Echter: er worden ook veel "indianenverhalen" verteld over ons vliegveld, bijvoorbeeld dat er grote straalvliegtuigen in de toekomst zouden komen landen. Dat gaat natuurlijk nooit het geval zijn! We staan als Bestuur van Vliegveld Hilversum klaar om alle vragen te beantwoorden. Wij vinden namelijk dat je op basis van kennis en feiten met elkaar in gesprek moet gaan. En dat gesprekken over Vliegveld Hilversum niet alleen moeten gaan over mogelijke hinder, maar ook over de maatschappelijke baten, waaronder de logistieke functie van het vliegveld voor bijvoorbeeld hulpdiensten en zakelijk vervoer, recreatie, werkgelegenheid, (gratis) toerisme en de rol als kweekvijver voor de grote luchtvaart..

Eén weiland verder in de Gemeente Wijdmeren wordt een woonwijk met 160 woningen volgebouwd. Dat gaat voor een aanzienlijke toename van het wegverkeer en fijnstof zorgen. Er liggen 80 keer meer boten op Loosdrecht dan dat er vliegtuigen op Hilversum staan. We oordelen niet, maar constateren slechts...

We vinden dat we als Vliegveld Hilversum rechten hebben omdat we al héél lang voor duizenden mensen een zeer plezierige oase op deze wereld zijn, waar je heerlijk aan het eind van een mooie zomerdag met veel luchtvaartbelevissen op het terras een drankje kunt drinken met je vrienden! Of waar de jeugd onvergetelijke zweefvliegkampen beleeft.

Daar hoort dan ook bij dat wij als Vliegveld veilig kunnen blijven bestaan. Het gras moeten we maaien, en de bomen – die groeien namelijk vanzelf - willen we af en toe kunnen terugsnoeien. Daar hoort ook bij dat we op onze grasbanen kunnen blijven vliegen, ook als het een tijdje nat weer is geweest.

Een ander belangrijk aspect van de kleine luchtvaart in Nederland is dat deze een belangrijke kweekvijver vormt voor het (operationeel) personeel dat werkzaam is in de grote burgerluchtvaart. De kleine luchtvaart, ook wel General Aviation, is altijd de bakermat geweest voor de grote luchtvaart, die centraal staat in het regeringsbeleid van Nederland transportland. Veel beroeps piloten zijn ooit begonnen op vliegveldjes als Hilversum en onderhouden daar hun vliegvaardigheden in kleine kisten; het “echte vliegen met handen en voeten” in plaats van dat een boordcomputer het vliegtuig bestuurt. Dat is iets wat iedereen zich zou moeten realiseren die wel eens via Schiphol of een andere grote luchthaven naar zijn vakantie- of zakelijke bestemming vliegt.

Vliegen is geen elitaire sport voor alleen welgestelden; beroeps- en privé piloten komen uit werkelijk alle lagen van de bevolking. Piloten zijn essentieel voor de ontwikkeling van Nederland transportland, en daar horen nu eenmaal vliegtuigen en vliegvelden bij!

Algemene beschrijving van Vliegveld Hilversum

Vliegveld Hilversum ligt vier kilometer ten zuidwesten van Hilversum. Het gebruikelijke luchtverkeer op het luchtvaartterrein Hilversum bestaat in hoofdzaak uit:

- zakelijke vluchten, zowel met eigen vervoer als taxiluchtvaart;*
- les- en oefenvluchten;*
- rondvluchten, (reclame)sleepvluchten;*
- overheidsvluchten;*
- valschermvluchten;*
- zweefvliegvluchten;*
- privé- en recreatieve vluchten.*

De luchthaven beschikt over drie onverharde start- en landingsbanen. Het aantal vliegbewegingen is op dit moment circa 44.000. Het maximum startgewicht (m.b.t. de maximale belasting van de landingsbanen) bedraagt 6.000 kg. In de praktijk zijn lichte tweemotorige vliegtuigen (als de Piper Seneca met een maximaal startgewicht van circa

2.100 kg de zwaarste vliegtuigen die op Vliegveld Hilversum komen). Voor zwaardere vliegtuigen zijn de startbanen namelijk te kort.

Op de luchthaven Hilversum wordt voornamelijk gevlogen met éénmotorige en lichte tweemotorige vliegtuigen, motorzweefvliegtuigen, zweefvliegtuigen, lichte hefschroefvliegtuigen en ballonnen. Een groot deel van deze vliegtuigen is in eigendom van de op het vliegveld gevestigde bedrijven en vliegclubs. Een klein deel is privé-eigendom. Veelal is sprake van gemengd gebruik. Zo wordt een en hetzelfde toestel ingezet voor rondvluchten, lesvluchten, personenvervoer, reclamesleepvluchten en inspectievluchten. Tevens is er een klein aantal toestellen dat uitsluitend wordt ingezet ten behoeve van het slepen van zweefvliegtuigen en ten behoeve van valschermvluchten. Daarnaast wordt het vliegveld frequent bezocht door van andere vliegvelden afkomstige kleine motorvliegtuigen. Tenslotte maken (in beperkte mate) ook lichte helikopters en ballonnen gebruik van het veld. Circa 60% van de vluchten op het luchtvaartterrein Hilversum bestaat uit les- en oefenvluchten. De overige 40% bestaat uit vluchten met een bedrijfsmatig doel en uit privé- of recreatieve vluchten. Ongeveer 40% van de les- en oefenvluchten in de kleine luchtvaart wordt gemaakt voor de (basis)opleiding van latere Nederlandse verkeersvliegers in de grote luchtvaart. De rest van deze vluchten vindt plaats voor de opleiding van beroepsvliegers in de kleine luchtvaart en van privévliegers.

Wat doet het bestuur van de Stichting Vliegveld Hilversum eigenlijk?

Het vliegveld wordt geëxploiteerd door de Stichting Vliegveld Hilversum (SVH). Het bestuur van deze stichting kent 5 (onbezoldigde) leden:

- Voorzitter (vertegenwoordiging motorvliegers)
- Secretaris (vertegenwoordiging bedrijven, public relations en website/social media)
- Penningmeester (financiën en ICT)
- Bestuurslid (vertegenwoordiging van het zweefvliegen)
- Bestuurslid (vertegenwoordiging van het parachutespringen)

De Havenmeester van Vliegveld Hilversum is adviseur van het Bestuur SVH.

De Stichting Vliegveld Hilversum exploiteert het vliegveld en is eindverantwoordelijk voor de gehele dagelijkse operatie en de financiële exploitatie van het vliegveld (op een "not for profit" basis). Dat betreft onder meer: Havendienst C, veiligheid, milieu, verhuur van onroerend goed, brandstofverkoop en communicatie over het vliegveld.

De Havenmeester en de medewerkers van de Havendienst zijn in dienst bij SVH. Zij zijn operationeel verantwoordelijk voor de veilige dagelijkse gang van zaken.

Hoe krijg ik contact met het bestuur van de Stichting Vliegveld Hilversum en de Havendienst?

Vliegveld Hilversum (EHHV)

Stichting Vliegveld Hilversum
Noodweg 49
1213 PW Hilversum
Radio VHF 131.025 MHz
+31 (0) 35 577 1209
havendienst@ehhv.nl
www.ehhv.nl of www.vliegveldhilversum.nl

Contact met Restaurant, bedrijven en clubs?

Voor alle contactgegevens zie: <http://www.ehhv.nl/bedrijven-clubs>

Bestuursleden Stichting Vliegveld Hilversum per medio 2017

- Voorzitter Frits Barneveld Binkhuysen
voorzitter@ehhv.nl
- Secretaris Vincent Kager
secretaris@ehhv.nl of vincent@ehhv.nl
- Penningmeester Kees de Birk
penningmeester@ehhv.nl of kees@ehhv.nl
- Bestuurslid Jeroen Bruijning
jeroen@bruijning-montes.eu
- Bestuurslid Emmie Constandse
e.constandse@telfort.nl
- Havenmeester Jérôme Guillot (adviseur Bestuur SVH)
airportmanager@ehhv.nl of jerome@ehhv.nl

Van wie is het Vliegveld Hilversum eigenlijk?

De grond is eigendom van de Gemeente Hilversum en wordt verhuurd aan de Stichting Vliegveld Hilversum (SVH). SVH is als not-for-profit organisatie verantwoordelijk voor de veilige operationele en financiële exploitatie. SVH heeft zelf geen vliegtuigen, maar heeft wel de medewerkers van de verkeerstoren in dienst. Daarnaast stelt SVH tegen vergoeding stallingsplaatsen voor vliegtuigen ter beschikking (hangaars) en verkoopt brandstoffen.

Maakt het vliegveld eigenlijk winst?

Winst is geen doelstelling. Het vliegveld wordt geëxploiteerd door de Stichting Vliegveld Hilversum (SVH). Dat is een not-for-profit organisatie. Het bestuur van SVH bestaat uit vijf onbezoldigde vrijwilligers. Het personeel van de Havendienst is in loondienst van SVH. De omzet van SVH bestaat uit landingsgelden, verhuur van stallingsplaatsen en een kleine marge

op brandstofverkoop. De tarieven zijn zodanig dat de operationele kosten net kunnen worden gedekt, maar dat er jaarlijks wel geld overblijft om onderhoud van te kunnen doen en noodzakelijke investeringen in bijvoorbeeld onderhoud en opleiding.

Hoe lang bestaat Vliegveld Hilversum eigenlijk?

In 2014 bestond Vliegveld Hilversum 75 jaar. Op 27 mei 1939 werd door burgemeester Lambooy in de vestibule van het aeroclubgebouw (het huidige restaurant) een gedenksteen geplaatst. Deze gedenksteen is er nu niet meer, waarschijnlijk al tijdens de oorlogsjaren verdwenen. De bouwwerkzaamheden aan Vliegveld Hilversum werden op 19 augustus 1939 beëindigd.

Hoe ziet het bestuur van de Stichting Vliegveld Hilversum de toekomst?

Het bestuur ziet de toekomst van Vliegveld Hilversum zonnig tegemoet! Er zijn circa 1.400 actieve gebruikers van het vliegveld die heel veel enthousiaste uren in hun werk of hobby steken. De mensheid zal altijd willen blijven vliegen!

Vliegveld Hilversum is al 75 jaar verankerd in Het Gooi, vele duizenden niet-vliegende bezoekers genieten van het kijken naar luchtsporten. Het vliegveld heeft een hoge recreatieve waarde, toegang is gratis voor bezoekers. Er is een Toeristisch Overstap Punt (TOP) voor fietsers.

Vliegveld Hilversum biedt werkgelegenheid aan naar schatting 60 mensen, direct op het vliegveld zelf en indirect aan alle toeleveranciers van bijvoorbeeld onderdelen, faciliteiten, onderhoudsbedrijven, restaurant, handhavers bij toezichthouders, diverse overheden, etc.

Vliegveld Hilversum is een belangrijk onderdeel van de Nederlandse infrastructuur door de lucht. Er maken hulpdiensten en inspectiediensten gebruik van het vliegveld. Ook voor de zakelijke kleine luchtvaart is het een uitstekende plaats om de randstad te bereiken.

Het vliegveld maakt onderdeel uit van een ecologische structuur, er kan door de aanwezigheid van het vliegveld ook niet worden gebouwd op dit mooie stukje groen van de Gemeente Hilversum.

Er is een huurcontract met de Gemeente Hilversum tot 2023 afgesloten. Gelukkig zijn er heel veel mensen die het vliegveld een warm hart toedragen, zowel vliegers als niet vliegende bezoekers!

2. Over Vliegveld Hilversum (EHHV) en haar gebruikers

De website is www.ehvh.nl. Wat betekent EHHV?

Alle vliegvelden, waar ook ter wereld, hebben een unieke code gekregen van de International Civil Aviation Organization (ICAO). Vliegveld Hilversum is bij piloten ook bekend als EHHV: Europa – Holland – Hilversum. Zo is bijvoorbeeld Amsterdam Schiphol EHAM, Rotterdam Zestienhoven EHRD en Vliegveld Texel EHTX.

Overigens is de website www.ehvh.nl ook te benaderen via www.vliegveldhilversum.nl.

Wie zijn de belangrijkste gebruikers van Vliegveld Hilversum?

De belangrijkste gebruikers zijn motorvliegers, zweefvliegers en parachutisten. In totaal zijn er circa 1.400 actieve gebruikers als beoefenaars van luchtsporten. Ieder jaar zijn er ongeveer 125.000 tot 150.000 niet-vliegende bezoekers op Vliegveld Hilversum. Het Vliegveldrestaurant is een heerlijke bestemming na een wandeling of fietstocht. Het vliegveld heeft dus ook een belangrijke recreatieve waarde in Het Gooi. Die ook nog eens gratis is.

Hoeveel mensen komen op Vliegveld Hilversum per jaar op bezoek?

Tussen de 125.000 en de 150.000 mensen per jaar komen Vliegveld Hilversum bezoeken. Het is een leuke attractie voor heel veel mensen uit Het Gooi en omstreken. Er zijn circa 1.400 actie beoefenaars van luchtsporten op het vliegveld actief.

Welke clubs en bedrijven zijn er op Vliegveld Hilversum gevestigd?

Er zijn diverse clubs en bedrijven op Vliegveld Hilversum gevestigd. De belangrijkste zijn:

- *Aeroclub Hilversum Amsterdam (ACHA)*
- *Vliedschool Hilversum (Ben Air BV)*
- *Dwarf powered motor gliders*
- *Paraclub Midden Nederland (PCMN)*
- *Gooise Zweefvliegclub (GoZc)*
- *Ryfas Helikopters*

Een volledig overzicht is te vinden op: <http://www.ehvh.nl/bedrijven-clubs>

Hoe bereik ik het vliegveldrestaurant?

Informatie over het vliegveldrestaurant Fly Inn is te vinden op:

*Noodweg 43
1213 PW HILVERSUM
telefoon: 035 - 577 17 10
email: info@etenbijhetvliegveld.nu*

*web: www.vliegveldrestaurant.nl
web: www.etenbijhetvliegveld.nu*

Hoeveel wordt er gevlogen op Vliegveld Hilversum?

De motorvliegers maken circa 44.000 “vliegbewegingen” per jaar, waarbij een start en landing apart worden geteld. Een groot deel daarvan betreft lesvluchten. Er is een maximaal toegestaan aantal vliegbewegingen van 76.000. Sinds het Luchthavenbesluit van 2014 gemeten als “geluidsruimte Lden”. Maar zo druk is het al heel lang niet meer geweest.

Kunnen er vliegtuigen met straalmotoren op Hilversum landen?

Nee, dat mag wettelijk niet, en dat is vastgelegd in het Luchthavenbesluit. Het kan ook niet want de banen zijn véél te kort voor straalvliegtuigen. Daarnaast wenst het bestuur van het Vliegveld het ook niet! Het overgrote deel van de vliegtuigen op Hilversum zijn zweefvliegtuigen en éénmotorige propellervliegtuigen.

Aan hoeveel mensen biedt het vliegveld werkgelegenheid?

Alle clubs en bedrijven, inclusief het restaurant, bieden direct en indirect werkgelegenheid aan circa 60 mensen.

Met wie kan ik contact opnemen om een evenement op het vliegveld te organiseren?

Voor evenementen met vliegtuigen en evenementen op de grond (als bijeenkomsten van autoclubs, motorclubs, hondenclubs) kan contact worden opgenomen met de havendienst of het bestuur van de Stichting Vliegveld Hilversum. Plannen voor evenementen graag altijd vooraf goed afstemmen want de mogelijkheden zijn zeker niet onbeperkt.

Wanneer en hoe laat is het restaurant open?

*Zie de openingstijden van het Airport Restaurant op:
www.vliegveldrestaurant.nl/modules/contact/index.php*

3. Over zweefvliegen en motorvliegen

Na hoeveel starts mag je solo in een zweefvliegtuig?

In de elementaire vliegopleiding worden de beginselen van het vliegen geleerd. De leerling wordt DBO'er genoemd. DBO staat voor dubbel besturingsonderricht. De leerling zit voorin in een tweezitter en de instructeur er naast of er achter. In het begin leert de leerling hoe de roeren werken, gecoördineerde bochten maken en rechtuit vliegen. Zodra de leerling dit onder de knie heeft, wordt er begonnen met het leren van de start. Als laatste leert de leerling een circuit vliegen en landen. Landen is het moeilijkste onderdeel van de elementaire vliegopleiding. De instructeur bepaalt wanneer de leerling zijn eerste solovlucht mag maken. Gemiddeld mag men na 50 à 75 starts solovliegen. Een 'solist' vliegt onder toezicht en verantwoordelijkheid van een instructeur, en moet binnen het zicht blijven (niet verder dan 5 km van het veld).

Is zweefvliegen duur?

In clubverband worden de kosten gedrukt. Iedereen krijgt de kans zich de kunst van het zweefvliegen eigen te maken; alle lessen zijn gratis! De instructeurs van de Gooise Zweefvliegclub zijn ook gewoon lid, krijgen geen cent betaald voor hun inspanningen maar weten elk weekend weer met een aanstekelijk enthousiasme hun vaardigheden over te dragen aan de overige leden. Om de gebouwen, rollend materieel en zweefvliegtuigen in goede staat te houden doet de club ook zelf het onderhoud. Hierdoor houden we onze prachtige sport betaalbaar. Het samen zorgdragen voor al het materieel vormt een belangrijk sociaal aspect binnen de Gooise Zweefvliegclub.

Wie doen er aan zweefvliegen?

De leden van de Gooise Zweefvliegclub (GoZc) komen uit alle lagen van de bevolking. Door onze structuur van zelfwerkzaamheid houden we onze hobby goed betaalbaar, waardoor de club een aardige afspiegeling is van de maatschappij. We hebben aannemers, leraren, technici, piloten, studenten, scholieren, pensionado's, professoren.... van alles wat! Zweefvliegen mag al vanaf 14 jaar en kent geen leeftijdsgrens, zolang men medisch geschikt blijft. Zo kent de club enkele nog actieve leden van in de 80!

Zijn het vooral zakenmensen die motorvliegen?

Vliegers komen uit alle lagen van de bevolking. Natuurlijk is een vliegopleiding niet goedkoop, maar het blijkt dat vliegen altijd voor iedereen bereikbaar is die écht met het vliegvirus besmet is. Afhankelijk van het soort brevet begint de opleiding motorvliegen van circa € 7.000 tot 12.000. Op Hilversum zijn veel clubs en bedrijven die vliegtuigen verhuren. Om een indicatie te geven: all-in prijzen per uur (d.w.z. huur inclusief brandstof, verzekering etc.) liggen voor een motorvliegtuig op ongeveer op € 75 tot € 135 voor een tweezitter en € 150 tot € 210 voor een vierzitter.

Is het vliegen in kleine vliegtuigjes gevaarlijk?

Piloten zeggen zelf altijd dat de reis met de auto of fiets van en naar het vliegveld gevaarlijker is dan het vliegen. Vliegen in de kleine luchtvaart is ongeveer even veilig als de grote luchtvaart. Piloten moeten een gedegen opleiding volgen, worden frequent medisch getest en moeten periodiek een praktijktest doen. Piloten mogen wettelijk 10 uur vóór een vlucht geen alcohol drinken. De techniek is bijzonder veilig, de meeste ongevallen worden veroorzaakt door mensen zelf. Daarom is er in de luchtvaart bijzondere veel aandacht voor “human factors”. I’M SAFE = betekent alles in orde met betrekking tot: Illness, Medication, Stress, Alcohol, Fatigue, Emotions/Eating. Er wordt gewerkt met uitgebreide checklists om niets te vergeten en de juiste procedures te volgen. Die aanpak wordt bijvoorbeeld ook overgenomen in de zorgsector.

Waarom zie je eigenlijk nooit een ballon op het vliegveld?

Ballonnen worden meegevoerd door de wind. Een ballonpiloot kan alleen zijn richting beïnvloeden door te stijgen of te dalen en daardoor een net iets andere windrichting op te pikken. Dat gaat niet goed samen met motor- en zweefvliegtuigen in de nabijheid.

Hoeveel uren moet je per jaar vliegen om je brevet geldig te houden?

Om je bevoegdheid tot vliegen op een éénmotorig motorvliegtuig te behouden dien je 12 vlieguren in de laatste 12 maanden voor de vervaldatum van het brevet te maken, en 12 starts en 12 landingen te doen én een trainingsvlucht van ten minste 1 uur met een instructeur (een “proficiency check”) te maken. Dit is een wettelijke ondergrens; gelukkig vliegen de meeste piloten meer uren om niet “roestig” te worden qua vliegvaardigheden.

Is vliegen duur?

Dat hangt van een heleboel factoren af. Het is goedkoopst is leren zweefvliegen in clubverband, want daar doe je alles samen. Leren motorvliegen is duurder, er zijn opleidingen mogelijk vanaf zo’n € 7.000,-, natuurlijk afhankelijk van jouw aanleg en het type vliegtuig. Iedereen die echt besmet is met het vliegvirus gaat echt een keer de lucht in!

Vanaf welke leeftijd kan je gaan vliegen?

Je kunt al vanaf je 14^e zweefvliegles nemen.

Voor een solovlucht bij motorvliegen geldt een minimum leeftijd van 16 jaar. Men mag examen doen voor een Recreational Pilot License (RPL, binnenkort LAPL Light Aircraft Pilot License genoemd) als men tenminste 16 jaar oud is. Men mag examen doen voor een Private Pilot License (PPL) als men tenminste 17 jaar oud is.

Een medische keuring maakt onderdeel uit van de eisen (verklaring Medical Class II).

Hoe kan ik een proefles boeken op Vliegveld Hilversum?

Kijk eens op: www.ehhv.nl/bedrijven-clubs

Welke vakken moet ik kiezen op de middelbare school als ik piloot wil worden?

Dat hangt er vanaf of je privé piloot of beroespiloot wilt worden.

- *Privépiloot: in dit geval heb je geen specifieke vooropleiding nodig maar moet je wel geschikt zijn om te vliegen (medische keuring, aanleg en de juiste motivatie).*
- *Beroespiloot: in dit geval heb je als vooropleiding HAVO of VWO met wiskunde B, natuurkunde en Engels. MBO4 luchtvaart (of andere technische opleiding waar je deze vakken krijgt) kan ook. De medische keuring is zwaarder dan voor privé piloten.*

Wat betreft ogen, het is belangrijk dat je niet kleurenblind bent, maar niet dat je perfect scherp ziet. Je mag dus bijziend of verziend zijn binnen bepaalde limieten. Wel is het zo dat je een bril nodig hebt, je deze ook moet dragen ("shall wear corrective lenses").

Wat heeft de kleine luchtvaart met de grote luchtvaart te maken?

Iedere piloot in een groot vliegtuig is ooit begonnen in een klein lesvliegtuigje. Vele piloten van grote luchtvaartmaatschappijen onderhouden hun vliegvaardigheden (zonder computers!) in een klein vliegtuig. De grote en de kleine luchtvaart zijn zeer verbonden door mensen met dezelfde grote passie voor vliegen. Ook zijn er nu veel werkloze piloten, die wachten op een baan in de grote luchtvaart, en actief zijn als instructeur bij één van de vlietscholen in de kleine luchtvaart.

4. Over de Havendienst van Vliegveld Hilversum

Wat is een Havendienst?

De Havendienst is het bedrijfs onderdeel van de exploitant van het vliegveld dat belast is met het dagelijkse toezicht op de goede orde en de veiligheid op het luchthaventerrein. Aan het hoofd van de havendienst staat de havenmeester (airport manager).

Wat doet een havenmeester de hele dag?

De verkeerstoren moet altijd bemand zijn binnen de openingstijden van het vliegveld, om informatie over de radio te kunnen geven aan piloten die opstijgen en landen. Er zijn 6 mogelijke landingsbanen op Vliegveld Hilversum en de havenmeester bepaalt de meest gunstige baan gezien de windrichting, veiligheid voor luchtvaarders en de beperking van geluidsoverlast. De havenmeester is ook verantwoordelijk voor de veiligheid op de grond, bijvoorbeeld dat er geen onbevoegden op het vliegveld lopen, alarmering bij mogelijke ongevallen en dat de landingsbanen veilig worden onderhouden. Er is ook veel administratief werk, want in de luchtvaart gelden zéér veel operationele wetten en regels. Het gras van de landingsbanen moet worden gemaaid en besproeid. En de brandweerwagen van het veld moet operationeel worden gehouden zodat er altijd sprake is van directe inzetbaarheid bij ongevallen. Verder wordt landingsgeld door de piloten op de toren betaald. Er is verder veel contact met de overheid over de bijzonder grote hoeveelheid wet- en regelgeving in de luchtvaart; er is frequent en goed contact met inspectiediensten, politie en douane.

Wie is verantwoordelijk voor de veiligheid op de grond?

De havenmeester is verantwoordelijk voor de veiligheid op de grond van het vliegveld. Dat betreft de gesteldheid van de landingsbanen, de keuze van de te gebruiken landingsbaan, het geven van informatie over het vliegveld (bijvoorbeeld of er zwevers en para's actief zijn) over de radio en het beheer van de brandblusmiddelen.

Wie is verantwoordelijk voor de veiligheid in de lucht?

De piloot ("Pilot In Command") van het vliegtuig is verantwoordelijk voor de veilige voorbereiding op de grond en uitvoering van de vlucht in de lucht. Zowel aan de voorbereiding als de uitvoering van de vlucht worden vele eisen gesteld waaraan de piloot zich dient te houden. Vliegveld Hilversum is een zogeheten "ongecontroleerd vliegveld", dat wil zeggen dat de havendienst wel informatie mag verstrekken, maar niet bepaalt wat een piloot in de lucht moet doen. De piloot moet zich natuurlijk wel aan alle geldende regels houden, bijvoorbeeld hoe hij/zij het luchtverkeerscircuit in vliegt om op de juiste baan te landen.

Wat heeft het vliegveld te zeggen over vliegtuigen en helikopters in de lucht?

Vanaf het moment dat de wielen van een vliegtuig in de lucht zijn heeft de havenmeester geen zeggenschap over de route van het vliegtuig. De "Pilot in Command" is verantwoordelijk voor de veilige vluchtuitleiding vanaf het moment dat de motor start totdat

deze weer wordt uitgezet. Een piloot dient zich natuurlijk te houden aan alle verkeersregels in de lucht. Daar is hij/zij goed voor opgeleid.

Eigenlijk lijkt het op verkeer over de weg; de bestuurder van een auto blijft verantwoordelijk om veilig van A naar B te komen en de verkeersregels te respecteren. De beheerder van de weg moet zorgen dat de weg er in goede conditie bij ligt.

Kan je vanaf Vliegveld Hilversum naar het buitenland vliegen?

Ja, dat kan. Neem wel je paspoort mee en reken bij terugkomst op Hilversum op een bezoekje van de marechaussee die een inspectie doet van paspoorten. Er mogen vanaf Vliegveld Hilversum geen vrachtluchten worden gedaan m.b.t. de import en export van producten. Ook koeriersdiensten zijn verboden.

Bij de windzak zie ik op de grond allerlei tekens in een vierkant staan, wat betekenen die?

Eenvoudig gezegd: piloten kunnen op het seinenvierkant zien of het vliegveld open is, welke baan in gebruik is, wat de richting is van het luchtverkeerscircuit (rechtsom of linksom) en of er zwevers actief zijn. Neem eens een kijkje op: www.ehhv.nl/bezoekers/het-seinenvierkant

Hoe laag mogen sportvliegtuigen vliegen?

Over vlieghoogtes is de wet heel duidelijk. Boven gebieden met aaneengesloten bebouwing, kunstwerken, industrie- en havengebieden, of boven mensenverzamelingen dient men te vliegen:

- 1. Op een zodanige hoogte dat het nog mogelijk is een noodlanding uit te voeren, zonder personen of zaken op het aardoppervlak in gevaar te brengen.*
- 2. Op tenminste **1.000 voet** (300 meter) boven de hoogste hindernis, gelegen binnen een afstand van 600 meter van het luchtvaartuig.*

*Elders: ten minste **500 voet** (150 meter) boven de grond of het water.*

Het is net als in een auto op de weg; piloten zijn in overtreding als zij zich niet aan de wet houden. Het spreekt voor zich dat bij het starten of landen vliegtuigen een lagere vlieghoogte is toegestaan, binnen de grenzen van het luchtverkeerscircuit van het vliegveld.

Hoe hoog mogen sportvliegtuigen vliegen?

Hoe hoog sportvliegtuigen mogen vliegen is afhankelijk van in welk deel van het luchtruim wordt gevlogen. Het luchtruim boven Nederland is in allerlei gebieden verdeeld. Op de luchtruimkaart van Nederland wordt per gebied aangegeven wat de minimale en maximale hoogtes zijn. Sommige gebieden zijn zelfs geheel verboden voor kleine vliegtuigen, of alleen na toestemming toegankelijk. Er gelden dan strikte condities qua zicht, afstand tot wolken en rapportagepunten. Iedere piloot dient een actuele luchtruimkaart bij zich te hebben en radiocontact te kunnen leggen met de luchtverkeersleiding van een gebied of luchthaven. Voor de piloot en het vliegtuig wordt vliegen boven 10.000 voet (ca. 3.000 meter) wel vaak lastig vanwege het gebrek aan zuurstof dat nodig is voor de ademhaling van de piloot en voor de motor van het vliegtuig.

5. Over parachute springen

Waar kan je leren parachute springen?

Bij de Paraclub Midden Nederland PCMN kun je uitstekend terecht voor een static line opleiding, voor goede begeleiding als leerling en voor leuke fun jumps met ervaren springers. Als het niet te druk is, landen we voor de deur. Met meer drukte op het vliegveld en leerlingen gaan we naar Baarn of Westbroek. Deze dropzones hebben veel uitwijkmogelijkheden en goede markers in het land, om het juiste veld te kunnen vinden. Het busritje daarvandaan terug wordt gebruikt om te debriefen. Kom voor meer info gerust een keer langs op de club. Met goed weer zijn wij open van vrijdagmiddag tot en met dinsdagavond.

Waar wordt parachute gesprongen?

Ten zuiden van het dorp Westbroek, noordelijk van Utrecht, is een "para jumping dropzone". De meeste parachutesprongen worden gemaakt boven deze "parabak", meestal in het weekend. Enkele malen per jaar wordt er gesprongen boven Baarn. Op rustige vliegdagen wordt er soms nog gesprongen op het vliegveld zelf, maar alleen als er geen zweefactiviteiten op het vliegveld zijn.

Waarom wordt er altijd ten zuiden / zuidoosten van het vliegveld uitgeklimmen door het toestel van de parachutistenclub PCMN ?

Dat heeft te maken met het feit dat juist daar een - door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) - geaccordeerd klim- en dalgebied ligt ten behoeve van de parachutisten. Voorheen hadden de parachutisten een maximale springhoogte van 12.000 voet en konden gebruik maken van hun stille, turbine-aangedreven, springvliegtuig. Vanwege de expansiedrang van Schiphol én het verdwijnen van de Vliegbasis Soesterberg is het luchtruim rondom Vliegveld Hilversum onder controle komen te liggen van Schiphol én is de maximale springhoogte verlaagd naar 6.000 voet. Helaas heeft de PCMN haar stille vliegtuig van de hand moeten doen vanwege het niet meer rendabel kunnen opereren vanaf die 6.000 voet en moest terugvallen op haar andere vliegtuig (met zuiger aangedreven benzinemotor). Wél is afgesproken met de vliegers van de PCMN om zo goed als mogelijk hun paravluchten te spreiden binnen hun klim- en dalgebied.

6. Over vliegtuigen en landingsbanen op Vliegveld Hilversum

Wat voor soort vliegtuigen staan er op Vliegveld Hilversum?

Op het vliegveld staande volgende types:

- Zweefvliegtuigen
- Zweefvliegtuigen met een hulpmotor
- Eenmotorige propellervliegtuigen met 1, 2 of 4 stoelen (waarvan enkele dubbeldekkers)
- Tweemotorige propellervliegtuigen met 4 of 6 stoelen (slechts 3 kisten)

Het zwaarste toestel op het vliegveld heeft een maximaal startgewicht (d.w.z. het vliegtuig inclusief passagiers en brandstof) van circa 2.500kg. Voor veel zwaardere vliegtuigen zijn de landingsbanen te kort, en geeft de grasbodem bij het starten te veel weerstand.

Komen er bijzondere vliegtuigen op Vliegveld Hilversum?

Als je 75 jaar bestaat is er natuurlijk wel eens een bijzonder vliegtuig op bezoek geweest! We noemen er slechts een paar:

- Mooie historische kisten als de Tiger Moth, het Minimoa zweefvliegtuig of de AT-6 Harvard zijn gestationeerd op het vliegveld
- De DC2 Dakota PH-AJU is één keer geland tijdens een vliegshow
- De Spitfire, waarmee The Battle of Britain is gewonnen
- De Stinson Sentinal PH-PBB, bestuurd door Prins Bernhard toen het vliegveld werd geopend na de tweede wereldoorlog
- De grote logge lobbes Antonov-2 dubbeldekker van Russische makelij

Hoe lang en breed zijn de landingsbanen op Vliegveld Hilversum?

Hilversum beschikt over drie landingsbanen van gras die, afhankelijk van de wind, vanaf twee kanten kunnen worden aangevlogen. Een baannummer is de kompasrichting. Als de baan richting 250 graden ligt, dan heet de baan 25, of wel "runway two five".

Baan 07 – 25 600 meter lang x 50 meter breed

Baan 13 – 31 660 meter lang x 50 meter breed

Baan 18 – 36 700 meter lang x 50 meter breed

Wat vindt het bestuur van de Stichting Vliegveld Hilversum van de woonwijk Ter Sype?

In het luchthavenbesluit wordt ruimte gegeven om een klein gedeelte van het oorspronkelijk plan Ter Sype uit te voeren. Dat betreft het gedeelte dat buiten de zogenaamde "48 Lden geluidscontour" ligt. Er is heel duidelijk afgesproken dat toekomstige bewoners gewezen worden op het feit dat het vliegveld hier al héél lang ligt en binnen de toegewezen geluidscontouren "de oudste rechten" heeft.

Wat vindt het bestuur van de Stichting Vliegveld Hilversum van een asfalt baan?

Het bestuur van de Stichting Vliegveld Hilversum vindt het vliegveld mooi zoals het nu is. Dus met drie grasbanen. Vliegveld Hilversum werkt er sinds haar oprichting aan om geluidsoverlast waar mogelijk te beperken.

Alleen wanneer ons, bijvoorbeeld door bouwplannen van een gemeente, gedwongen wordt een baan op te geven, zullen we een verharde baan nodig hebben. Dit omdat de grasbanen die we nu hebben ternauwernood de bewegingen die we nu maken, kunnen verwerken.

Zou een asfalt baan tot méér en zwaardere vliegtuigen leiden?

Nee, want het maximale gewicht van een vliegtuig dat mag landen op Vliegveld Hilversum ligt vast in het Luchthavenbesluit en dat verandert niet. Ook is er een maximum gesteld aan het aantal vluchten met iets zwaardere vliegtuigen. Sowieso zullen er nooit straalvliegtuigen op Vliegveld Hilversum mogen landen. Ook zijn vrachtluchten en koeriersbedrijven verboden.

Een asfaltbaan kan wel het hele jaar worden gebruikt, zodat er minder sprake is van pieken. Een asfaltbaan zou zodanig worden geconfigureerd (richting 04-22, in de nabijheid van de hangaars) dat geluidsoverlast in het luchtverkeerscircuit en op de grond wordt geminimaliseerd.

Zou een asfaltbaan voor meer overlast zorgen?

Nee, een asfaltbaan zou niet voor meer overlast zorgen. Er is heel veel onderzoek gedaan naar een asfaltbaan. Die baan had er zullen komen als de woonwijk Ter Syde gebouwd zou zijn. De richting was 04-22, meer aan de kant van de hangaars gelegen (iets oostelijker dus). Objectief onderzoek door onafhankelijke externe bureaus heeft uitgewezen dat er juist sprake zou zijn van minder geluidsoverlast dan de huidige baanconfiguratie!

Waarom is het vliegveld zo vaak gesloten na nat weer?

Het vliegveld bestaat uit twee bodemsoorten: zandgrond en veen (de Loosdrechtse plassen zijn ontstaan uit een veenafgraving). Het bodemwaterpeil staat relatief hoog in de omgeving. Alle landingsbanen zijn van gras, en gras groeit niet meer vanaf de herfst tot in het voorjaar. Het gras wordt in drassige omstandigheden makkelijk stuk gevlogen bij landingen in de herfst en winter en groeit dan niet meer aan. Het risico van een "modderpoel" moet ten alle tijde worden voorkomen. De havenmeester heeft dan de bevoegdheid om het vliegverkeer geheel te verbieden of om restricties op te leggen in het type vliegtuig, gewicht, aantal vluchten, beperking van doorstarts etc.

7. Over hinder, klachten en complimenten

Aan welke geluidsnormen heeft Vliegveld Hilversum zich te houden?

Rond het vliegveld zijn door de overheid duidelijke geluidscontouren bepaald op basis van decibellen. Het gebruik van Vliegveld Hilversum is aan regels gebonden waar vliegers zich aan houden.

Hoe gaat het vliegveld met geluidsoverlast en klachten om?

Vliegveld Hilversum realiseert zich terdege dat het onderdeel uitmaakt van de samenleving in Het Gooi. Wij willen goed omgaan met onze burens; piloten beseffen zich héél goed dat verantwoord vlieggedrag wordt gewaardeerd.

Vliegen over bebouwing wordt zoveel mogelijk vermeden om geluidshinder te voorkomen. Een piloot in de lucht (en niet de Havenmeester) is zelf verantwoordelijk voor de veilige uitvoering van zijn vlucht binnen alle luchtvaartregelgeving, waaronder het respecteren van de minimaal toegestane vlieghoogtes. Mochten er terechte klachten over specifieke vluchten binnen komen bij de Havendienst, dan worden deze altijd besproken met de betrokken piloten.

Klachten kunnen worden doorgegeven aan de Havendienst van het Vliegveld Hilversum. Zie de contactgegevens op www.ehhv.nl.

Wordt altijd de landingsbaan met de minste hinder geselecteerd?

Vliegveld Hilversum beschikt over meerdere landingsbanen. Afhankelijk van de heersende wind en de kwaliteit van de grasmat wordt door de Havenmeester een landingsbaan gekozen. Vliegtuigen dienen (zo veel mogelijk) tegen de wind in op te stijgen en te landen. Rugwind is altijd ongewenst. Veiligheid van de piloot en de passagiers staat altijd voorop bij de keuze van een landingsbaan.

Worden er veel klachten over geluidshinder ingediend?

De laatste jaren zijn er minder dan 25 klachten per jaar. De klachten over geluidshinder worden genoteerd en gerubriceerd door de Provincie Noord Holland Naast het aantal klachten gaat het natuurlijk ook om de analyse van de oorzaken. Het blijkt namelijk dat niet alle ingediende klachten betrekking hebben op Vliegveld Hilversum. Ook worden klachten ingediend over zaken die volgens wet- en regelgeving wel degelijk zijn toegestaan. Dat zijn dan onterechte klachten waar wij in Hilversum niets aan kunnen doen. Voorbeelden van onterechte klachten zijn:

- *Klachten over verkeer van en naar luchthaven Schiphol (straalvliegtuigen mogen niet op Vliegveld Hilversum komen!);*
- *Laagvliegende helikopters van ANWB, Politie, hulpdiensten, inspectiediensten;*
- *Klachten over vluchten over gebieden op hoogtes die wettelijk wel zijn toegestaan;*
- *Militaire vliegtuigen en grote helikopters (zoals de F16, C160 Hercules of de Chinook of Cougar transporthelikopter);*

- *Klachten over vliegtuigen boven Het Gooi die niet van/naar Vliegveld Hilversum vliegen (bijv. luchtcartografie);*
- *Laag vliegen over bebouwing binnen het luchtverkeerscircuit van het vliegveld, dus tijdens start of landing, terwijl dat natuurlijk wel is toegestaan in het luchthavenbesluit.*

Hoe gaat het vliegveld met klachten om?

Alle klachten worden zo volledig mogelijk geregistreerd. Indien een klacht terecht wordt bevonden vindt terugkoppeling plaats naar de betrokken piloot.

De voorzitter van de Stichting Vliegveld Hilversum maakt deel uit van de Commissie Regionaal Overleg Vliegveld Hilversum (CRO-H). In dat platform wordt in goed overleg met vertegenwoordigers van Gemeenten en omwonenden gesproken over mogelijke hinder.

Hoe gaat het vliegveld met complimenten om?

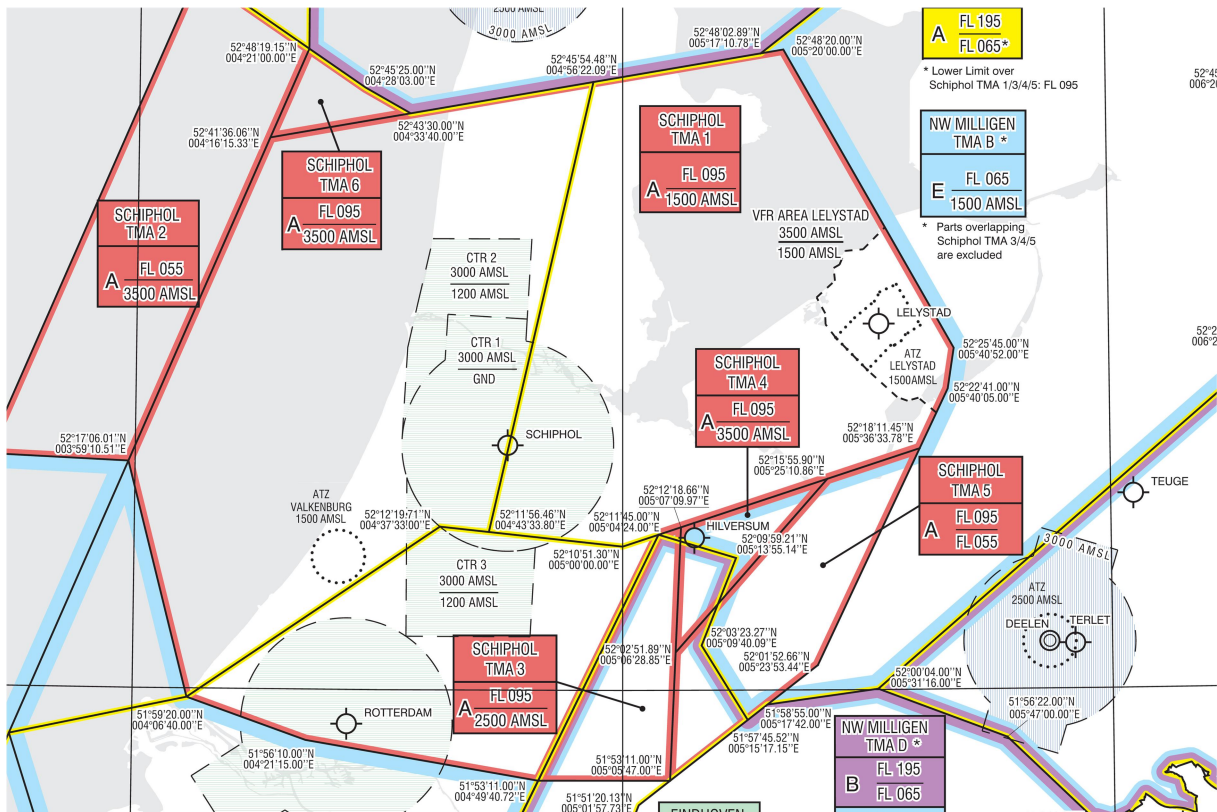
Complimenten over ons groene gezellige vliegveld kunnen altijd worden ingediend bij de Havendienst van Vliegveld Hilversum. Een blijk van waardering wordt altijd zeer op prijs gesteld! Als er 100.000 bezoekers van het vliegveld een A4 zouden inleveren met een blijk van waardering, dan is dat jaarlijks een stapel papier van ongeveer 10 meter hoog! We doen dat natuurlijk niet, want we sparen de bomen waarvan het papier wordt gemaakt liever.

Wordt door Vliegveld Hilversum verkeer van Schiphol weg gehouden?

Er is boven Vliegveld Hilversum luchtruim bestemd voor de kleine vliegtuigjes, zwevers en para's. Hierdoor kunnen de grote vliegtuigen van Schiphol niet door dit gebied vliegen. Daardoor wordt dus ook overlast door laag vliegende verkeersvliegtuigen (Boeings, Airbussen etc.) boven de Gemeente Hilversum voorkomen.

Direct rondom Schiphol ligt de Schiphol CTR (Control Zone). In dat gebied kunnen grote verkeersvliegtuigen veilig landen en opstijgen. Vliegtuigen zijn daar altijd onder controle van de luchtverkeersleiding. De CTR heeft een straal van bijna 15 kilometer (8 nautical miles) rondom Schiphol en een hoogte van 3.000 ft.(900 meter).

Boven grote delen van Noord Holland, Flevoland en Zuid Holland ligt de "Schiphol TMA1" (Terminal Manouvering Area). Dat is de naderingszone voor grote vliegtuigen. Vliegtuigen zijn daar altijd onder controle van de luchtverkeersleiding. De TMA1 begint op een hoogte van 1.500 voet (450 meter) en is circa 3 kilometer hoog .In dit gebied zijn sportvliegtuigjes niet toegestaan. Boven Vliegveld Hilversum mogen grote vliegtuigen niet lager komen dan 3.500 voet (1.000 meter).Dat is op onderstaand kaartje de "Schiphol TMA4".



Nog een paar getallen ter relativering...

Over de Diependaalselaan (de zuidring van de Gemeente Hilversum) rijden per etmaal ongeveer 25.000 personenauto's en vrachtwagens. Dat is in anderhalve dag even veel als het vliegveld in één heel jaar aan vliegbewegingen heeft.

Er liggen ongeveer 8.000 boten (van zeilboten tot en met snelle rumoerige motorboten) aan de Loosdrechtse plassen en er zijn in Wijdemeren in totaal 60 jachthavens en ontelbare parkeerplekken op ieder stukje grond. Op vliegveld Hilversum staan in totaal ongeveer 100 vliegtuigjes (zweefvliegtuigen en motorvliegtuigen), en er zijn een 15-tal bedrijven en clubs actief.

Als er in de 160 nieuwe huizen in de nieuwe woonwijk Ter Sype gezinnen komen wonen met gemiddeld 1,5 auto, die per dag (slechts) één keer wegrijden en één keer terugkomen, dan leidt dat op jaarbasis tot 175.200 verkeersbewegingen op de weg (2 x 160 x 1,5 x 365). Dat is al minimaal 4 keer het jaarlijkse aantal vliegbewegingen op Vliegveld Hilversum. Nog afgezien van alle bezoekers, vrachtverkeer, motormaaiers, brommers en scooters...

Het zoetwaterstrand De Strook is een populair recreatiegebied bij de Loosdrechtse plassen. Op hoogtijdagen komen daar 5.000 tot 10.000 mensen per dag. Dat is in 16 dagen even veel als het vliegveld in één heel jaar aan bezoekers heeft.

Uit onderzoek van de luchtkwaliteit in de directe omgeving van Vliegveld Hilversum blijkt dat de luchtkwaliteit ter plaatse voor minder dan 0,1% (één tiende van een procent) wordt bepaald door emissies van het vliegverkeer (Onderzoek Adecs Airinfra 2006).