

# BUIZERD LIERBOEKJE

Versie 8, februari 2020



# INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	1
2. LIEREN BIJ DE BUIZERD.....	2
3. LIEREN VANUIT DE PILOOT .....	3
4. LIEREN VANUIT DE LM, LO EN SO.....	4
5. BIJLAGE I: LIERPROCEDURE.....	6
6. BIJLAGE II: VELDREGLEMENT. ....	10



## 1. INLEIDING

Voor je ligt een boekje dat tot doel heeft alle leden van de Zuid-Nederlandse Zeilvliegvereniging “de Buizerd” en ook gastpiloten te voorzien van informatie en bekend te maken met alle procedures en regels m.b.t. het lieren bij de vereniging.

Alle leden maar ook gastpiloten dienen de inhoud van dit boekje te kennen en te kunnen toepassen.

Niet alleen de mensen die meewerken aan het slagen van het lierbedrijf moeten zich verantwoordelijk voelen, maar ook alle piloten die komen vliegen.

We zijn een vereniging en dat betekent dat niemand betaald wordt. Alle taken en werkzaamheden, worden door de leden uitgevoerd. Als je komt vliegen, steek dan de handen uit de mouwen als je ziet dat er werk verzet moet worden. Alleen dan blijft het leuk voor iedere deelnemer.

Veel lees en daarna lierplezier,

Namens de liercommissie, alle lieristen (liermannen) en het bestuur.

N.B. Overal waar mannelijke termen staan voor een functionaris of uitvoerende, kan net zo goed de vrouwelijke of genderneutrale term ingevuld worden.

### TERMEN EN AFKORTINGEN

LM: Lierman	de LM bedient de lier en geeft zoveel mogelijk instructie aan nieuwe liermannen.
DL: Dag-Lierman	de DL is de hele dag LM.
WL: Wissel-Lierman	de WL is een deel van de dag LM en wisselt dus af met andere WL(en).
SO: Startofficier	de SO leidt het lierbedrijf en kan gedurende de dag wisselen met andere SO(s).
SH: Starthulp	de SH helpt de SO.
LiO: LM in Opleiding	de personen die opgeleid worden tot LM.
LO: Lierdagorganisator	de persoon die de lierdag coördineert, NOTAMs checkt en liermannen en piloten ronselt om een lierdag door te kunnen laten gaan (via Buizerd Lieren WhatsApp-groep en eventueel nog andere kanalen).
CB: Contactpersoon boer	de contactpersoon met de boer.



## 2. LIEREN bij de BUIZERD

### WANNEER WORDT ER GELIERD?

In principe wordt er gelierd volgens het lierrooster dat via de website van “de Buizerd” bekend is gemaakt. Daarnaast staat het de leden vrij om zelf lierdagen te organiseren naast die van de reeds ingeroosterde dagen, mits deze maar in het weekend plaats vinden. Dit moet echter wel in overleg met de het bestuur worden gedaan.

Lierdagen kunnen niet doorgaan in de volgende gevallen:

- lier niet bruikbaar/in onderhoud
- gras is te hoog
- geen toestemming van de boer
- minder dan 4 piloten, dit is zonder LM, dus alleen bij minimaal 4 piloten plus een LM kan de lierdag door gaan.

### DE ORGANISATIE

Op elke lierdag is een LO ingeroosterd. Hij bepaalt of een lierdag doorgaat en is verantwoordelijk voor de voorbereiding, verzorging en afsluiting van de lierdag. Bij aanvang van de lierdag vindt er zo nodig een briefing plaats en worden er een of meerdere SO's aangewezen, om samen met de LM of WL de zorg voor de lierdag te dragen.

Dat wil NIET zeggen dat clubleden die komen lieren zelf niets meer hoeven doen.

Ten eerste geldt voor iedereen dat je verantwoordelijk bent voor je eigen materiaal en voor je eigen handelen. Houd je dus aan de procedures en de afspraken van de dag, bepaal zelf of de omstandigheden voor jou geschikt zijn om te starten, wees kortom verantwoordelijk voor je eigen veiligheid.

Ten tweede is elke piloot medeverantwoordelijk voor een geslaagde lierdag. Van elke piloot wordt een bijdrage verwacht. Ben dus op tijd aanwezig. Help mee waar dat nodig is en fungeer als starthulp en haal de lierkabels op met de quad.

Het opzetten van de lierinstallatie en het opbergen van de lierinstallatie behoren tot werkzaamheden die op een lierdag uitgevoerd moeten worden. Laat dat niet alleen over aan de LM en de SO! Help de mensen die jou in staat stellen te kunnen vliegen. Veel handen, maken licht werk.

### VELIGHEID EN RISICO'S

Bij “de Buizerd” staat bij het lieren altijd de VEILIGHEID voorop.

Voor zover deelgenomen wordt aan de lier, sleep of andere vliegactiviteit van de vereniging dient elke piloot te voldoen aan alle wettelijke en door de KNVvL gestelde vereisten. Deelname is altijd en volledig voor eigen risico. Het is bij een ieder bekend dat deltavliegen een gevaarlijke sport is die de nodige risico's met zich kan meebrengen.

### BREUKSTUKJE

Er zijn 2 typen breukstukjes aanwezig. 1 voor de lichtere en 1 voor de zwaardere piloten. Elke piloot is zelf verantwoordelijk voor zijn / haar veiligheid en dient voor de start te hebben gezorgd dat hij/zij het juiste breukstukje gebruikt.

### NIEUWE LEDEN en GASTPILOTEN → BUDDY

Een nieuw lid zal door een z.g. 'Buddy' worden begeleid.

Buddy's zijn Buizerdpiloten die over de nodige lierervaring bij “de Buizerd” beschikken. De lierman zal bij de briefing één of meer ervaren piloten vragen die dag de taak van 'Buddy' op zich te nemen.

Ook gastpiloten zullen door een Buddy worden begeleid.

De Buddy brengt na de lierdag, kort verslag uit aan het bestuur en aan de liermannen.



## 3. LIEREN vanuit de PILOOT

### AANMELDEN

Wil je komen lieren, dan dien je je vooraf aan te melden via DE BUIZERD WEBSITE (buizerd.dse.nl). Dit kan al enkele dagen van tevoren, zodat je via de website kan volgen of er voldoende piloten zullen komen (minimaal 4 piloten plus een LM).

Heb jij je aangemeld maar wil je jouw aanmeldingen annuleren, dan ook weer via deze website.

Dit annuleren kan tot uiterlijk 's ochtends 8:30 uur.

De LM of LO laat uiterlijk 9:00 uur, ook weer via de website, weten of de lierdag zal doorgaan of niet en geeft aan hoe laat het lierbedrijf opgestart zal worden.

Kijk vóór je vertrekt, kort na 9:00 uur of de lierdag daadwerkelijk doorgaat!

Alle piloten die zich hebben aangemeld dienen ook daadwerkelijk te komen. Er wordt op je gerekend. Met te weinig piloten en liermannen kan de lierdag alsnog niet doorgaan.

**Zorg ervoor dat je uitrusting in orde is en met name dat je radio goed werkt. Check dit dus ruim vóór je vertrekt naar het lierveld!**

### LIERPROCEDURE EN VELDREGLEMENT

Het is duidelijk dat "de Buizerd" een veilig lierbedrijf nastreeft. Om die veiligheid te waarborgen bestaat er een aantal regels waaraan een ieder zich dient te houden. Als je komt lieren bij "de Buizerd" betekent dat dat je op de hoogte bent van de geldende regels en daarmee instemt!

De genoemde lierprocedure kun je als bijlage bij dit boekje vinden. (bijlage 1) Ook het veldreglement is als bijlage te vinden in dit boekje. (bijlage 2)

Zorg ervoor dat je op de hoogte bent van de regels. Dit is voor je eigen veiligheid en voor de veiligheid van de andere piloten die aanwezig zijn. De SO of LM kunnen weigeren je verder te laten deelnemen aan het lieren als je je niet aan de regels houdt, dan wel de regels niet kent!

### FINANCIËN

#### Leden

Voor leden is het lieren in principe gratis, dan wel inbegrepen in de jaarlijkse lidmaatschapsbijdrage. Dit zal ieder jaar opnieuw bekeken worden of het nog financieel haalbaar is. Zo niet dan zal een extra financiële bijdrage voor het lieren worden gevraagd.

#### Gastpiloten

Gastpiloten betalen voor hun deelname aan ons lierbedrijf altijd een daggeld.

Dit dient men VOORDAT men gaat starten te hebben betaald bij de LM.

Dit daggeld is geldig voor een onbepaald aantal starts en/of trappen op die lierdag.

Tarieven daggeld: de dan geldende tarieven vindt u op onze Buizerd Website: buizerd.dse.nl

### VERENIGINGSINSTRUCTIE en TRAPLIEREN

"De Buizerd" heeft geen verenigingsinstructeurs. Heb je wel je lieraantekening maar nog nooit getrapt of is het erg lang geleden dat je hebt gelierd? Neem dan contact op met de SO en LM.

Zij zullen voor zover mogelijk op de rustige en niet-thermische momenten begeleiding geven. Dat doen ze gratis en met het grootste plezier!

### GASTPILOTEN

Niet-clubleden oftewel gastpiloten zijn bij "de Buizerd" ook welkom om te komen lieren. Echter: willen we wel weten wat voor piloot je bent (brevet, lieraantekening en ervaring). Gastpiloten moeten zich dan ook vooraf melden bij het bestuur en van tenminste één bestuurslid toestemming hebben gekregen te komen lieren.

Als de gastpiloot akkoord heeft gekregen, meldt deze zich aan via "de Buizerd" website met vermelding van "gast" achter de naam. Hij of zij kijkt kort na 09.00 uur of de dag doorgaat en kijkt ook of er akkoord is van de dienstdoende LM. 'Geen bericht is in dit geval, goed bericht'.



## 4. LIEREN vanuit de LM, LO en SO

“De Buizerd” wil de lasten van de organisatie van het lierbedrijf verdelen over meerdere personen, zodat op zoveel mogelijk dagen een veilig lierbedrijf kan worden aangeboden.

Lierman (LM: DL of WL):

Om een lierbedrijf te kunnen organiseren hebben we te allen tijde een LM nodig. Hij/zij coördineert een lierdag (ism de lierdagorganisator), bedient de lier en geeft zo nodig als instructeur opleiding aan nieuwe liermannen.

Startofficier (SO):

De SO leidt het lierbedrijf.

Eventueel geholpen door een of meerdere starthulpen: De SH ondersteunt de SO in het regelen van de starts.

Een Lierman in Opleiding (LiO):

Om het arsenaal aan liermannen op peil te houden, worden regelmatig nieuwe liermannen opgeleid. We verwachten van onze actieve leden ook dat ze de liermanopleiding doen, zodat zoveel mogelijk lierdagen door kunnen (blijven) gaan en de lusten en lasten evenredig verdeeld worden.

Een lierrooster:

Voor iedere potentiële lierdag wordt één LO ingeroosterd en één of meer LM, DL of WL.

### VOORBEREIDEN VAN EEN LIERDAG

Bij het voorbereiden van een lierdag moet het volgende gebeuren:

- LO polst de leden via “de Buizerd” Lieren WhatsApp-groep (en eventueel nog andere kanalen).
- CB belt boer voor toestemming en geeft dit door aan LM/LO (via Buizerd Lieren WhatsApp-groep).
- Bepalen of op een lierdag gelierd kan worden! (taak LM).
- Laat het weer het toe om te lieren! (LO overlegt evt. met LM/WL)
- LO checkt of er voldoende (minimaal 4) piloten en een LM zijn aangemeld.
- LO/LM meldt uiterlijk om 9:00 uur op de website (via bericht bij Aanmelden lieren) of de lierdag door kan gaan en hoe laat iedereen op het veld wordt verwacht.

### VERZORGEN VAN DE LIERDAG

Controleer of al het materiaal er is (taak LM). (Er is een materiaallijst bij de lier.)

Startlijst invullen (taak LM).

Lierbedrijf gereed maken (coördinatie door LM):

- Bepalen waar de lier opgesteld wordt. Overleggen met de buurman als de kabel over zijn land gaat.
- Lier opstellen.
- Eventueel startvak en opbouwvak markeren.
- De toren van Eindhoven vereist dat “de Buizerd” telefoon aan staat en dus de gehele dag bereikbaar is.

Briefing verzorgen (taak LM):

- Zo nodig aanwijzingen van de boer bekend maken.
- Weersituatie toelichten.
- Circuit voor die dag.
- Indien nodig, SO of SO's en/of buddies aanwijzen.
- Andere zaken, zoals NOTAM's en/of opmerkingen van Eindhoven Airport, etc.



Lierbedrijf verzorgen (leiding door SO):

- Reglementen toepassen.
- Contactpersoon met de boer op het veld.
- Logboek van de starts bijhouden (taak LM).
- Toezicht houden (parkeren / toeschouwers / brevettering piloten) (eventueel delegeren).

Materiaal opbergen en lier en quad gereed maken voor volgende lierdag (taak LM):

- Diesel en benzine controleren en eventueel bijvullen.
- Bijzonderheden aan de lier, bijvoorbeeld mankementen direct melden bij bestuur en liermannen.
- Controleer spanning accu en/of batterijen en indien nodig telefoon en/of radio, lees uitzetten en batterijen/accu opladen (oplader, etc. staat in kastje in de schuur)
- Lierinkomsten op de startlijst vermelden en financiën afsluiten.
- Geld (van gastpiloten) mee naar huis nemen en het bedrag overmaken aan "de Buizerd".

## **MATERIAALLIJST EN STARTLIJSTEN**

Bij de lieruitrusting behoren ook start- en materiaallijsten. Dit zijn de lijsten die gebruikt worden om de boekhouding van het lierbedrijf op orde te houden en om ervoor te zorgen dat het materiaal compleet aanwezig blijft.

Zeer belangrijk is ook de lijst met telefoonnummers die gebeld dienen te worden om het lierbedrijf aan te melden bij de diverse instanties.

## **OPLEIDING LIERMANNEN**

"De Buizerd" streeft ernaar om het arsenaal aan liermannen up-to-date te houden, zodat de "lasten" van het lieren zo breed mogelijk gedragen kunnen worden.

Afspraken bij de opleiding van liermannen zijn:

- Er is geen opleidingsplan. De LM in opleiding krijgt directe instructie van de ingeroosterde LM.
- De LM in opleiding noteert in een logboek bevindingen en opmerkingen van de LM en van hem zelf.
- Voordat iemand de aantekening LM kan aanvragen, is er overleg tussen de liermannen die gezamenlijk de opleiding hebben verzorgd.
- Iemand moet tenminste één jaar LM zijn geweest, voordat hij een ander kan opleiden.
- Voor de aantekening lierman dient men minimaal 50 piloten te hebben opgelierd volgens het reglement van de afdeling deltavliegen van de KNVvL.

## 5. Bijlage I: Lierprocedure

### 1e fase: Procedure vooraf

- Opbouwen van het toestel en uitvoeren van de pre-flight check.
- Het is verplicht om met wielen of skids te vliegen.
- Het is verplicht om met een goed werkende hoogtemeter te vliegen.
- Bij traplieren is een goed werkende radio verplicht waarbij de communicatie tussen piloot en LM wederzijds is.
- Bij een basis of een lineairtje is het verplicht om een radio te gebruiken waarbij minimaal de LM goed te verstaan is.
- Onderling wordt de startvolgorde afgesproken. Dus kun je je op tijd klaarmaken (van belang voor een soepel lopend lierbedrijf). Een WL die net zijn lierbeurt heeft afgesloten en wil starten krijgt voorrang.
- Als je aan de beurt bent, opstellen op de startplaats, ingehangen en wel + overpiklijntje. (Je hebt zelf al de pre-flight check gedaan en de radio gecontroleerd)
- Aangeven met welk breukstukje je opgelierd wilt worden.
- Op de start wordt door de piloot zelf en de SO/SH gecontroleerd op ingehangen zijn door een hangcheck, of het harnas gesloten is, incl. de beenbanden, of de helm vastgemaakt is, of de communicatie goed werkt en of de instrumenten aan staan. Als de radio niet goed werkt, wordt er niet gestart!
- Mocht er geen overpiklijntje aanwezig zijn, dan wordt deze op de start aangereikt en bevestigd aan het release. Ook maakt de piloot het klittenband, dat aan het overpiklijntje bevestigd is, vast aan het harnas.

### 2e fase: Start

- De SO/SH neemt contact op met de LM en geeft de naam van de piloot door + eventuele wensen zoals meer of minder trekkracht, etc. en vraagt of de startprocedure kan worden gestart. Dus:  
**“Attentie lier, de volgende piloot is ..... (met evt. wensen), kan de procedure gestart worden?”**  
Hierbij laat SO/SH de kabel gewoon liggen.
- LM mag dit bevestigen mits de motor van de lier is gestart (dit in verband met de trommel die bij het starten soms een slag mee kan draaien) door de gegevens te herhalen.
- In principe wordt er altijd getrapt, tenzij anders gewenst. Er wordt dan doorgegeven wat de piloot wenst. Bijv.
  - een trek zonder overschakelen (= basis).
  - een trek met overschakelen, zonder terugvliegen (= lineairtje).
  - een of meer trappen dus met terugvliegen aan de kabel na de eerste trek.Ter info: een trap begint als de piloot boven de lier aangekomen terugdraaid richting start en met kabel en al terugvliegt (dat kan dus alleen als de piloot overgeschakeld is op het overpiklijntje). Dan vliegt de piloot terug en draait vervolgens weer om richting lier. De trap eindigt als de piloot weer boven de lier is aangekomen.
- Dan wordt de kabel ingehaakt.
- De piloot checkt de lengte van het tweede lijntje.
- De piloot neemt de vlieger van de grond en geeft aan de SO/SH door dat de kabel strak getrokken kan worden.
- De SO/SH met radio, geeft door aan de LM:  
**“Attentie lier, piloot ..... is ingehangen en gecheckt, mag de kabel strak?”**
- De LM bevestigt met “Piloot ..... ingehangen en gecheckt, kabel komt strak” en begint voorzichtig met het strak trekken van de kabel.  
**NB.** De lierman mag niet verder gaan met de procedure als hij niet ontvangen en bevestigd heeft dat de piloot gecheckt is.
- Een SH houdt de kabel vast om eventuele bochten uit de kabel te halen en geeft het commando "kabel stop" als de kabel strak is. De SO/SH met radio geeft dit meteen door aan de LM met  
**“stop, stop, stop”** en wacht op bevestiging.
- De LM bevestigt met “kabel stop” en stopt met het strak trekken van de kabel.





- Pas na bevestiging van de LM laat de SH de kabel langzaam los en maakt de startbaan vrij.
- De piloot controleert zelf of de startbaan vrij is, of de windrichting juist is en of de stand van zijn vleugel correct is (invalshoek en gelijke stand van de vleugelhelften).
- De SO/SH met radio, controleert mee of dit allemaal juist is en checkt het luchtruim op andere piloten.
- Als de piloot klaar is om te starten geeft hij het commando "GO, GO, GO" aan de SO/SH met radio.
- De SO/SH met radio geeft dan meteen het commando door aan de LM met:  
**"attentie, GO, GO, GO"**.
- Zodra er spanning op de kabel komt, laat de piloot zich meetrekken en loopt tegelijk ook zelf mee het toestel goed bij zich houdend (breng het toestel ook in beweging).

Bij de start altijd goed meerennen, ondertussen de neus van je toestel laag houdend, tot je voldoende snelheid hebt en het toestel jouw gewicht begint te dragen. Zodra je los bent van de grond, naar de bar overpakken en tevens wat meer snelheid aantrekken, zodat je in het begin niet te snel stijgt met te weinig snelheid. Zorg kort na de start voor een z.g. 'vlakke fase'. Als er in deze fase ooit kabelbreuk optreedt of het breukstukje kapot gaat, heb je in ieder geval voldoende snelheid om een fatsoenlijke en vooral veilige landing te maken.

### 3e fase: Overschakelen Overpiklijntje

- Als je zoveel lierervaring hebt dat je aan het overschakelen toe bent, gebruik je een overpiklijntje. Maak het klittenband dat aan het overpiklijntje bevestigd is vast aan je harnas. In het geval dat je verkeerd schakelt ben je het overpiklijntje dan niet meteen kwijt. Het overpiklijntje is eigendom van "de Buizerd", bij verlies moet de piloot proberen deze dezelfde dag nog terug te vinden in verband met landbouwwerktuigen van de boer. Indien het overpiklijntje niet wordt teruggevonden zal deze dienen te worden vergoed en moet dit gemeld worden bij de boer!
- Zodra je op 20 à 30 meter hoogte bent aangekomen, kun je de vlieger langzaam 'laten komen' en zo langzamer gaan vliegen en sneller stijgen.
- De vlieger zoekt zijn eigen stand ten opzichte van de kabel, hierbij heb je praktisch geen stuurdruk meer. Je hoeft alleen zijdelingse correcties te maken. Wordt de afwijking te groot dan kun je hem nog corrigeren door eerst de bar aan te trekken en dan de zijdelingse correctie te maken.
- De bar zal vrij snel tegen de kabel aan komen, maar dit geeft geen hinder voor het sturen of voor het overschakelen.
- Het overschakelen moet stap voor stap gebeuren. Tussen elke stap moet je de bar opnieuw vastpakken en de vliegrichting controleren en dus eventueel bijsturen.
- Plaats een hand in het midden op de bar.
- Neem met de andere hand het overpiklijntje vast bij de carabiner en haak deze, onderlangs de bar, in de grote metalen ring.
- Pak de bar weer met twee handen en stuur eventueel bij.
- Pak de band van het Overpiklijntje en trek hem door de spanner aan, totdat hij even lang is als het bovenste korte lijntje.
- Pak de bar weer met twee handen en stuur eventueel bij.
- Leg nu je wijs- en middelvinger onder de onderste hendel van je release en druk met je duim de bovenste open. De kabel door het A-frame is ontkoppeld en het overpiklijntje heeft deze functie nu overgenomen.
- Pak de bar weer met twee handen. Je kunt nu verder tot aan de lier vliegen.



## 4e fase: Terugvliegen (trappen)

- De LM bepaalt het moment van terugvliegen door de kracht op de kabel sterk te verminderen en geeft het commando “bochten, bochten”.
- Zodra de piloot merkt dat de kracht op de kabel afneemt zet hij een korte bocht tegen de wind in. De lier blijft echter nog met ca. 20 kg trekken om de kabel strak te houden. Dus mag je hierbij niet veel snelheid aantrekken, omdat anders de kabel niet strak blijft.
- De LM zet de lier pas in de vrij-stand als de piloot een kwart bocht heeft gemaakt.
- De piloot vliegt nu met een gelijkmatige iets verhoogde snelheid terug naar de startplaats en maakt dan een vlakke bocht tegen de wind in. Hierbij moet hij zowel de kabel als de vleugeltip in de gaten houden.
- **LET OP:** het is absoluut verboden om bij de eerste trap bij het terugvliegen beneden de 100 meter te gaan bochten. Dat geldt bij volgende trappen ook, maar dan met grotere hoogtes. Ga dus bochten ruim voor je (te) laag komt. Houdt bij het terugvliegen ook altijd de kabel achter je in de gaten en houdt voldoende marge om de kabel vrij te houden van de grond en obstakels. Bedenk hierbij dat je ook nog een bocht moet maken en daarbij nog hoogte zult verliezen! Ook hangt de kabel in een S achter/onder je met het vlakke bovenste deel van de S achter je en het vlakke onderste deel van de S bij de lier en dus dicht bij de grond. Hoe verder je weg vliegt van de lier hoe meer hoogte je moet overhouden om te bochten, omdat de kabel daarbij nog extra zakt.
- De LM houdt rekening met de sterkte van de wind, zodat de kabel bij het bochten niet te strak komt te staan.
- De LM begint pas weer te trekken als de piloot, LET OP pas nadat de neus van de vlieger weer in de richting van de lier wijst en de kabel niet meer over de vleugel kan komen, het commando geeft “trekken, trekken, trekken”. Als de piloot dit commando niet geeft gaat de LM niet trekken en vraagt aan de piloot wat er aan de hand is. Eventueel kan de LM besluiten de kabel te kappen.
- Bij de volgende trappen vliegt men bij voorkeur niet recht over de startplaats terug maar wat er naast. Hierdoor zal de kabel bij een eventuele breuk niet over de vliegers of personen komen te vallen die bij de start staan.
- Het aantal trappen wordt enerzijds beperkt door de status van ons veld, max. 1500 ft. en anderzijds bepaalt door LM en/of SO, in verband met drukte en te lange wachttijden van andere piloten.

## LET OP:

- Nooit tijdens het terugvliegen de kabel loskoppelen. Dit veroorzaakt lussen c.q. ‘spaghetti’ op de liertrommel. Noodsituaties uitgezonderd natuurlijk.
- Houdt de snelheid tijdens het terugvliegen gelijkmatig. Wisselende snelheden kunnen ook spaghetti veroorzaken op de trommel.
- Als je tijdens het lieren wilt dat er absoluut niet meer getrokken wordt, geef dit dan per radio door aan de LM of spreid en sluit je benen herhaaldelijk (dit is voor de LM alleen zichtbaar als je nog niet zo erg hoog zit). De kracht wordt dan weggenomen en de piloot kan dan ontkoppelen.

## 5e fase: Ontkoppelen.

- Vlieg richting de lier en wacht met ontkoppelen totdat de spanning van de kabel gaat. Ontkoppel dan direct. De LM geeft dit ook aan met “de kracht gaat er af”.



## NOODPROCEDURES

- Bij seinen van de piloot (zie boven) haalt de LM onmiddellijk de kracht van de kabel. Wanneer geen herstel van de situatie plaatsvindt, zal de LM de kabel kappen.
- Ter voorkoming van het afrollen van de gehele kabel, zijn er op de kabel een aantal linten aangebracht waaraan de LM ziet dat de kabel bijna "op" is. De LM geeft dan direct het commando aan de piloot om te bochten met "BOCHTEN, BOCHTEN" en de piloot moet dan ook direct terugdraaien naar de lier. Daarna geeft de piloot het commando "trekken, trekken, trekken" en begint de LM weer met trekken.
- De LM stopt onmiddellijk met trekken bij niet loskomen van de piloot of een dreigende lock-out.
- De LM is extra alert bij het terugvliegen.
- Voor de piloot geldt: nooit terugvliegen tot voorbij de weg.
- Bij een kabel die over de weg ligt ondernemen ALLE PILOTEN ONMIDDELLIJK ACTIE om veiligheid van omstanders, verkeer etc. te waarborgen. De LM of de SO hebben de leiding. Zorg voor radio contact. Op de quad bevinden zich een geel hesje om verkeer veilig te kunnen waarschuwen en een schaar om de kabel door te knippen.

## PROCEDURE: na kabelkap of van de trommel lopen!

- De piloot die nog met een restant kabel of hele kabel vliegt moet de lijn meteen ontkoppelen van zijn/haar release en dan *losjes met de hand* vast houden, terug vliegen en trachten de kabel op het veld te droppen. Mocht de lijn op de grond vast komen te zitten dan is het slechts een kwestie van loslaten! Zorg er voor dat er geen lus om je hand zit!
- LM wijst iemand aan die in het veld e.e.a. coördineert.
- Iemand moet zo snel mogelijk naar plaatsen, waar de lijn een weg kruist.
- Neem een radio mee zodat de coördinator commando's kan geven en je kunt communiceren.
- Maak de 'onderlijn met chute', los van de kabel.
- Haal nooit de lijn met de hand in. Hier IS EEN SPECIALE PLANK VOOR GEMAAKT, zodat je met 8-tjes de lijn kunt innemen. Plank ligt bij de boer in de schuur.
- Als het waarschijnlijk is dat de lijn lange tijd over een weg ligt en dit levert een gevaarlijke situatie op, de kabel doorsnijden (ter hoogte van de weg)! Bij twijfel altijd de kabel doorknippen.
- Als de 'onderlijn met chute' ontkoppeld is en de lijn indien nodig weer is 'gelast', breng dan het gekapte uiteinde naar de lier m.b.v. quad of anders te voet en haal m.b.v de lier de lijn in, blijf wel op het verkeer letten.
- 500 m lijn mag je NIET met de hand inhalen. GEBRUIK DAARVOOR DE SPECIALE BLAUWE PLANK en zet de lierlijn er in 8-tjes op, zodat de lijn niet kan 'kinken'.



## 6. Bijlage II: Veldreglement.

- 1.1 Op het deltavlieglierterrein van “de Buizerd” zijn de regels van toepassing, die de afdeling Deltavliegen van de KNVvL en de Rijksluchtvaartdienst(RLD) aan het gebruik ervan, stellen.
- 1.2 Het gebruik van wielen of skids is voor alle piloten VERPLICHT.
- 1.3 Het starten en vliegen op het deltavlieglierterrein van “de Buizerd” is voor iedereen met minimaal zeilvliegbrevet 2 en een lieraantekening toegestaan met inachtneming van artikel 1.1.
- 1.4.1 Gastpiloten mogen uitsluitend starten, als zij daarvoor toestemming hebben van een van de bestuursleden van “de Buizerd” + akkoord van de LM, kijk na 9 uur op de website.
- 1.4.2 Het bestuur van “de Buizerd” bepaalt het maximale aantal piloten en gastpiloten.
- 1.4.3 Piloten van “de Buizerd” lieren gratis of hebben een lierabonnement of lieren op rekening. Gastpiloten betalen daggeld (zie website voor tarieven).
- 1.5.1 Het bestuur van “de Buizerd” of een daartoe gemachtigde commissie wijst de LO en de LM: DL/WL aan voor die dag.
- 1.5.2 De LO organiseert alle zaken, die direct en indirect met het lier- en/of vliegbedrijf te maken hebben.
- 1.5.3 De aanwijzingen m.b.t. beheerszaken, zoals parkeren van auto's en toestellen en het schoonhouden van het terrein en omgeving, dienen te worden opgevolgd, op straffe van verwijdering van het terrein.
- 1.5.4 Het erf van de boeren is verboden terrein!
  
- 2.1 Alvorens er wordt gestart dient de piloot zich op de hoogte te stellen van de op die dag geldende afspraken omtrent het lier- en vliegbedrijf.
- 2.2 Door de LM/SO kan om een brevet en/of aantekening worden gevraagd.
- 2.3 De SO bepaalt in overleg met de LM de plaats waar gestart gaat worden en eventueel het maximaal aantal trappen dat gelierd mag worden.
- 2.4 De SO heeft de autoriteit een piloot een startverbod op te leggen.
- 2.5 Voordat een piloot op de start verschijnt dient deze zijn uitrusting volledig in orde te hebben en te zijn ingehaakt. Op een drukke dag wordt er door de SO of SH niet gewacht. Een tweede piloot dient stand-by te staan (ook volledig klaar).
- 2.6 De piloot krijgt voor aanvang van zijn start een controle van zijn of haar ophanging en uitrusting waaronder een radio-check, door de SO of SH. De piloot blijft hiervoor ALTIJD ZELF verantwoordelijk!
- 2.7 Tijdens een start kunnen door een SO, SH of LM commando's gegeven worden via de radio die terstond opgevolgd dienen te worden. Radiogebruik is verplicht!
  
- 3.1 Als door nalatigheid van de piloot een kabelbreuk ontstaat of gedwongen kappen van de kabel noodzaak is, betaalt de piloot een boete van € 5,-.  
Bij verlies van de kabelchute door nalatigheid van de piloot dient een boete van € 50,- te worden betaald. E.e.a. ter beoordeling van de SO en/of LM.
- 3.2 Bij kabelbreuk of van de trommel lopen van de kabel moet de kabel terstond boven het midden van het veld worden gedropt. Bij het vliegen met de kabel waakt de piloot voor zijn eigen veiligheid en die van zijn omgeving. Zie hierover ook de noodprocedure elders in dit boekje.
- 3.3 De kabel mag pas worden gereleased nadat de spanning van de kabel is. Er moet onverwijld worden gereleased wanneer dit commando wordt gegeven door de LM of de SO.  
BIJ het TERUGVLIEGEN met de kabel is RELEASEN VERBODEN tenzij de veiligheid in het geding is!
  
- 4.1 Er moet geland worden op het door de SO aangegeven stuk perceel.
- 4.2 Wordt er bij de landing schade aangericht, dan dient de piloot deze schade zelf te vergoeden.