

Inleiding

Deze notitie bevat de diverse afspraken en spelregels over het gebruik van de luchthaven Teuge en de beschikbare aan- en uitvliegroutes. Het is een samenvatting van de afspraken die in de loop der jaren zijn gebruikt, aangevuld met enkele algemene en praktische onderwerpen. De notitie is bestemd voor alle gebruikers van de luchthaven.

Vluchtvoorbereiding

Bij de havendienst heeft de volgende basisinformatie als vluchtvoorbereiding beschikbaar:

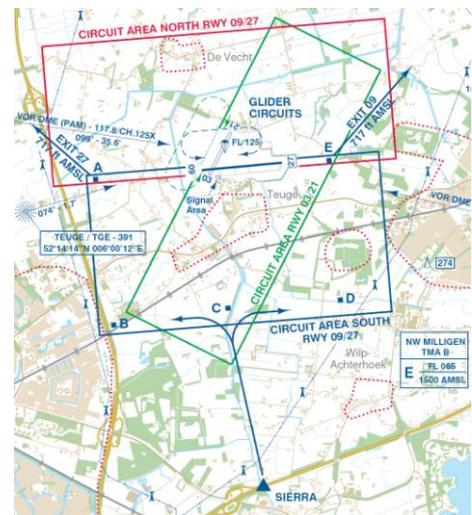
- Notams Nederland via Eurocontrol of www.ais-netherlands.nl
- Meteo informatie Nederland van KNMI via www.luchtvaartmeteo.nl
- Aanvullende locale gegevens
- AIP Netherlands zowel op papier als via www.ais-netherlands.nl
- AIP België en Duitsland
- Vluchtplanformulieren zowel op papier en via www.ais-netherlands.nl
- Flight Notifications voor vluchten tussen ongecontroleerde vliegvelden

De havendienst kan aanvullende gegevens beschikbaar stellen voor de uit te voeren vlucht.

Circuitgebied

De "Regeling betreffende standaard luchtverkeerscircuits" beschrijft op welke manier rond de luchthaven gevlogen moet worden. Om de geluidbelasting voor de omgeving tot het noodzakelijke te beperken, gelden bij het vliegen vanaf luchthaven teuge een aantal wijzigingen ten opzichte van de standaardcircuits. Deze zijn in de AIP gepubliceerd. De belangrijkste hiervan zijn:

- de nadering van het zuidelijke circuitgebied van baan 09-27 gebeurt op 700ft AGL via het punt "Sierra", de kruising van de A1 en de Wetering;
- het binnenvliegen van het circuit gebeurt in het midden van het "downwind leg", op 700ft AGL;
- het circuit wordt, onder normale omstandigheden, gevlogen via de aangegeven bakens A t/m E;
- een go around wordt ten zuiden van baan 09-27 gemaakt, omdat zwevers en para's ten noorden van RW09-27 zitten.



Voor gesimuleerde nood- en voorzorgslandingen mag van de voorkeursroute in het circuitgebied worden afgeweken. Over het oefenen van een "engine failure after take-off" is met omwonenden ten oosten van het vliegveld afgesproken, dat deze niet binnen het circuit wordt uitgevoerd, maar alleen in NO richting.

De kritische punten in het circuitgebied zijn:

- de bocht van RH downwind RW09 naar RH base RW09: maak deze altijd oostelijk van de A50;
- de bocht van downwind RW27 naar base RW27. Hierbij moet zowel de bebouwing van Twello als het landgoed De Hartelaer gemeden worden. De open strook tussen beide gebieden is de groundtrack;
- de bocht van base naar final RW27 wordt oost van de marker "E" gemaakt en niet over het aanwezige witte huis;
- de bocht van take-off leg naar cross leg RW09. Deze dient zoveel mogelijk om en niet over het aanwezige witte huis [zuidelijk van het verlengde van de baan] te worden gemaakt;
- een efato oefening in het RH circuit RW09 wordt bij voorkeur in noordoostelijke richting uitgevoerd;
- marker "E" markeert de plaats, waar na vertrek van RW09 het circuitgebied wordt verlaten in NO richting;
- een straight in nadering is beschikbaar voor vliegtuigen, die het standaard circuit niet kunnen volgen. Check de details in de AIP onder EHTe AD 2.22 Flight Procedures onder 1.1 punt 4. Verkeer in het circuit verleent dan voorrang.

Vermijd zoveel mogelijk de bestaande bebouwing. Als bij drukte in het circuitgebied de vlucht boven de bebouwing van Twello resp Apeldoorn dreigt te komen dient een "go around" te worden gemaakt. Punten van aandacht:

- het maken van een 360° bocht binnen het circuit om ruimte te maken is niet conform regels;
- een soortgelijke bocht buiten het circuit betekent dat het circuitgebied is verlaten, zodat via Sierra opnieuw ingevoegd moet worden;
- het verlengen van downwind betekent dat buiten het circuitgebied wordt gevlogen. Zowel bij Twello als bij Apeldoorn wordt dan op lage hoogte boven aaneengesloten bebouwing gevlogen. Dus: terugvliegen naar "Sierra";
- voorkom het doorzetten van de vlucht boven de bebouwing, er kan snel sprake zijn van vliegen op niet-legale hoogte.

Het zogeheten "*verkorte circuit*" is in de jaren negentig uit de regelgeving verdwenen.

Het gebruik van het luchtverkeerscircuit wordt nader toegelicht met foto's in het kantoor van de handdienst.

Naderen

Het naderen van het circuitgebied van de luchthaven gebeurt altijd vanuit het zuiden, via "Sierra". Boven "Sierra" moet op 700ft AGL gevlogen worden. Ten noorden van de luchthaven is vaak het valschermgebied actief, terwijl het circuitgebied van de zweefvliegtuigen ook aan de noordzijde van het vliegveld ligt.

Laagvlieggebied

Voor het oefenen van nood- en voorzorgslandingen zijn in ons land meerdere gebieden aangewezen. Eén hiervan ligt tussen Deventer en Zutphen. De regeling is gepubliceerd in de Luchtvaartvoorschriften. In het begin van de jaren negentig is, ter voorkoming van vermijdbare hinder, in de toenmalige art.28 / milieucommissie besproken dat 200ft als minimum vlieghoogte wordt gebruikt.



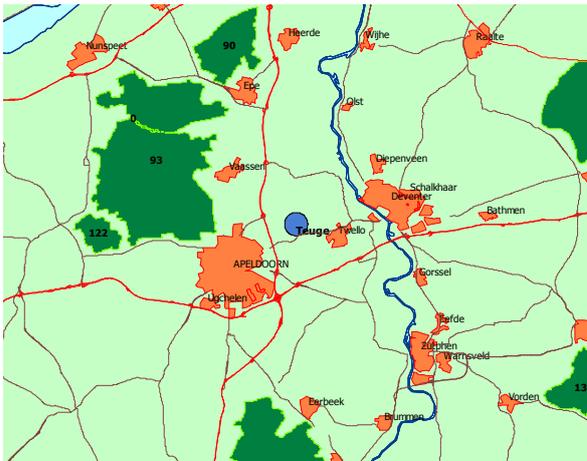
n.v. luchthaven **teuge**

VLIEGEN VANAF TEUGE

Gedragcode

Een aantal organisaties op het gebied van de General Aviation heeft een gedragscode voor de recreatieve luchtvaart uitgegeven onder de titel "Verantwoord Vliegen". Het is te downloaden via de zoekmachine op www.knvv.nl

Stiltegebieden



In de nabijheid van de luchthaven bestaan enkele stiltegebieden. In de gedragscode "Verantwoord Vliegen" hebben gebruikersorganisaties aangegeven, dat deze gebieden zoveel mogelijk gemeden moeten worden dan wel dat een minimale vlieghoogte van 1,000ft AGL wordt aangehouden. Een kaart waarop de stiltegebieden staan aangegeven is bij de havendienst beschikbaar.

Overige gebieden

Koninklijk paleis "Het Loo"

Hoe mooi het vanuit de lucht ook is, vermijd Paleis "Het Loo" zoveel mogelijk. Indien er concerten in de tuin van "Het Loo" zijn wordt dit via de havendienst bekend gemaakt.

Apeldoorn West

Een aantal wijken in Apeldoorn West valt vanwege de bomengroei vrijwel niet op. Geadviseerd wordt Apeldoorn ten westen van de Julianatoren te passeren.

Radiogebruik

Luchthaven Teuge is een vliegveld, waar radiogebruik niet verplicht is. Het wordt dringend aangeraaden dit wel te doen! Het overgrote gedeelte van het verkeer maakt van de radio gebruik. De havendienst verstrekt luchtvaartterreininformatie. Deze kan bestaan uit:

- de grondtekens die in het seinenvierkant liggen;
- de wind op basis van de windzak;
- de onbruikbare gedeelten van het luchtvaartterrein;
- de bijzondere activiteiten boven en nabij de luchthaven [zoals zweefvliegen en parachutespringen];
- de taxiprocedures;
- de parkeermogelijkheden.



n.v. luchthaven **teuge**

VLIEGEN VANAF TEUGE

Het verstrekken van deze informatie via de radio is bedoeld voor het naderende verkeer. Het vertrekkende verkeer moet zich vóór de aanvang van de vlucht op de hoogte stellen van de informatie.

Voor korte vluchten, waaronder rondvluchten, adviseren wij de radio op de frequentie van Teuge Radio te laten staan. Dit voorkomt onnodig intensief gebruik van de radio. Roep op verzoek van Dutch Mil hen alleen op als dit voor de vluchtuitvoering noodzakelijk is. Met regelmaat wordt op hun frequentie 132.350 de regionale QNH vermeld.

Vliegen van / naar buiten Schengen e/o EU

Voor het vliegen uit landen van buiten de EU gelden bijzondere regels voor personen en goederen. Deze zijn bij de havendienst bekend.

Parachutespringen

Rond de luchthaven bestaat een valschermb gebied met een straal van 2NM en een hoogte tot max FL125. De vlieger van het paravliegtuig meldt 1 minuut vóór elke paradropping via de Teuge frequentie 121.000 het overige verkeer over de actuele situatie.

Zweefvliegen

Voor het zweefvliegen bestaat een afzonderlijk circuitgebied, in de AIP op www.ais-netherlands.nl te raadplegen.

Beperkingen in de aanwijzing

In de aanwijzing van het vliegveld zijn diverse beperkingen opgenomen. Deze zijn in de informatie over EHTe Deventer-Teuge in de AIP op www.ais-netherlands.nl te raadplegen.

Klachten

Vragen en klachten over het luchtverkeer dat van de luchthaven gebruik maakt worden geregistreerd door het Provincieloket van Provincie Gelderland in Arnhem. Trends uit de gemelde klachten worden onderzocht. Jaarlijks wordt het overzicht van klachten in de Commissie Regionaal Overleg Teuge besproken.

Teuge, januari 2012