

# ***VLIEGVELDHANDBOEK***

## ***Vliegveld Koksijde***

***EBFN***



ROYAL WEST AVIATION CLUB (W.A.C.)  
Van Maldeghestraat 37 – 8670 Koksijde ODK  
Ondernemingsnummer 0411.017.704

[www.westaviationclub.be](http://www.westaviationclub.be)

**O. INLEIDING****O.1. Registratie van de amendementen**

| <i>Nr amdt</i> | <i>Datum</i> | <i>Van Kracht</i> | <i>Reden</i>                                                                               | <i>Aanpassing door</i>                             | <i>Pg's vernieuwd</i> | <i>Paraaf</i> |
|----------------|--------------|-------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|-----------------------|---------------|
| Nr 01          | 25/11/06     | 01/12/06          | Algemene herziening                                                                        | Supeley Wim                                        | alle                  |               |
| Nr 02          | 01/09/07     | 01/09/07          | Aanstelling Vliegveldoversten                                                              | Supeley Wim                                        | 2,7,21                |               |
| Nr 03          | 02/01/09     | 02/01/09          | Nieuwe bestuursleden,<br>Vliegveldoverste, aanpassing<br>“ins-01”                          | Supeley Wim                                        | 2,21                  |               |
| Nr 04          | 10/08/10     | 10/08/10          | Algemene herziening                                                                        | Supeley Wim                                        | alle                  |               |
| Nr 05          | 18/07/11     | 18/07/11          | Afmetingen runway+ mil hrs<br>ops                                                          | Supeley Wim                                        | alle                  |               |
| Nr 06          | 10/2/2022    |                   | Algemene herziening + LOP                                                                  | Wouters Marc<br>Johan De Block<br>Philippe Taccoen | Alle                  |               |
| Nr 07          | 29/2/2024    |                   | Algemene herziening + Heli<br>bewegingen + aanpassingen naar<br>GDF04 nomenclatuur. BL-den | Wouters Marc                                       | Alle                  |               |
|                |              |                   |                                                                                            |                                                    |                       |               |
|                |              |                   |                                                                                            |                                                    |                       |               |
|                |              |                   |                                                                                            |                                                    |                       |               |
|                |              |                   |                                                                                            |                                                    |                       |               |

**O.2 Distributielijst**

Huidig vliegveldhandboek werd opgesteld in 5 exemplaren en overgemaakt aan:

1. Clubhuis WAC vzw
2. FOD Mobiliteit en Vervoer  
 Directoraat-generaal Luchtvaart  
 Directie Luchtruim en Luchthavens  
 Vooruitgangstraat 56,  
 B-1210 Brussel
3. Administratieve zetel WAC vzw;  
 Van Maldeghestraat 37 8670 Koksijde
4. Vliegveldoverste - Philippe Taccoen (exemplaar vliegveldoversten)
5. Digitale versie op WAC Website : [www.westaviationclub.be](http://www.westaviationclub.be)

## **NIEUWE UITGAVE**

Deze volledig nieuwe uitgave, opgesteld d.d. 29 februari 2024 , vervangt alle vorige uitgaven van het vliegveldhandboek.

Een hardcopy versie ligt ter inzage in het lokaal van de Vliegveldoverste (VVO) in het WAC clubhuis. De digitale versie kan u terug vinden op de WAC website onder 'Club\downloads\diversen'.

### **0.3    Verspreiding Amendementen**

De verspreiding van de amendementen gebeurt door de auteur van het vliegveldhandboek en gebeurt schriftelijk.

Elke verandering die de veiligheid van de vliegbewegingen in het gedrang brengt of wordt opgelegd door de F.O.D. Directoraat Generaal Luchtvaart en/of defensie geeft aanleiding tot het uitbrengen van een nieuw amendement.

### **0.4    Lijst met gebruikte afkortingen**

|             |                                                 |
|-------------|-------------------------------------------------|
| AIP         | Aeronautical Information Publication            |
| AMSL        | Above Mean Sea Level                            |
| BT          | BackTrack                                       |
| CIR         | Circulaire                                      |
| Cx          | Central (TWY) x                                 |
| DTO         | Declared Trainig Organisation                   |
| EXTD        | Extended                                        |
| F.O.D       | Federale Overheids Dienst                       |
| FW          | Fixed Wing                                      |
| GDF         | Ground Facilities                               |
| H           | Heli                                            |
| MTOW / MTOM | Maximum Take Off Weight / Maximum Take Off Mass |
| PPR         | Prior Permission Required                       |
| Sx          | Southern (TWY) x                                |
| TWY         | TaxiWay                                         |
| VFR         | Visual Fligth Rules                             |
| VVO         | Vliegveldoverste                                |
| VVVO        | Vervangend Vliegveldoverste                     |
| W.A.C       | West Aviation Club                              |
|             |                                                 |

## Inhoud

|       |                                                                                                                                   |    |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| O.    | INLEIDING.....                                                                                                                    | 2  |
| O.1.  | Registratie van de amendementen .....                                                                                             | 2  |
| O.2   | Distributielijst.....                                                                                                             | 2  |
| O.3   | Verspreiding Amendementen .....                                                                                                   | 3  |
| O.4   | Lijst met gebruikte afkortingen .....                                                                                             | 3  |
| 1.    | ALGEMEENHEDEN.....                                                                                                                | 6  |
| 2.    | INLICHTINGEN OVER DE LOCATIE.....                                                                                                 | 7  |
| 2.1.  | Schets Locatie.....                                                                                                               | 7  |
| 2.2.  | Schets Vliegveld.....                                                                                                             | 8  |
| 2.3.  | Schets loodsen en omgeving (Detail A) .....                                                                                       | 9  |
| 2.4.  | Schets hoofdgebouw (Detail B).....                                                                                                | 10 |
| 2.5.  | Schets omgeving clubhuis + vliegtuigparking (Detail C) .....                                                                      | 10 |
| 3.    | INLICHTINGEN OVER HET LUCHTVAARTTERREIN .....                                                                                     | 11 |
| 3.1.  | Beschrijving van de bestaande infrastructuur.....                                                                                 | 11 |
| 3.2.  | Operationele data (Info only - For data see AIP!).....                                                                            | 13 |
| 3.3   | Gebruiksreglement (buiten militaire openingsuren).....                                                                            | 14 |
| 3.4.  | Het circuit .....                                                                                                                 | 16 |
| 3.5   | Spec. instructies ivm het gebruik van de verschillende banen & TWY door vliegtuigen en heli's ...                                 | 17 |
| 3.5.1 | Taxi & Parking Layout.....                                                                                                        | 17 |
| 3.5.2 | Taxi Instructies.....                                                                                                             | 18 |
| 3.5.2 | Fixed Wings & Heli's – Parking positions.....                                                                                     | 20 |
| 3.6   | Meteorologische minima.....                                                                                                       | 20 |
| 4.    | INLICHTINGEN OVER DE PROCEDURES VOOR DE EXPLOITATIE VAN EN DE<br>VEILIGHEIDSMATREGELEN VAN HET LUCHTVAARTTERREIN .....            | 20 |
| 4.1   | Veiligheidsmaatregelen .....                                                                                                      | 20 |
| 4.2   | Lijst van personen verantwoordelijk voor het naleven van de veiligheidmaatregelen, circ gdf 04 en<br>het gebruikersreglement..... | 22 |
| 4.3   | Hulpverlening bij brand en ongevallen.....                                                                                        | 23 |
| 5.    | TAKEN VLIEGVELDOVERSTE .....                                                                                                      | 27 |
| 6.    | OVEREENKOMST – DEFENSIE & WAC .....                                                                                               | 28 |
| 6.1   | Overeenkomstbrief (09/01/2013) .....                                                                                              | 28 |
| 6.2   | Local operating procedures (08/04/2022) (Bijlage A).....                                                                          | 30 |
| 6.3   | Safety Case .....                                                                                                                 | 36 |
| 7.    | BIJLAGEN .....                                                                                                                    | 49 |
| 7.1.  | Vliegveldoversten en plaatsvervangers te Koksijde (31/03/2022) (DGLV) .....                                                       | 49 |
| 7.2   | Bestuur 'Koninklijke West Aviation Club' VZW .....                                                                                | 50 |
| 7.3   | Noodnummers .....                                                                                                                 | 50 |
| 7.4   | WAC – Statuten.....                                                                                                               | 51 |

|                   |                             |    |
|-------------------|-----------------------------|----|
| Vliegveldhandboek | amdt nr 07 /2024            |    |
| 7.5               | Circulaires & Webinfo ..... | 51 |
| 7.5.1             | MAS-01 Circulaire .....     | 51 |
| 7.5.2             | ACCID-01 Circulaire .....   | 51 |
| 7.6               | Circuits EBFN .....         | 52 |
| 7.7               | EBFN Layout chart.....      | 53 |

## 1.      **ALGEMEENHEDEN**

Koksijde vliegveld wordt buiten de militaire operationele uren uitgebaat door de Royal West Aviation Club vzw, hierna genoemd WAC vzw.

Het vliegveld van Koksijde is gekend en erkend zoals beschreven in de CIR GDF 04 (VFR-vliegveld, niet gecontroleerd tijdens burgerlijke uitbating.)

Het opstellen van dit vliegveldhandboek gebeurt dan ook op aanvraag van de raad van bestuur en is bedoeld voor iedereen die gebruik maakt van het vliegveld

Alle bewegingen en operaties kunnen slechts doorgaan indien ze niet in strijd zijn met de bepalingen van het vliegveldhandboek.

Alle militaire activiteiten hebben voorrang op de burgeractiviteiten en men moet ook rekening houden met onvoorziene militaire activiteit. Elke invloed hiervan op het burgerverkeer, buiten de militaire operationele uren, zal dan ook door de vliegveldoverste op voorhand worden gemeld schriftelijk of rechtstreeks via radiocommunicatie. Daarom wordt ook het gebruik van het vliegveld uitsluitend toegestaan aan piloten-leden WAC vzw met radiovergunning en dient hun toestel uitgerust te zijn met radio en transponder.

Alle gebruikers van het vliegveld dienen ook lid te zijn van de WAC vzw.

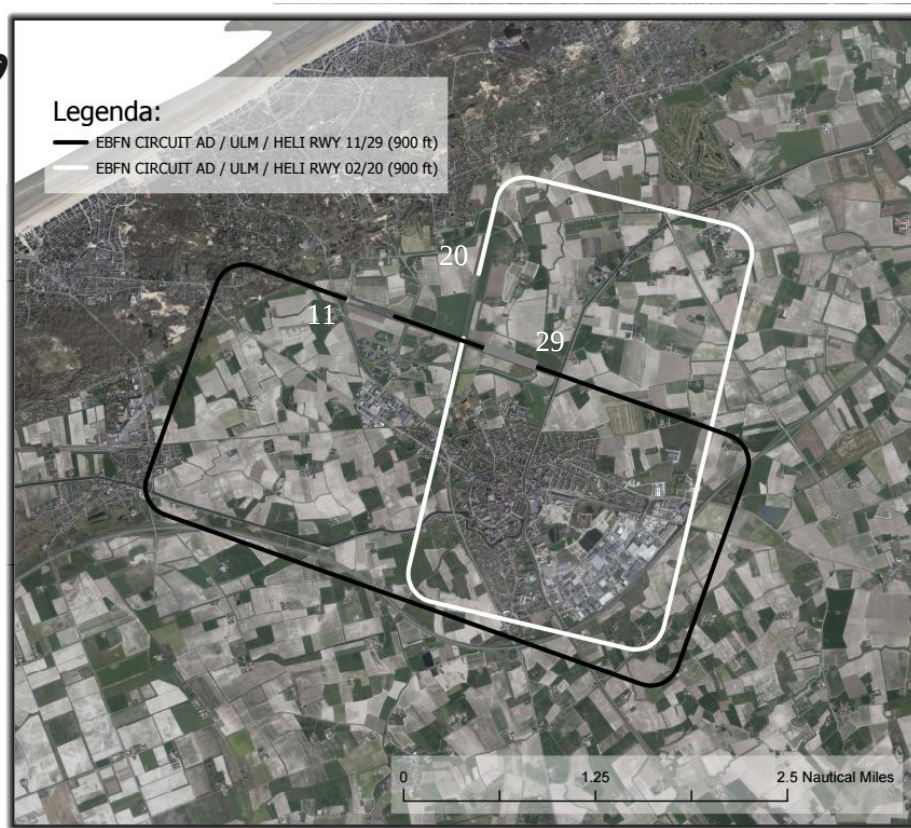
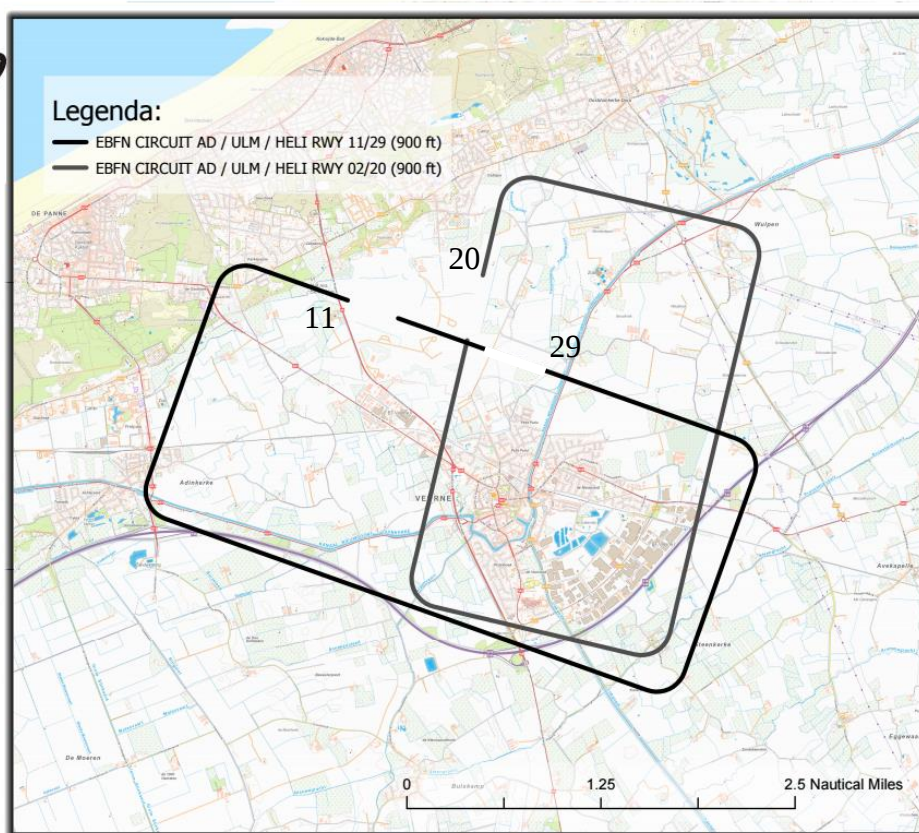
De bepaling in dit vliegveldhandboek gelden voor alle gebruikers, zonder enige uitzondering.

Ze dienen er kennis van te nemen samen met het reglement van interne orde.

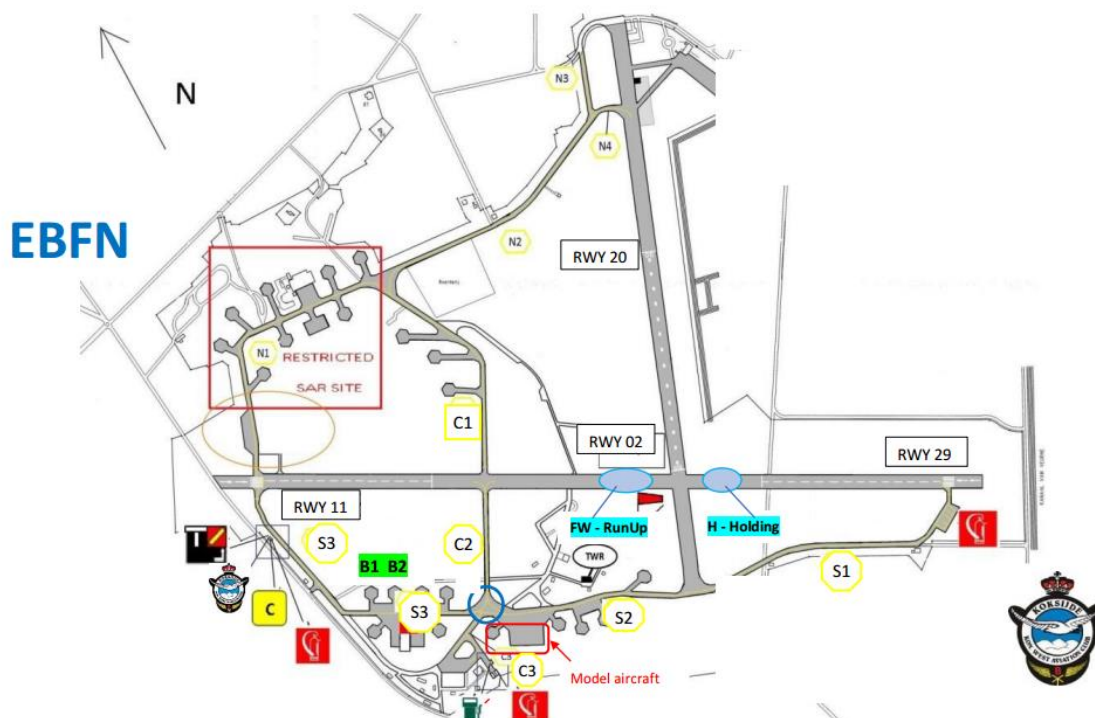
- Classificatie v.h. terrein : PPR, luchtvaart klasse II
- PPR contact : 058 31 23 67
- Luchtruim (EBFN) : klasse 'G', tot 1500 ft
- ADRES : Ten Bogaerdelaan 15, 8670 Koksijde

## 2. INLICHTINGEN OVER DE LOCATIE

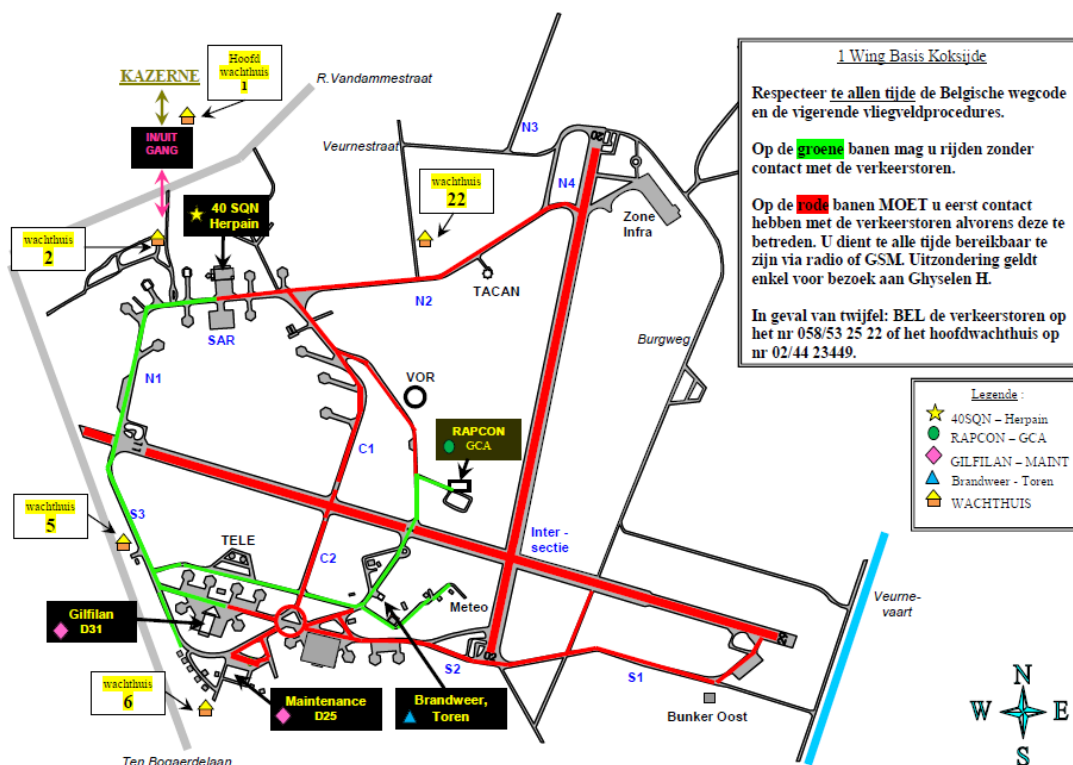
### 2.1. Schets Locatie



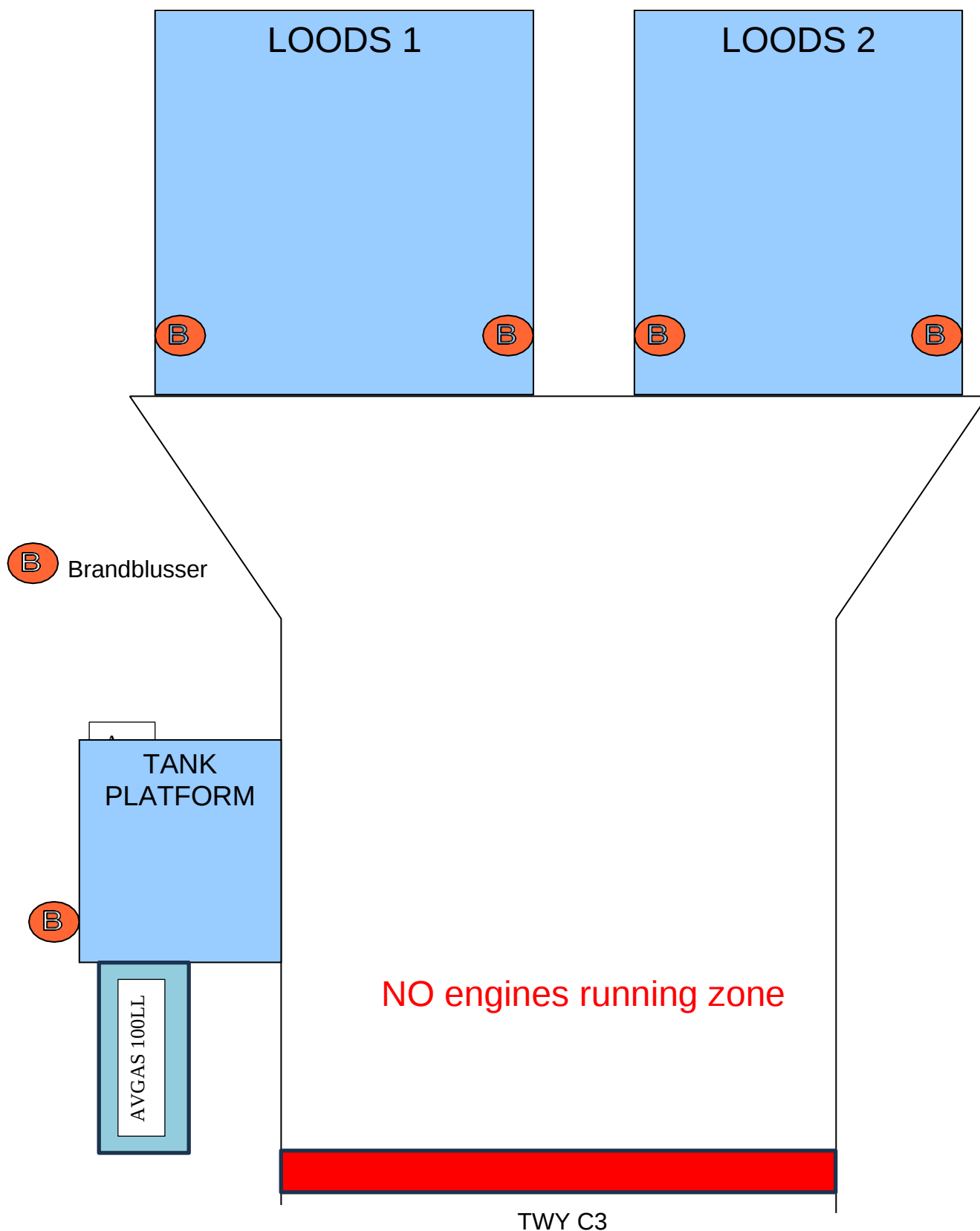
## 2.2. Schets Vliegveld



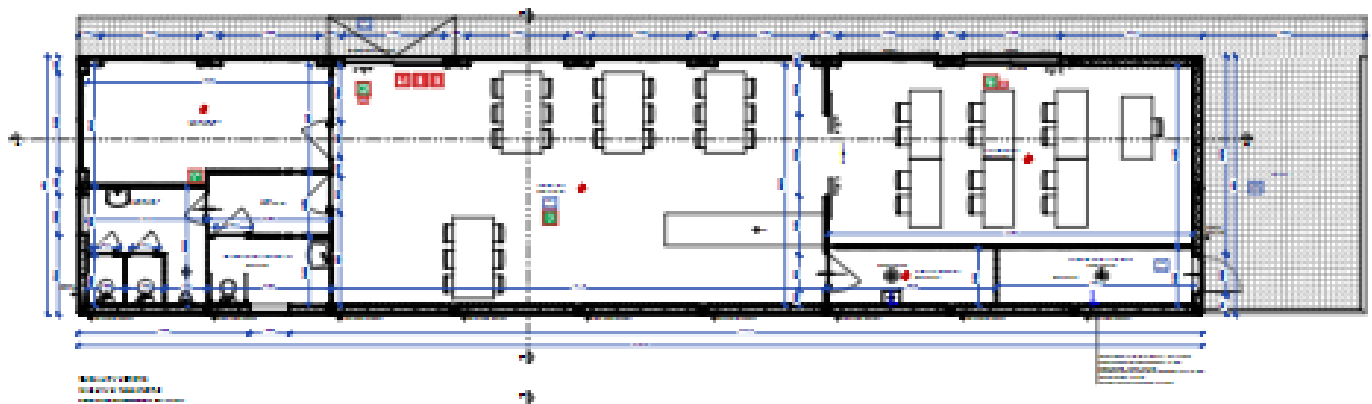
## Verkeersplan - EBFN



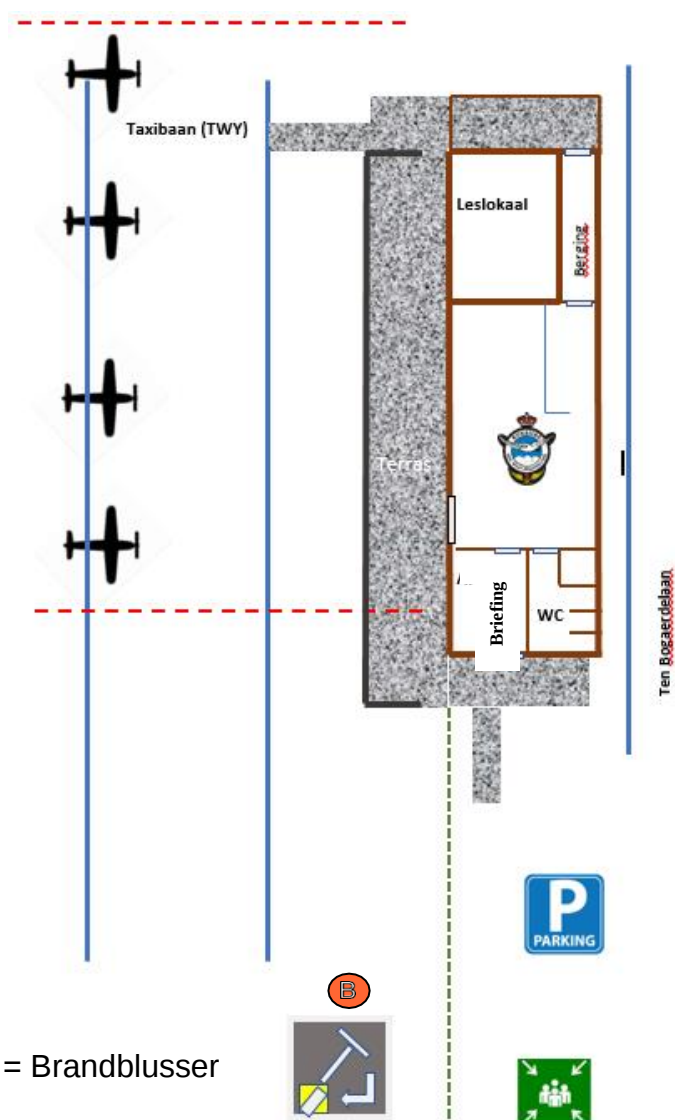
### 2.3. Schets loods en omgeving (Detail A)



## 2.4. Schets hoofdgebouw (Detail B)



## 2.5. Schets omgeving clubhuis + vliegtuigparking (Detail C)



### **3. INLICHTINGEN OVER HET LUCHTVAARTTERREIN**

#### **3.1. Beschrijving van de bestaande infrastructuur**

De Kon. West Aviation Club (WAC) beschikt over twee loodsen, een tankstation, signalenvierkant en een clubhuis met bijkomende voorzieningen.

*De loodsen* bieden plaats aan 9 toestellen van gemiddelde grootte en zijn voorzien van verlichting, stopcontacten en brandblussers. Loods 2 is voorzien voor kleine onderhoudswerkzaamheden op ULM.

*NO engines running zone.*

Dit is de zone tussen de loodsen en de rode markeringslijn op TWY C3. In deze zone moeten de motoren van de vliegtuigen/heli's ten alle tijden uitgeschakeld zijn.

*Het tankplatform*

- Beschikbare brandstof :
  - Avgas 100 LL
  - Eurosuper98 / E5
- Het tankstation, bevat :
  - een Avgas 100L fuel tank van 15.000 L in een container unit
  - een Eurosuper98 / E5 tank van 10.000 L in een ondergrondse tank.
  - per fuel type is er een verdeelpomp voorzien, met massa-kabel.
  - een betaal terminal
- Brandblusapparaten :
  - Eén mobiel verrijdbaar brandblusapparaat
  - Een CO2 brandblusapparaat is voorzien van een brandblusser, massa-kabel en tankstation.

Het tankplatform dient voor het tanken van zowel ULM-toestellen als vliegtuigen en helikopters.

De loods en tankplatform mogen slechts betreden worden door piloten-leden WAC vzw in het bezit van een lidkaart uitgegeven door de WAC.

*Het hoofdgebouw* is toegankelijk voor minder validen en is voorzien van een leslokaal, overdekte voertuig stalling, bergruimtes, clublokaal met bar, WC's, mindervaliden WC, een ruimte voor de (V)VVO ((Vervangend)vliegveldoversten) en debriefing van leerling piloten.

Aanwezige hulpmiddelen:

- Een recente Low-airkaart M 534 1/250 000,
- Het Vliegveldhandboek
- Notams
- Reglement Interne Orde
- Een telefoon (Vaste lijn)
- Een vluchtregister
- PC met internettoegang en printer.
- Een luchtvaartstation
- Een EHBO-kit

De AIP België-Luxemburg kan geraadpleegd worden op de PC.

Brandblussers en een EHBO-kit zijn voorzien in het hoofdgebouw.

#### *Seingebied-signalenvierkant*

Een signalenvierkant omgeven door een witte strook, ligt aan de noordzijde van het hoofdgebouw en heeft volgende signalisatieborden:

- richtingaanwijzer (T)
- rood vierkant met 1(!) gele diagonaal
- pijl voor het aangeven van de **rechtse** circuitrichting.

*De parking vliegtuigen* is voorzien recht tegenover het clubgebouw zoals aangegeven op de schets.

Staart vliegtuigen richting de akkers.

Het parkeren van de vliegtuigen kan na beslissing van de vliegveldoverste op een andere plaats of manier gebeuren (weersomstandigheden, grootte toestel, etc ...).

De parking en taxibaan zijn gescheiden van het hoofdgebouw door een lage terrasafsluiting en mogen alleen betreden worden door de piloot-lid WAC vzw en zijn passagiers onder begeleiding van de piloot.

*De parking heli's* is voorzien op platform B1 en B2, gelegen in het midden (noordelijke kant) van TWY S3. (Zie schets)

**3.2. Operationele data (Info only - For data see AIP!)****Radio Communicatie***Outside mil hrs*

Roepnaam & Freq. : “Koksijde radio” 122.100

*During mil hrs*

Roepnaam & Freq. : “Koksijde tower” 122.100

“Koksijde approach” 121.055

**Telefoon**

PPR : 058 31 23 67

**Openingsuren***Outside mil hrs*

Zaterdag, zondag en feestdagen,

Buiten de Militaire diensturen, op aanvraag.

**Toegelaten vliegtuig types**

Helikopters, Gyrocopters, ULM en vliegtuigen.

Met een MTOW van 5700 kg op baan 02/20.

**Referenties**

ref.punt : 51°05'25"N-002°39'10"E

elev : 11 ft AMSL

Baan QFU: 109°(mag) en 289°(mag)

16°(mag) en 196°(mag)

**BAAN afmetingen***Outside mil hrs*

baan 11 : 630m x 35m (civ)

baan 29 : 670m x 35m (civ)

baan 02/20 : 799 x 50 m

*During mil hrs*

baan 11/29 : 2678 x 35 m

baan 02/20 : 799 x 30 m

**Remarks**

End of civil runway is marked by a white line on the runway.

The white line must be crossed at taxi speed.

### **3.3      Gebruiksreglement (buiten militaire openingsuren)**

#### Artikel 1

Het vliegveld mag pas worden geopend door de vliegveldoverste na de goedkeuring van de van dienst zijnde luchtverkeersleider.

Deze laatste is enkel bevoegd voor het uitvoeren van de baancontroles op het vliegterrein.

#### Artikel 2

De vliegveldoverste (VVO) of zijn vervanger (VVVO) zijn de enige personen die toelating kunnen verlenen tot het gebruik van het terrein buiten de militaire openingsuren en dit voor elke vlucht. **Zij kunnen niet aansprakelijk gesteld worden** voor schade en ongevallen die zich op het terrein voordoen.

#### Artikel 3

De piloot moet zich voor en na elke vlucht inschrijven in het daartoe bestemde vluchtregister in het briefing lokaal.

#### Artikel 4

De piloot moet de volgende gebieden vermijden : Plopsaland, De Panne, Koksijde, Nieuwpoort en Veurne.

#### Artikel 5

Bij luidruchtige toestellen dient de piloot naar een lager toerental over te schakelen zodra de veiligheid dit toelaat.

#### Artikel 6

Het opstijgen (Fixed Wing) buiten de militaire openingsuren gebeurt steeds vanop de baandrempel. Het opstijgen/landen van heli's dient te gebeuren tussen de drempels van de in gebruik zijnde baan en dit in dezelfde richting van de in gebruik zijnde baan.

#### Artikel 7

Heli's kunnen hun grondoefeningen uitvoeren op de niet in gebruik zijnde banen, dit in overleg met de (V)VVO en/of na toelating door de dienstdoende luchtverkeersleider.

## Artikel 8

Het is verboden;

- a. De terreinen te verontreinigen
- b. Huisdieren vrij te laten lopen
- e. Benzine te tanken buiten het daarvoor voorziene platform
- f. Voor een openstaande loodspoort de motor te starten
- g. Te roken

## Artikel 9

Het vliegveld is enkel toegankelijk voor leden van de WAC vzw.

Passagiers mogen zich slechts verplaatsen tussen het vliegtuig en het clubhuis onder begeleiding van een Piloot-lid WAC vzw.

## Artikel 10

Begunstigden die tijdelijk gebruik maken van het terrein en de faciliteiten, dienen zich voor de landing in verbinding te stellen met de aanwezige vliegveldoverste (PPR) op het telnr van de WAC vzw clubhuis; 058/31 23 67

## Artikel 11

Bij het niet naleven van het reglement wordt de gebruiksgunst ontnomen. Een voorlopige of blijvende uitsluiting wordt bepaald naargelang de ernst van de inbreuk.

## Artikel 12

Het ontnemen van de gebruiksgunst gebeurt na samenspraak tussen de vliegveldoverste of militaire overheid en het bestuur.

## Artikel 13

In geval van een noodoproep voor het 40e smaldeel buiten de militaire openingsuren worden alle burgeractiviteiten opgeschort, tenzij toelating van de militaire dienstdoende luchtverkeersleider. Vliegtuigen in het circuit of nadering dienen zo snel mogelijk te landen of het circuit vrij te maken tot nader bericht van de dienstdoende luchtverkeersleider en de vliegveldoverste.

## Artikel 14

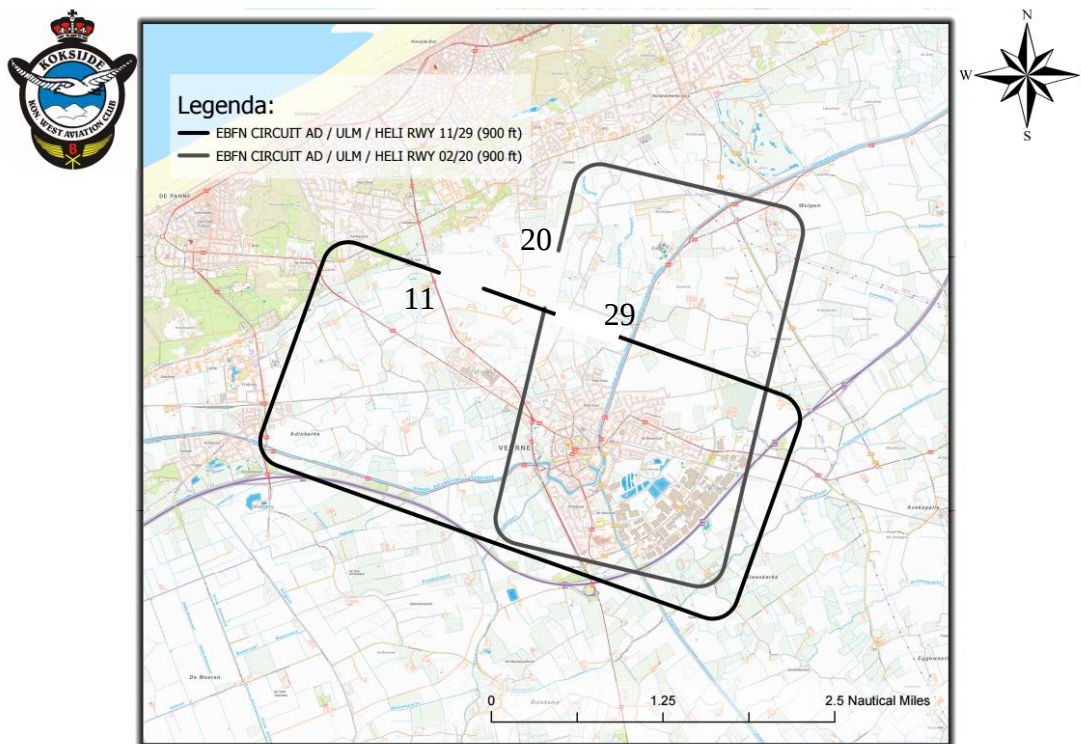
Een radiovergunning en het gebruik van radio en transponder zijn verplicht.

## Artikel 15

Dit reglement staat los van de bestaande reglementen van de Federale Overheidsdienst - Directoraat Generaal Luchtvaart - en wordt beschouwd als subsidiair t.o.v. de wetgevende reglementering en administratie in verband met de veiligheid.

### 3.4. Het circuit

#### 3.4.1. Schetsen



#### 3.4.2 Beschrijving

Het standaardcircuit buiten de militaire openingsuren voorziet het “overhead” komen op circuithoogte + 500 ft. In Koksijde is dit dus 1400 ft AGL. De circuits vermijden het overvliegen van de stad Veurne.

Het standaardcircuit dient -principeel- te worden gerespecteerd en gevolgd door **ALLE** Luchtvaartuigen die EBFN als bestemming hebben.

Bij het naderen moet radio -en transponder- gebruikt worden. De daling naar circuithoogte gebeurt voor het invoegen aan het begin van downwind. Het circuit zal steeds gevlogen worden rond Veurne.

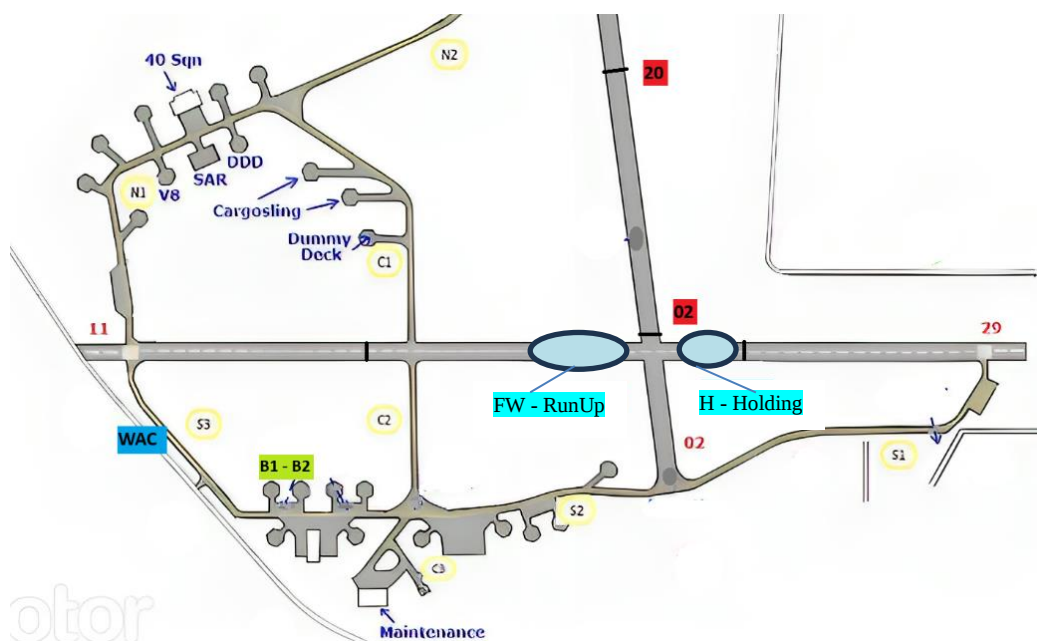
|         |                |         |
|---------|----------------|---------|
| BAAN 29 | Links circuit  | 900 AGL |
| BAAN 11 | Rechts circuit | 900 AGL |
| BAAN 02 | Rechts circuit | 900 AGL |
| BAAN 20 | Links circuit  | 900 AGL |

Tijdens de militaire openingsuren dienen de instructies van “Koksijde Tower “ en “Koksijde approach” strikt te worden opgevolgd.

### **3.5 Spec. instructies ivm het gebruik van de verschillende banen & TWY door vliegtuigen en heli's**

- Voor baan 11 is de aparte TWY (via C2) voor de helikopters aanvaardbaar (kleine backtrack om tussen de THR op te stijgen).
- Voor baan 29 heli en vliegtuigen zelfde TWY gebruiken om op te stijgen aan THR 29;
- Voor baan 02/20 vliegtuigen kunnen de huidige TWY behouden ( via baan 11/29), Helikopters via de overrun van baan 02/20.
- De run up voor baan 02/20 moet gebeuren aan de intersectie van baan 11/29 en baan 02/20, voor vliegtuigen ten westen en heli's ten oosten.
- Heli's kunnen grondoefeningen doen zolang de actieve baan, baanstrook en zijn hindernisbeperkende vlakken niet gecompromitteerd worden (gesimuleerd motorpannes (autorotaties) horen niet bij grondoefeningen), Defensie zal bepalen waar er grondoefeningen kunnen doorgaan buiten de baan in gebruik.

#### **3.5.1 Taxi & Parking Layout**



### **3.5.2 Taxi Instructies**

- Bij ALLE Taxi bewegingen dienen de bestaande TWY's te worden gebruikt.
- Taxi bewegingen van een Heli, worden door de VVO aangegeven over de radio met 'Air Taxi' (ingeval de heli niet beschikt over wielen).

#### **'Fixed Wings'**

Taxi naar actieve baan :

Vanaf het WAC Clubhuis :

- Baan 29 : Via S3 / S2 / S1
- Baan 11 : Via S3
- Baan 02 : S3 / Via Baan 11
- Baan 20 : S3 / Via Baan 11 & BT Baan 20

Vanaf het WAC Fuel station / PPL – ULM loods

- Baan 29 : Via C3 / S2 / S1
- Baan 11 : Via C3 / S3
- Baan 02 : Via C3 / C2 / Baan 11  
(RunUp @ FW area op baan 11)
- Baan 20 : Via C3 / C2 / Baan 11 & BT baan 20  
(RunUp @ FW area op baan 11)

Taxi na landing naar :

WAC Clubhuis vanaf :

- Baan 29 : Via Baan 29 / S3
- Baan 11 : Via C2 / S3
- Baan 02 : BT Baan 02 / Baan 29 / S3
- Baan 20 : Via Baan 29 / S3

WAC Fuel station / PPL – ULM loods vanaf :

- Baan 29 : Via Baan 29 / C2 / C3
- Baan 11 : Via C2 / C3
- Baan 02 : BT Baan 02 / Baan 29 / C2 / C3
- Baan 20 : Baan 29 / C2 / C3

**‘Heli’s’**

Taxi naar actieve baan :

Vanaf platform B1 / B2 :

- Baan 29 : Via S3 / S2 / S1
- Baan 11 : Via S3 / C2 & BT ext. Baan 11
- Baan 02 : Via S3 / S2 / EXTD Baan 11  
(H - Holding area op baan 11)
- Baan 20 : Via S3 / S2 / EXTD Baan 20  
(H - Holding area op baan 11)

Vanaf het WAC Fuel station / PPL – ULM loods

- Baan 29 : Via C3 / S2 / S1
- Baan 11 : Via C3 / C2 & BT EXTD Baan 11
- Baan 02 : Via C3 / S2 / EXTD Baan 11  
(H - Holding area op baan 11)
- Baan 20 : Via C3 / S2 / EXTD Baan 20  
(H - Holding H area op baan 11)

Taxi na landing naar :

Platform B1 / B2 vanaf :

- Baan 29 : Via Baan 29 / C2 / C3 / C3-platform B1 / B2
- Baan 11 : Via C2 / C3 / C3-platform B1 / B2
- Baan 02 : BT Baan 02 / Baan 29 / C2 / C3 / C3-platform B1 / B2
- Baan 20 : Via Baan 29 / C2 / C3 / C3-platform B1 / B2

WAC Fuel station / PPL – ULM loods

- Baan 29 : Via Baan 29 / C2 / C3
- Baan 11 : Via C2 / C3
- Baan 02 : BT Baan 02 / EXTD Baan 20 / S2 / C3
- Baan 20 : EXTD Baan 20 / S2 / C3

### **3.5.2 Fixed Wings & Heli's – Parking positions**

- Fixed Wings
  - Voor het WAC Clubhuis.
  - Oostkant van TWY S3
  - Staart richting de akkers.
- Heli's
  - Op platform B1 of B2

### **3.6 Meteorologische minima**

- Minimum 'White' conditions
  - Zicht lokaal 5 km
  - Wolkendek 1500 ft (3/8 = Scattered)

## **4. INLICHTINGEN OVER DE PROCEDURES VOOR DE EXPLOITATIE VAN EN DE VEILIGHEIDSMATREGELEN VAN HET LUCHTVAARTTERREIN**

### **4.1 Veiligheidsmaatregelen**

- a. Tanken is slechts toegestaan op het daarvoor voorziene platform.  
Dit platform is voorzien van een aardkabel en brandblussers.
- b. Het te tanken toestel wordt -handmatig- tot op het tankplatform getrokken.
- c. Bij het tanken moet het te tanken toestel geaard zijn en moeten alle gsm's en andere elektronische toestellen uitstaan.
- d. Tanken met personen in het toestel is ten strengste verboden
- e. Bij elke tankbeurt of andere handeling dient men er zich van te vergewissen dat er geen spanning op het toestel staat.
- f. Tanken dient te gebeuren zonder dat de parkeerrem van het toestel op staat zodat de piloot bij brand het toestel kan verwijderen van het platform.
- g. Na het tanken dient men de aardingskabel en de fuel slang terug op te rollen, tot aan de blauwe veiligheidsbal, en het tankplatform netjes achter te laten.

- h. Na het tanken dient het tankplatform per direct te worden ontruimd, waarbij voor een vertrekkende vlucht het toestel (handmatig) moet verwijderd worden uit de 'NO Engines running Zone'.
- i. Na elke tankbeurt is het aangeraden om een extra drainage actie uit te voeren. Dit van alle bijge vulde tanks van het toestel.
- j. Het is verboden een toestel op te starten of te taxiën in de loods
- k. Bij het opstarten dient de piloot er zich van vergewissen dat de schroef en schroefwind geen schade kunnen veroorzaken.
- l. Kinderen zonder begeleiding zijn ten strengste verboden op het vliegveld.
- m. De vliegtuigen zullen bij sterke wind met de neus in de wind gedraaid worden.
- n. Het is strengste verboden zich op de landingsbaan te begeven.
- o. Er is een algemeen rookverbod van kracht op het volledige luchtvaartterrein.

## **4.2 Lijst van personen verantwoordelijk voor het naleven van de veiligheidsmaatregelen, circ gdf 04 en het gebruikersreglement**

4.2.1 De personen voor het in stand houden van de circulaire en regelgeving :

4.2.1.1 Verantwoordelijke :

- Bestuur 'Koninklijke West Aviation Club' VZW
  - Lijst bestuursleden, zie Paragraaf 7.2

4.2.1.2 Vliegveldoverste en verantwoordelijke incidentmeldingen inzake veiligheid en beveiliging volgens circulaire

- CIR ACCID01
- CIR MAS1
  
- Philippe Tacoen - 0495 757 706

4.2.1.3 Bestuur, instructeurs en (V)VVO

Alle bestuursleden, instructeurs en (V)VVO, hebben het recht én de plicht om toezicht te houden op de naleving van de regelgeving beschreven in het Vliegveldhandboek, het intern reglement en indien noodzakelijk de statuten van de WAC VZW.

4.2.2 Middelen voor het in stand houden van de circulaire en andere regelgeving

- Door het WAC bestuur wordt er op regelmatige basis een pilotenvergadering georganiseerd waar steeds de vliegveiligheid en regelgeving mee op de agenda staan.
- De AIP België & Luxemburg, is te raadplegen via de PC's en internet verbinding in het lokaal van de (V)VVO.
- De 'Low Air Belgium' kaart, actuele versie, hangt in het lokaal van de (V)VVO.
- Een hardcopy van
  - Het Vliegveldhandboek
  - Het Reglement Interne Orde

liggen ter beschikking en inzage in het briefing lokaal.

+++

### **4.3 Hulpverlening bij brand en ongevallen**

#### 4.3.1 Inleiding

Incidenten kunnen zich steeds voordoen, zowel tijdens de operatie in de lucht, als operaties op de grond. De aard van onze vliegactiviteiten brengt bovendien met zich mee dat elk incident ernstige gevolgen kan hebben, niet alleen voor je eigen veiligheid en gezondheid, maar ook voor de veiligheid en gezondheid van je collega's, passagiers, en derden.

- De elektrische installaties, toestellen en verlichtingstoestellen beantwoorden aan de voorschriften van het Algemeen Reglement op de Elektrische Installaties (AREI).
- De tankinstallaties worden gekeurd binnen de reglementaire termijnen.
- In alle gebouwen en loodsen hangen er voldoende brandblusapparaten, poederblussers & CO<sup>2</sup> blussers.
- De nodige brandbestrijdingsmiddelen bevinden zich in de nabijheid van het tankstation.
- Het ganse complex is rechtstreeks en voortdurend bereikbaar voor de voertuigen van de brandweerdiensten, zodanig dat brandbestrijding en redding normaal kunnen uitgevoerd worden.
- Gezien de WAC installaties gelegen zijn op de terreinen van Defensie, Vliegbasis Koksijde, kunnen we 24/7 beschikken over de diensten en uitrusting van de brandweer op de basis.

Tijdens de openingsuren van de club kan er steeds gebeld worden naar het telefoonnummer 058/31.23.67, waar iedereen aan de vliegveldoverste een incident kan melden.

Eventueel ook over de radio indien het een luchtoperatie betreft. Door de oproep wordt onmiddellijk een instructeur verwittigd indien het een leerling betreft.

Het is uiteindelijk aan de vliegveldoverste om de situatie te beoordelen en verdere stappen te nemen.

Voor een snelle en efficiënte interventie is goede informatie onontbeerlijk.

Prioriteiten :

- Eigen veiligheid
- Slachtoffers helpen
- Verwittigen van personen die gevaar lopen Interventie
- Infrastructuur en omgeving beveiligen
- Gevolgen bestrijden

Merk je een incident op, verlies dan op de eerste plaats nooit je eigen veiligheid uit het oog. Begin dus nooit aan een interventie- of hulpactie als je daardoor je eigen veiligheid of die van je collega's in gevaar brengt. Loop bijvoorbeeld nooit zonder bescherming naar een zone waar er verstikkings- of vergiftigingsgevaar dreigt. Tracht zoveel en zo snel mogelijk verdere hulp te bieden.

Haal, indien mogelijk slachtoffers weg uit de gevarenzone.

Pas de essentiële EHBO- handeling toe. Let wel, voer enkel EHBO- handelingen uit die je beheerst: improviseren doet soms meer kwaad dan goed. Verwittig vervolgens personen die volgens jou onmiddellijk gevaar lopen. Dit kunnen zowel internen als externen zijn.

Merk je een incident op, dan mag je zelf of met een aantal collega's een interventiepoging doen, tenminste als het veilig en met een reële kans op slagen kan. Respecteer steeds de interventievolgorde: eerst kritieke punten wegwerken: bv. vliegtuig, benzine, gasflessen, voertuigen verplaatsen, etc. Vervolgens het incident isoleren en de oorzaak wegnemen.

Let wel, doe nooit meer dan één interventiepoging. Hierdoor gaat immers kostbare tijd verloren. Snel verwittigen is de boodschap.

Beveilig indien mogelijk de infrastructuur en de omgeving in afwachting van professionele hulp.

Hoe je moet verwittigen, hangt af van de ernst van de situatie. Vooral de vliegveldoverste of instructeur kan dit inschatten.

#### 4.3.2 Hoe een brand blussen ?

Maak de veiligheidspin los en druk deze slagpin volledig in.

Maak de slang los en richt het pistool.

Richt steeds op de basis van de vlammen, blus van onderen naar boven.

Spuut van voren naar achteren, niet vanuit het midden.

Blus met de windrichting mee om zo min mogelijk hinder te ondervinden van rook en vlammen.

Blus een brand van een vaste stof met kleine stoten, van een vloeistof met een continue straal.

Spuit bij olie- of benzinebranden een poederwolk horizontaal over het hele brandende vlak, nooit van boven op het vuur richten.  
Gebruik voor grotere branden een aantal blussers tegelijk.

Wees altijd bedacht op herontsteking

4.3.3 Personen verantwoordelijk voor het verwijderen van een geïmmobiliseerd vliegtuig.

Philippe Tacoen 0495 757 706

## 4.3.4 Checklist bij een ongeval buiten mil hrs (vliegveldoverste)

1. GEWONDEN of BRAND;     !!!     **112**     !!
2. **Verwittigen** ATC 058 53 25 22
3. **Eerste hulp** (door brandweer bkoks (058/53 25 26/30) of omstaanders)
4. Luchtverkeer **verwittigen**, toekomstend verkeer weigeren of laten landen op andere piste.
5. **Verwittigen** bestuur der luchtvaart;  
Contact

**Air Accident Investigation Unit (Belgium):**

- Tel: +32 (0)2 277 44 33
- GSM: +32 (0)476 76 18 65

Indien AAIU niet bereikbaar via bovenstaande nummers, dient BRUSSELS A.C.C. verwittigd te worden :

- Tel: +32 (0)2 206 27 21
- Tel: +32 (0)2 206 27 22

zij nemen dan verder contact op met de onderzoeker van dienst.

Verwijderen toestel enkel ná toestemming bestuur der luchtvaart of indien geen gewonden en toestel hindert luchtverkeer of ander verkeer, **direct verwijderen.**

## 6. Opmaken verslag

De luchtvaartterreinoverste of zijn plaatsvervanger is verplicht om het formulier ACCID-01 in te vullen en de circulaire MAS-01 te volgen.

Het ACCID-01 moet binnen 24 uur verstuurd worden naar de AAIU(Be),

- ofwel per e-mail naar : [air-acc-investigation@mobilit.fgov.be](mailto:air-acc-investigation@mobilit.fgov.be)  
(link stuurt een e-mail)
- ofwel per post naar AAIU(Be) - City Atrium - Vooruitgangstraat, 56 – 1210 Brussel
- ofwel per fax naar het nummer 02 277 42 60

## 7. Verwittigen :

- Johan De Block     0496 251 476
- Philippe Taccon    0495 757 706

## 5. **TAKEN VliegvelDOVERSTE**

- a) Bij de aanvang van de vliegactiviteiten buiten de mil hrs zal de vliegveldoverste bepalen of de meteorologische condities de opening van het vliegveld toestaan. Dit gebeurt via de metar info van EBFN, TAF en de luchtverkeersleider van dienst.
- b) De Landingsbaan en taxibanen evenals de parking zullen gecontroleerd worden op eventueel onregelmatigheden en obstructies.
- c) De Toren (EBFN) wordt verwittigd op 058 53 22 25 (058 53 25 22)
- d) De Wing ops wordt verwittigd op 058 53 25 11
- e) Oostende app wordt verwittigd op 059 55 14 97
- f) Het signalenvierkant wordt geopend en aangepast met de gepaste signalen.
- g) Het grondstation wordt uitgeluisterd en indien nodig wordt nuttige informatie doorgegeven aan het naderend verkeer.
- h) Elke vliegbeweging zal de vliegveldoverste registreren of laten registreren door de piloot in het vliegveldhandboek.
- i) Handhaven van het Vliegveldhandboek.
- j) Elk accident of incident wordt gerapporteerd aan de Federale overheidsdienst- Directoraat Generaal Luchtvaart via bijlage 2 van circ ACCID-01 binnen 24 u.
- k) Het sluiten van het signalen vierkant na de activiteiten.
- l) Na alle bewegingen de Wing ops, Toren EBFN en Oostende app verwittigen.

Note : Taken g en h kunnen uitgevoerd worden door een gemachtigde persoon!

## 6. OVEREENKOMST – DEFENSIE & WAC

### 6.1 Overeenkomstbrief (09/01/2013)

## OVEREENKOMSTBRIEF

TUSSEN

DEFENSIE  
LUCHTCOMPONENT  
BASIS KOKSIJDE

en WEST AVIATION CLUB V.Z.W.  
KONINKLIJKE Vliegclub  
Van Maldeghestraat 37, Koksijde

Effectief: 09 Jan 2013

### 1. ALGEMEEN

#### 1.1. DOEL

De voorwaarden bepalen met betrekking tot procedures en coördinatiemaatregelen toepasselijk op de vluchten vanuit en naar KOKSIJDE (EBFN) uitgevoerd door de leden van de WAC. Dit voor zowel tijdens als buiten de openingsuren van het militair vliegveld.

#### 1.2. OPERATIONELE STAAT

Tijdens de militaire openingsuren van het vliegveld is de CTR EBFN een luchtruim klasse D. Dit houdt in dat voor elke vlucht een permanent radiocontact moet worden onderhouden met de dienst ATC. Ook moet elk vliegtuig dat vliegt in de CTR EBFN minimum uitgerust zijn met een in werking zijnde transponder in Mode A en C of Mode S.. Buiten de militaire openingsuren, die gepubliceerd zijn in de CIV AIP Belgium Part3, is de CTR EBFN niet actief en is het gedeelte onder de TMA EBOS luchtruim Klasse G. De specificaties zijn ondergebracht in een MoU tussen BELGOCONTROL en WAC.

Buiten de militaire openingsuren is er een zone van 2NM en 1500 ft AMSL (EBR08), gelegen rond het ARP, waarin het verboden is te vliegen, tenzij toestemming verleend wordt door Defensie, en dit om de SAR niet in gedrang te brengen. Gebaseerd op deze overeenkomstbrief en de MOU WAC -Belgocontrol / [Skeyes](#) is het aan de leden van de WAC toegestaan deze zone van 2 NM tot 1000 ft AMSL ([1400 ft AMSL](#)) te gebruiken buiten de openingsuren van EBFN. Het is de WAC toegelaten de piste 29-11 en de piste 02-20 te gebruiken.

Er dient te worden opgemerkt dat het vliegveld zonder voorafgaande berichtgeving kan worden geactiveerd, doch volgens het volgende principe:

De CTR wordt niet geactiveerd voor VFR (BLU, WHT en GRN) SAR en trainingsvluchten van het 40ste Sqn en enkel de EBR08 blijft actief. Er wordt door de ATCO geen Aerodrome Control Service geleverd, enkel flight en traffic information wordt verleend.

Voor SAR en trainingsvluchten in IFR (vanaf meteo Yellow of minder) en tussen SR en SS + [SS en SR](#), wordt de CTR geactiveerd tot 1500ft AMSL of [2500ft AMSL](#), en dit enkel ten behoeve van een departure en arrival van de SAR helicopter. Vluchten van de WAC zijn in die weerscondities niet toegestaan.

### 1.3. DEFINITIES “GAT” EN “OAT”

GAT zijn vluchten uitgevoerd in overeenkomst met de regels en bepalingen van ICAO

OAT zijn vluchten die niet noodzakelijk overeenkomen met de bepalingen gegeven voor GAT en waarvoor regels en procedures zijn gespecificeerd door bevoegde autoriteiten.

## 2. VERANTWOORDELIJKSGEBIEDEN EN DELEGATIE VAN DE VERANTWOORDELIJKHEID VOOR ATS VOORZIENINGEN

### 2.1. De laterale en verticale limieten van de CTR EBFN zijn beschreven in de MIL AIP BELGIUM ENR 2.2-3 en de CIV AIP ENR 2.2.3.4.3.

Tijdens de activatie van CTR EBFN is EBFN TWR de ATS dienst. EBFN TWR kan een deel van EBFN CTR delegeren naar EBOS APP.

## 3. PROCEDURES

### 3.1. Indien het militair luchtverkeer dit toelaat en na toestemming van de ATC, wordt de toestemming verleend aan de WAC om vluchten uit te voeren tijdens de openingsuren van het militair vliegveld EBFN en dit zowel voor dagvluchten als nachtvluchten, en dit volgens de lokale operationele procedures (LOP) in bijlage. Ook de WAC vluchten buiten de openingsuren van het militair vliegveld zijn beschreven in de LOP. Al de burgervliegactiviteiten dienen steeds in overeenstemming te zijn met de Belgische regelgeving (i.e. DGLV CIR GDF 04 burgerlijke VFR vliegvelden en CIR FCL 11 nachtvluchten met vliegtuig).

## 4. REVISIES EN AFWIJKINGEN.

### 4.1. Revisie van de overeenkomstbrief.

De revisie van deze MoU met uitzondering van de bijlage(n) vereist het wederzijdse akkoord van de ondertekenende autoriteiten.

## 5. TIJDELIJKE AFWIJKINGEN.

### 5.1. Tijdelijke afwijkingen kunnen, wanneer de operaties dit noodzakelijk maken, door de ATC of W Ops worden opgelegd na onderling overleg tussen de verantwoordelijke van de WAC en de ATC of W Ops.

## 6. GELDIGHEID EN OPZEGGING.

### 6.1. Opzegging van deze overeenkomstbrief kan op ieder moment mits wederzijds akkoord tussen de betrokken bevoegde autoriteiten. Opzegging van deze overeenkomstbrief door één van de bevoegde autoriteiten kan op ieder moment, op voorwaarde dat de opzeggende partij een opzegtermijn van één jaar respecteert.

### 6.2. Bij niet naleving van deze overeenkomstbrief door de WAC kan deze overeenkomstbrief onmiddellijk worden ingetrokken en dit op eenvoudig verzoek van de ondertekende overheid van Defensie. Het Directoraat Generaal van de Luchtvaart zal door de voorzitter van de WAC worden ingelicht over de beëindiging van deze overeenkomstbrief. Deze overeenkomstbrief gaat in op datum van ondertekening van beide partijen, voor een proefperiode van 6 maanden. Na deze proefperiode zal er een evaluatie van de overeengekomen procedures gebeuren, en indien er geen aanpassingen nodig zijn zal deze overeenkomst stilzwijgend verlengd worden.

## 7. BIJLAGEN

## 7.1. Bijlage A Lokale procedures WAC vluchten (LOP)

## 8. GELDIGHEIDSVERKLARING

Datum van invoegetredeing: 09 Jan 2013

Brussel, 09 Jan 2013

Georges FRANCHOMME  
Kol VI SBH  
Comd Divisie Operaties  
COMOPSAIR

Dhr De Block Johan  
  
Voorzitter  
WEST AVIATION CLUB

=====

**6.2 Local operating procedures (08/04/2022) (Bijlage A)****Local operating procedures**

(Lokale procedures WAC vluchten)

TUSSEN

DEFENSIE  
LUCHTCOMPONENT  
BASIS KOKSIJDE

en KONINKLIJKE WEST AVIATION CLUB V.Z.W.  
(WAC)  
Van Maldeghestraat 37, Koksijde

Effectief: 08april 2022

1. Doel

De voorwaarden definiëren met betrekking tot de lokale procedures en coördinatiemaatregelen toepasselijk op de vluchten vanuit en naar KOKSIJDE (EBFN) uitgevoerd door de leden van de WAC. Dit voor zowel tijdens als buiten de openingsuren van het militair vliegveld.

2. Wie mag vliegen?

Alle WAC leden mogen vliegen buiten de militaire openingsuren van het vliegveld.

Tijdens de militaire openingsuren van het vliegveld wordt er onderscheid gemaakt tussen vliegtuigen van de WAC gebaseerd in EBFN en andere vliegtuigen.

Tijdens de militaire openingsuren van het vliegveld :

- Vliegtuigen van de WAC mogen “touch and go’s” uitvoeren (een lijst van de roepnamen van de vliegtuigen zal door de WAC ter beschikking worden gesteld aan de ATC EBFN)
- Vliegtuigen die niet toebehoren tot de WAC, maar die worden bestuurd door WAC leden, kunnen enkel aankomen en vertrekken. Ze worden niet toegelaten om lokale trainingsvluchten in het circuit van EBFN uit te voeren en zullen een “full stop” moeten maken.

### 3. Voor de vlucht

De piloten van de WAC worden gebriefd over de “SAFETY CASE” voor hun eerste vlucht. Op deze manier zullen alle mogelijke veiligheidsaspecten in detail uitgelegd worden aan alle gebruikers die wensen te opereren gedurende de militaire openingsuren van het vliegveld.

Iedere piloot van de WAC die wil vliegen tijdens de militaire openingsuren van het vliegveld, zal voor zijn vlucht contact opnemen met ATC B KOKS (Tel.: 058532522).

Deze aanvragen zullen individueel worden gelogd in een aangewezen logboek.

BKOKS ATC is de autoriteit die vluchten kan toestaan en/of weigeren zonder voorafgaande uitleg.

Een dagelijkse contactpersoon van de WAC zal door de WAC worden toegewezen voor alle praktische vragen.

(In eerste instantie is dit Johan De Block, GSM:0496/251476).

Tijdens de militaire openingsuren zal de verantwoordelijke (vliegveldoverste of anderen) van de WAC erop toezien dat het signalenvierkant NIET wordt opengelegd

Buiten de militaire openingsuren, zal de WAC eerst de controletoren (058/532522), de W Ops (058/532504) en EBOS APP (059/551496) contacteren vooraleer de vluchten aan te vatten. Bij het beëindigen van de vluchtactiviteiten zal de WAC ook de controletoren, de W Ops en EBOS APP inlichten. Het is de Toren ook toegestaan om vluchten te beperken of te weigeren zonder voorafgaande uitleg en dit om de luchtveiligheid te waarborgen.

#### 4. Radioprocedures

Tijdens de militaire openingsuren zal er steeds radiocommunicatie zijn tussen ATC en WAC-vluchten via VHF 122.1 Mhz (toren) of 121.055 Mhz (approach).

Buiten de militaire openingsuren zullen de piloten van de WAC steeds oproepen op 122,1 wanneer zij zich in het circuit begeven. Zij zullen in het circuit met regelmaat hun positie melden.

Het Engels zal de gebruikte taal zijn voor de radiocommunicaties.

#### 5. Meteo minima

Alle WAC leden zullen hun vluchten tijdens de militaire openingsuren uitvoeren in tenminste “WHITE” condities (i.e. Zichtbaarheid minimum 5km en laagste wolkenbasis, i.e.3/8, minimum 1500ft).

In geval van verslechterende weersomstandigheden:

- a. Vliegtuigen in het circuit: zo snel mogelijk een “full stop landing” uitvoeren en dit met een minimum zichtbaarheid van 3,7 km en een wolkenbasis van minimum 1000ft (3/8).
- b. Indien de zichtbaarheid minder dan 3,7 km en/of de wolkenbasis (3/8) minder dan 1000ft bedraagt, zullen de vliegtuigen uitwijken naar een andere luchthaven of worden behandeld als een vliegtuig in nood.
- c. Navigerende vliegtuigen die zich in de EBFN CTR bevinden, zullen worden gevraagd te diverteren naar een geschikt vliegveld.

#### 6. Piste operaties

De inspectie van de piste wordt dagelijks uitgevoerd door ATC Koksijde voor 09h00L 7 dagen op 7. Het is ATC Koksijde die de pistes vrijgeeft om vluchten toe te laten of te weigeren, zowel tijdens als buiten de diensturen. Inspectie van de pistes zal nooit worden uitgevoerd door de vliegveldoverste(n) van de WAC.

Indien de wind in het voordeel is van piste 02/20 (i.e. het deel dat is gecertificeerd door DGLV), kunnen VFR-operaties door WAC en militaire vliegtuigen (ICAO Cat II/heli III en lager) worden toegestaan op deze piste.

IFR-procedures worden altijd uitgevoerd op piste 11/29.

Indien er wordt gevlogen op piste 02/20 en een militair vliegtuig wil een IFR-procedure uitvoeren op piste 11/29, zal het verkeer vliegend op piste 02/20 de instructie krijgen te landen, de vlucht VFR voort te zetten op piste 11/29 of worden gevraagd het circuit te verlaten.

Gelijktijdige vluchten op piste 02/20 en 11/29 zijn niet toegestaan.

Indien piste 11 in gebruik is, zullen WAC-vliegtuigen taxiën van hun hangar via C3 en C2 (zie EBFN aerodrome ground movement chart) naar de piste voor een intersectie take-off (TORA ongeveer 5000ft). Dit om langdurige blokkering van de S3 en conflictsituaties met andere voertuigen te vermijden. Een back track is ook altijd mogelijk indien gewenst.

## 7. Nachtvluchten

Nachtvluchten kunnen enkel tijdens de militaire openingsuren van het vliegveld worden uitgevoerd.

Nachtvluchten worden door ATC enkel toegestaan aan piloten die geslaagd zijn voor hun nachtvluchten check, afgenomen door een WAC-instructeur. WAC-vliegtuigen niet gestationeerd in B Koks, zullen geen nachtvluchten mogen uitvoeren.

Nachtvluchten mogen enkel worden uitgevoerd op piste 11/29.

Nachtvluchten worden uitgevoerd volgens de regels en minima bepaald in de Civ AIP.

Uitzondering is de wolkenbasis die wordt bepaald op 3/8.

## 8. Separatie t.o.v. ander verkeer:

De voorschriften die gelden voor “airspace classification D” (zie Civ AIP) zijn van toepassing.

## 9. Parkeerplaatsen van de WAC-vliegtuigen

Tijdens de militaire openingsuren is het parkeren voor het clubhuis van de WAC verboden. De vliegtuigen van de WAC zullen zich parkeren aan hun hangaar. Enkel voor het ophalen van passagiers en mits toelating van EBFN ATC kan hierop een uitzondering worden bekomen.

#### 10. WAC samen met UAV

In geval van UAV-activiteit in EBFN CTR beneden 2500ft AMSL, zullen er geen locale circuits door burgers worden toegestaan.

ATC zal alle burgervliegtuigen in het circuit doen landen of vragen om hetcircuit te verlaten.

Geen WAC-bewegingen (vliegend noch taxiënd) zullen worden toegestaan vanaf piste 02/20 wanneer er UAV-operaties plaats vinden op deze piste.

In geval van UAV-activiteit in EBFN CTR boven de 2500ft AMSL, zullen lokale WAC-operaties worden toegestaan. ATC zal de WAC-vliegtuigen scheiden van de UAV's volgens de geldende IFR-radar separatie minima.

#### 11. WAC emergency traffic

Burgervliegtuigen die in nood verkeren, zullen prioriteit krijgen. De militaire brandweer zal eveneens in staat van paraatheid worden gebracht, en indien nodig tussenkomen.

Burgerhulpdiensten zullen eveneens worden gewaarschuwd (TEL 100/ 112).

Eventuele kosten die gepaard gaan met het in paraatheid brengen van de burgerhulpdiensten, zullen door de WAC worden gedragen.

#### 12. QRA statuut EBFN

Buiten de normale militaire openingsuren wordt overgegaan naar QRA statuut en zal de toren bemand worden door 1 luchtverkeersleider.

In de meteocondities BLU en WHT zal de luchtverkeersleider de WAC vliegveldoverste informeren wanneer er een SAR/trainingsvlucht zal plaats vinden.

De WAC vliegveldoverste zal de positie(s) en hoogte van al de vliegtuigen op zijn frequentie meedelen aan de militaire luchtverkeersleider. Deze laatste zal vanaf dat moment het luchtverkeer begeleiden.

Er wordt enkel traffic en flight informatie gegeven aan alle vliegtuigen in het circuit op VHF 122.100.

Er wordt geen aerodrome control service geleverd.

De CTR wordt niet geactiveerd, enkel de EBR08 blijft actief.

Er zal altijd prioriteit gegeven worden aan het militaire luchtverkeer. Indien nodig zal gevraagd worden het circuit te verlaten of te landen.

Enkel tijdens IFR (YLO of minder) of tussen zonsondergang en zonsopgang zal de CTR EBFN worden geactiveerd tot 1500 ft AMSL tijdens de uitvoering van een SAR/trainingsvlucht en zal Radar Control, radar information service en Aerodrome Control Service verleend worden.

13. No radio procedures gedurende de militaire openingsuren

In geval van radio defect:

In geval dat de zender nog werkt, maar de ontvanger stuk is zal de piloot een uitzending uitvoeren waarin hij zijn intenties kenbaar maakt en zich klaar maakt om te landen volgens de volgende procedure:

Selecteer Mode A/**7600**, voeg het VFR-circuit en volg de visuele bevelen van EBFN TWR op en geef de standaard positie rapporteringen door via een “broadcast in the blind”:

Groene flare of groen licht:                      Cleared to land

Rode flare of rood licht:                      Niet landen maar de piste overvliegen op een veilige hoogte en het VFR-circuit terug voegen en je aanbieden om te landen.

In geval de radio volledig stuk is, selecteer A/**7600** en volg de instructies zoals hierboven beschreven.

14. Transponder problemen

In geval de transponder niet naar behoren of totaal niet werkt, zal de WAC-piloot de opdracht krijgen om het circuit onmiddellijk te voegen en te landen.

15. Vluchtplanning

Een vluchtplan is te allen tijde verplicht met uitzondering van vliegtuigen die zich enkel binnen de CTR van Koksijde begeven en dus nooit buiten de CTR gaan. De “restricted zones” liggen buiten de CTR en daarvoor dient men een vluchtplan in te voeren.

16. Opstarten van FW

Het opstarten van FW-vliegtuigen mag gebeuren zonder eerst de toren of Koksijde radio op te roepen. Eens opgestart, wordt er onmiddellijk contact opgenomen met de toren of Koksijde radio. Het is raadzaam om net voor de opstart tijdens de militaire openingsuren eerst een telefonische oproep te doen naar de toren (058/532522).

## 17. Herzieningen en afwijkingen

Tijdelijke herzieningen kunnen op elk gewenst moment gebeuren.

Militaire operaties zullen altijd voorrang hebben op burger WAC-vliegtuigen met uitzondering van in nood verkerende vliegtuigen.

Een kopij van deze LOP zal aangehecht worden aan de MoU, de PFO van het 40ste Smd en aan het 'Vliegveldhandboek' van de West Aviation Club.

+++++

### 6.3 Safety Case

| N° | Activity :        | Day Night | Mil Airfield open | Military activity Y/N | Hazard                                                           | Consequence                                                     | Severity | Probability | Risk | Mitigation                                                                                | Severity | Probability | Risk | In charge     | Monitoring |
|----|-------------------|-----------|-------------------|-----------------------|------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|----------|-------------|------|-------------------------------------------------------------------------------------------|----------|-------------|------|---------------|------------|
| 1  | WAC pilots flying | DAY       | Y                 | N                     | <b>Start-up phase:</b> pilot doesn't ask permission for start-up | Civilian pilot is starting-up without authorisation             | 5        | III         | A    | WAC pilots need to be briefed of the importance of a start-up clearance                   | 5        | IV          | A    | President WAC | Satco      |
| 2  | WAC pilots flying | DAY       | Y                 | N                     | <b>Taxi phase:</b> Pilot doesn't ask permission for taxi         | Possible wrong taxi routing which could result in RWY incursion | 1        | III         | U    | WAC pilots need to be briefed and ATC will intervene with radio or visual signals         | 1        | IV          | T    | President WAC | Satco      |
| 3  | WAC pilots flying | DAY       | Y                 | N                     | <b>Pilot takes-off without permission</b>                        | Collision with other non-military ACFT                          | 1        | I V         | T    | WAC pilots need to be briefed and ATC will intervene at all times even if no Mil activity | 1        | V           | A    | President WAC | Satco      |

|   |                                     |     |   |   |                                                                   |                                                    |   |     |   |                                                                                                                                                                                                  |   |     |   |               |       |
|---|-------------------------------------|-----|---|---|-------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|---|-----|---|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|-----|---|---------------|-------|
| 4 | WAC pilots flying                   | DAY | Y | N | WAC flights from RWY02/20 together with IFR traffic on RWY11 / 29 | possible dual RWY ops                              | 1 | III | U | Traffic flying on RWY 02/20 will be instructed to land,instructed to continue the flight VFR on RWY 11 / 29 , or will be asked to leave the circuit.                                             | 1 | IV  | T | President WAC | Satco |
| 5 | WAC pilots flying                   | DAY | Y | N | WAC flights from RWY02/20                                         | Collision with military vehicle                    | 1 | V   | A | Civilian pilots AND military should have a sharp look-out for other traffic, airborne and on the ground. ATC should remind B KOKS Pers about WAC flights from RWY 02/20 by any appropriate means | 1 | V   | A | ATSO          | Satco |
| 6 | VFR minima                          | DAY | Y | N | Different VFR minima and VFR data civilians and military          | Confusion between military ATC and civilian pilots | 4 | III | A | Military VFR minima will apply during Mil opening hours                                                                                                                                          | 4 | IV  | A | President WAC | Satco |
| 7 | civilian pilot with transponder u/s | DAY | Y | N | difficult positive identification by approach controller          | miss - identification                              | 1 | III | U | Civilian pilot will be instructed to join the circuit and land ASAP                                                                                                                              | 4 | III | A |               |       |
| 8 | Civilian pilot with no radio        | DAY | Y | N | ATC can't intervene with radio                                    | Possible wrong decision of the pilot of what to do | 1 | III | U | ATC can intervene with visual signals                                                                                                                                                            | 1 | IV  | T |               |       |

|    |                                                         |     |   |   |                                                                  |                                                                                     |   |     |   |                                                                                                                                 |   |    |   |               |       |
|----|---------------------------------------------------------|-----|---|---|------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|---|-----|---|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|----|---|---------------|-------|
| 9  | Civilian ACFT in emergency                              | DAY | Y | N | Possible crash                                                   | Fatal accident                                                                      | 1 | I V | T | Civilian pilots are trained to handle emergencies. B KOKS has FF available to deliver first aid                                 | 2 | IV | A |               |       |
| 10 | WAC pilots flying                                       | DAY | Y | Y | <b>Start-up phase:</b> pilot doesn't ask permission for start-up | In case of eg. Paradrop, this could create a dangerous situation                    | 1 | III | U | WAC pilots need to be briefed of the importance of a start-up clearance                                                         | 1 | IV | T | President WAC | Satco |
| 11 | WAC pilots flying                                       | DAY | Y | Y | <b>Taxi phase:</b> Pilot doesn't ask permission for taxi         | Possible collision with military ACFT. Eg. Landing heli on platforms on the taxiway | 1 | III | U | WAC pilots need to be briefed and ATC will intervene with radio or visual signals                                               | 1 | IV | T |               |       |
| 12 | WAC pilots flying together with UAV ops on RWY 02       | DAY | Y | Y | <b>arresting cables installed on RWY 02/20</b>                   | fatal accident                                                                      | 1 | III | U | no WAC movements allowed on RWY 02 / 20 during UAV activity on that RWY                                                         | 1 | IV | T |               |       |
| 13 | WAC pilots flying together with UAV flights above 2500' | DAY | Y | Y | <b>loss of separation</b>                                        | Possible collision between UAV and civil traffic                                    | 1 | III | U | ATC will separate local WAC flights from the UAV according to IFR separation rules                                              | 1 | IV | T |               |       |
| 14 | WAC pilots flying together with UAV flights below 2500' | DAY | Y | Y | <b>loss of separation</b>                                        | Possible collision between UAV and civil traffic                                    | 1 | III | U | in case of flights of UAV up to 2500' MSL no local circuits allowed for civil flights. ATC will instruct local civil traffic to | 1 | IV | T |               |       |

|    |                                            |     |   |   |                                                                |                                                    |   |     |   |                                                                                                                                                      |   |    |   |  |  |
|----|--------------------------------------------|-----|---|---|----------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|---|-----|---|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|----|---|--|--|
|    |                                            |     |   |   |                                                                |                                                    |   |     |   | leave the circuit or to land ASAP                                                                                                                    |   |    |   |  |  |
| 15 | WAC pilots flying                          | DAY | Y | Y | Pilot <b>takes-off without permission</b>                      | Possible collision with military or civilian ACFT  | 1 | I V | T | ATC can intervene at all times. Awareness of ATC personnel is important                                                                              | 1 | V  | A |  |  |
| 16 | WAC pilots flying                          | DAY | Y | Y | <b>WAC flights from RWY02/20 together with IFR traffic</b>     | possible dual RWY ops                              | 1 | III | U | Traffic flying on RWY 02/20 will be instructed to land,instructed to continue the flight VFR on RWY 11 / 29 , or will be asked to leave the circuit. | 1 | V  | A |  |  |
| 17 | civilian pilot flying with transponder u/s | DAY | Y | Y | <b>difficult identification by approach controller</b>         | mis - identification by approach controller        | 1 | III | U | Civilian pilot will be instructed to join the circuit and land ASAP                                                                                  | 1 | V  | A |  |  |
| 18 | Civilian pilot flying with no radio        | DAY | Y | Y | ATC can't intervene with radio                                 | Possible wrong decision of the pilot of what to do | 1 | III | U | ATC will intervene with visual signals and inform the military traffic by radio                                                                      | 1 | IV | T |  |  |
| 19 | Civilian pilot encountering emergency      | DAY | Y | Y | Possible crash and possible interference with military traffic | Fatal accident                                     | 1 | I V | T | Civilian pilots are trained to handle emergencies. B KOKS has FF available to deliver first aid. Other traffic will                                  | 1 | V  | A |  |  |

|    |                                                              |     |   |   |                                                                                                       |                                            |   |     |   |                                                                                                                                                                       |   |    |   |       |
|----|--------------------------------------------------------------|-----|---|---|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|---|-----|---|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|----|---|-------|
|    |                                                              |     |   |   |                                                                                                       |                                            |   |     |   | be advised by ATC                                                                                                                                                     |   |    |   |       |
| 20 | Military pilots are flying together with the civilian pilots | DAY | Y | Y | New environment for the military flying community                                                     | Wrong attitude against the civilians       | 3 | III | A | Pilots need to be briefed to increase environmental awareness and positive attitude                                                                                   | 3 | IV | A | SATCO |
| 21 | Military ACFT encountering emergency                         | DAY | Y | Y | Possible crash and possible interference with civilian traffic                                        | Fatal accident                             | 1 | III | U | Emergency has an overall priority, all pilots (civilian and military) should comply with this regulation. ATC will keep other traffic away from the ACFT in emergency | 1 | IV | T |       |
| 22 | Military ACFT flying with transponder u/s                    | DAY | Y | Y | difficult identification by approach controller                                                       | Miss-identification by approach controller | 2 | III | A | Military pilot will be instructed to stay in the CTR                                                                                                                  | 2 | IV | A |       |
| 23 | Military pilot flying with no radio                          | DAY | Y | Y | ATC can't intervene with radio and civilian pilots could be an obstruction to the no-radio procedures | Possible collision                         | 1 | I V | T | ATC will advise the civilian pilot to give way to the ACFT with no radio                                                                                              | 1 | V  | A |       |

|    |                   |     |   |   |                                                                  |                                                                 |   |        |   |                                                                                                                                                                                                  |   |    |   |      |       |
|----|-------------------|-----|---|---|------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|---|--------|---|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|----|---|------|-------|
| 24 | WAC pilots flying | DAY | N | N | <b>Start-up phase:</b> pilot doesn't ask permission for start-up | Civilian pilot is starting-up without authorisation             | 5 | I      | A | Civilian pilots are allowed to start-up without authorisation on an uncontrolled airfield                                                                                                        | 5 | I  | A |      |       |
| 25 | WAC pilots flying | DAY | N | N | <b>Taxi phase:</b> Pilot doesn't ask permission for taxi         | Possible wrong taxi routing which could result in RWY incursion | 2 | III    | T | Pilots must contact the airfield-commander prior taxi                                                                                                                                            | 2 | V  | A |      |       |
| 26 | WAC pilots flying | DAY | N | N | <b>Pilot takes-off</b>                                           | Collision with other non-military ACFT                          | 1 | I<br>V | T | Pilots must contact the airfield-commander prior take-off. Pilots are trained to have also a sharp look-out prior take-off and they need to perform a compulsory call on the VHF frequency       | 1 | V  | A |      |       |
| 27 | WAC pilots flying | DAY | N | N | <b>WAC flights from RWY02/20</b>                                 | Collision with military vehicle                                 | 1 | III    | U | Civilian pilots AND military should have a sharp look-out for other traffic, airborne and on the ground. ATC should remind B KOKS Pers about WAC flights from RWY 02/20 by any appropriate means | 1 | IV | T | ATSO | Satco |

|    |                                      |     |   |   |                                                                  |                                                                                                   |   |     |   |                                                                                                                                                           |   |    |   |  |  |
|----|--------------------------------------|-----|---|---|------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|---|-----|---|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|----|---|--|--|
| 28 | VFR minima                           | DAY | N | N | Different VFR minima and VFR data civilians and military         | Civilian minima wil apply                                                                         | 5 | I   | A | No                                                                                                                                                        | 5 | IV | A |  |  |
| 29 | Civilian pilot flying with no radio  | DAY | N | N | No situational awareness                                         | Possible wrong decision of the pilot of what to do                                                | 1 | III | U | Pilots are compulsory to fly according published local rules i.e. fly over signal square 500ft above circuit altitude to increase environmental awareness | 1 | IV | T |  |  |
| 30 | Civilian ACFT encountering emergency | DAY | N | N | Possible crash                                                   | Fatal accident                                                                                    | 1 | I V | T | Also civilian pilots are trained to handle emergencies. Airfield commander can warn the rescue services                                                   | 2 | IV | A |  |  |
| 31 | WAC pilots flying                    | DAY | N | Y | <b>Start-up phase:</b> pilot doesn't ask permission for start-up | None                                                                                              | 5 | I   | A | Civilian pilots are allowed to start-up without authorisation on an uncontrolled airfield                                                                 | 5 | I  | A |  |  |
| 32 | WAC pilots flying                    | DAY | N | Y | <b>Taxi phase:</b> Pilot doesn't ask permission for taxi         | Possible collision with military ACFT eg Landing Heli on platforms on the taxiway during scramble | 1 | I V | T | Both pilots should have a sharp look-out                                                                                                                  | 1 | IV | T |  |  |

|    |                   |     |   |   |                                                     |                                                                                                                              |   |        |   |                                                                                                                                                                                                      |   |     |   |      |       |
|----|-------------------|-----|---|---|-----------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|--------|---|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|-----|---|------|-------|
| 33 | WAC pilots flying | DAY | N | Y | Pilot takes-off                                     | Civilian pilots don't need permission for take-off, but possible collision with military (scramble) or civilian ACFT exists. | 1 | I<br>V | T | Both pilots are trained to have a sharp look-out. Prior take-off the civilian pilot needs to perform a compulsory call on the VHF frequency. Military pilots need to listen out on the VHF frequency | 1 | V   | A |      |       |
| 34 | WAC pilots flying | DAY | N | Y | WAC flights from RWY02/20 together with IFR traffic | possible dual RWY ops                                                                                                        | 1 | III    | U | Traffic flying on RWY 02/20 will be instructed to land, asked to continue the flight VFR on RWY 11 / 29 , or will be asked to leave the circuit via the "vliegveldoverste".                          | 2 | III | T |      |       |
| 35 |                   | DAY | N | Y | WAC flights from RWY02/20                           | Collision with military vehicle or military ACFT (scramble)                                                                  | 1 | I<br>V | T | Civilian pilots AND military should have a sharp look-out for other traffic, airborne and on the ground. ATC should remind B KOKS Pers about WAC flights from RWY 02/20 by any appropriate means     | 1 | V   | A | ATSO | Satco |

|    |                                       |     |   |   |                                                                |                          |   |     |   |                                                                                                                                                                                                                                                      |   |    |   |  |  |
|----|---------------------------------------|-----|---|---|----------------------------------------------------------------|--------------------------|---|-----|---|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|----|---|--|--|
| 36 | civilian pilot with no radio          | DAY | N | Y | No intervention with radio possible                            | No situational awareness | 1 | III | U | Pilots are compulsory to fly according published local rules i.e. fly over signal square 500ft above circuit altitude to increase environmental awareness. Also military pilots should increase their environmental awareness for such circumstances | 1 | IV | T |  |  |
| 37 | civilian pilot encountering emergency | DAY | N | Y | Possible crash and possible interference with military traffic | Fatal accident           | 1 | I   | T | Also civilian pilots are trained to handle emergencies. Airfield commander will warn the rescue services. Also military needs to give priority to an ACFT in emergency                                                                               | 2 | IV | A |  |  |
| 38 | Military ACFT encountering emergency  | DAY | N | Y | Possible crash and possible interference with civilian traffic | Fatal accident           | 1 | I   | T | Military are well trained to handle emergencies, Other traffic will be warned via radio by Wops or "vliegveldoverste" via radio                                                                                                                      | 1 | IV | T |  |  |

|    |                                       |       |   |   |                                                                                                       |                                                                                                                       |   |     |   |                                                                                   |   |    |   |               |       |
|----|---------------------------------------|-------|---|---|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|-----|---|-----------------------------------------------------------------------------------|---|----|---|---------------|-------|
| 39 | Military pilot flying with no radio   | DAY   | N | Y | ATC can't intervene with radio and civilian pilots could be an obstruction to the no-radio procedures | Possible collision                                                                                                    | 1 | I V | T | Seakings have more than 1 radio available                                         | 1 | V  | A |               |       |
| 40 | WAC pilots are flying                 | NIGHT | Y | Y | <b>Start-up phase:</b> pilot doesn't ask permission for start-up                                      | Civilian pilot is starting-up without authorisation. In case of eg. Paradrop, this could create a dangerous situation | 1 | III | U | WAC pilots need to be briefed of the importance of a start-up clearance           | 1 | IV | T | President WAC | Satco |
| 41 | WAC pilots are flying                 | NIGHT | Y | Y | <b>Taxi phase:</b> Pilot doesn't ask permission for taxi                                              | possible collision with military ACFT. Eg. Landing heli on platforms on the taxiway                                   | 1 | III | U | WAC pilots need to be briefed and ATC will intervene with radio or visual signals | 1 | IV | T | President WAC | Satco |
| 42 | WAC pilots are flying                 | NIGHT | Y | Y | <b>Pilot takes-off without permission</b>                                                             | Possible collision with military or civilian ACFT                                                                     | 1 | I V | T | ATC can intervene at all times. Awareness of ATC personnel is important           | 1 | V  | A |               |       |
| 43 | WAC pilot flying with transponder u/s | NIGHT | Y | Y | difficult identification by approach controller                                                       | miss - identification by approach controller                                                                          | 4 | III | U | Civilian pilot will be instructed to join the circuit and land ASAP               | 4 | V  | A |               |       |

|    |                                                              |       |   |   |                                                                |                                                    |   |        |   |                                                                                                                                                                                                |   |    |   |       |  |
|----|--------------------------------------------------------------|-------|---|---|----------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|---|--------|---|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|----|---|-------|--|
| 44 | WAC pilot flying with no radio                               | NIGHT | Y | Y | ATC can't intervene with radio                                 | Possible wrong decision of the pilot of what to do | 1 | III    | U | ATC will intervene with visual signals and inform the military traffic by radio. Specific rules about no radio procedures for the civilian pilots are prescribed in the MOU annex "procedures" | 1 | IV | T |       |  |
| 45 | WAC pilot encountering emergency                             | NIGHT | Y | Y | Possible crash and possible interference with military traffic | Fatal accident                                     | 1 | I<br>V | T | Also civilian pilots are trained to handle emergencies. Bkoks has also FF available to deliver first aid. Other traffic will be advised by ATC                                                 | 1 | V  | A |       |  |
| 46 | Military pilots are flying together with the civilian pilots | NIGHT | Y | Y | New environment for the military flying community              | Wrong attitude against the civilians               | 3 | III    |   | Pilots need to be briefed to increase environmental awareness and positive attitude                                                                                                            | 4 | IV | A | SATCO |  |
| 47 | Military ACFT encountering emergency                         | NIGHT | Y | Y | Possible crash and possible interference with civilian traffic | Fatal accident                                     | 1 | III    | U | Emergency has an overall priority, all pilots (civilian and military) should comply with this regulation. ATC will keep other traffic away from the                                            | 1 | IV | T |       |  |

|    |                                                 |       |   |   |                                 |                                                                                                                                                               |   |     |   |                                                                                                                                                                                                                                             |   |    |   |               |       |
|----|-------------------------------------------------|-------|---|---|---------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|-----|---|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|----|---|---------------|-------|
|    |                                                 |       |   |   |                                 |                                                                                                                                                               |   |     |   | ACFT in emergency                                                                                                                                                                                                                           |   |    |   |               |       |
| 48 | Night flying of WAC pilots for their first time | NIGHT | Y | Y | Misjudgement                    | Minimum separations with other traffic couldn't be maintained and dangerous situations could arise during final approach due to perception of the human being | 1 | III | U | A instructor MUST fly together with the pilots and inform them about the associated risks of flying during night. The instructor appointed for the job is also a military pilot operating at B KOKS and he knows the environment very well. | 2 | IV | A | President WAC | Satco |
| 49 | Diversions during Night Flight                  | NIGHT | Y | Y | Not familiar with the situation | Disorientation                                                                                                                                                | 2 | III | T | At all times a pilot must check the forecast and when in doubt, he doesn't fly. Also under normal conditions a pilot must be able to perform diversions. ATC will provide all possible support                                              | 2 | IV | A | PIC           | ATC   |

|    |                                         |       |   |   |                                                                                                                                                  |                     |   |        |   |                                                                                                                                                                                |   |   |   |  |
|----|-----------------------------------------|-------|---|---|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|---|--------|---|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|--|
| 50 | Meteo<br>info for<br>civilian<br>pilots | NIGHT | Y | Y | Misjudgement of the<br>wind, some<br>civilian<br>pilots have<br>the routine<br>to look to a<br>windsock<br>for their<br>final<br>approach<br>leg | Not able<br>to land | 2 | I<br>V | A | Normally,<br>during night<br>flight and<br>according<br>the GDF-04<br>a windsock<br>needs to be<br>illuminated,<br>but wind<br>info will be<br>given by<br>ATC at all<br>times | 2 | V | A |  |
|----|-----------------------------------------|-------|---|---|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|---|--------|---|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|--|

=====

## 7. BIJLAGEN

### 7.1. Vliegveldoversten en plaatsvervangers te Koksijde (31/03/2022) (DGLV)

#### **Vliegveldoverste**

- Philippe Taccoen 0495 757 706

#### **Plaatsvervangend vliegveldoversten** (31/03/2022)

|                         |              |                   |
|-------------------------|--------------|-------------------|
| Callewaert Rik          | 0477 303 898 | Poperinge         |
| Claeys Donald           | 0476 866 854 | Poperinge         |
| Claeys Kato             | 0472 049 045 | Poperinge         |
| Clemmens Mario          | 0494 508 415 | Poperinge         |
| Cottry Andy             | 0477 763 399 | Adinkerke         |
| De Block Johan          | 0496 251 476 | Koksijde - ODK    |
| Debreuck Frans          | 0475 291 822 | Koksijde          |
| De Cock Frederick       | 0468 222 947 | Lummen            |
| Gryspeert Patrick       | 0491 252 092 | Koksijde          |
| Indevuyt Bert           | 0478 976 936 | St.Denijs-Westrem |
| Jacobs-Anseeuw Matthias | 0498 226 145 | Koksijde - ODK    |
| Martens Patrick         | 0474 771 846 | Loppem            |
| Reyns Nico              | 0477 597 623 | Koksijde          |
| Roulive Pierre          | 0475 208 400 | Koksijde - SID    |
| Sanders Rik             | 0468 158 501 | Oostende          |
| Schoolaert Sofie        | 0477 439 517 | Vilvoorde         |
| Segaert Jonas           | 0494 917 996 | Machelen          |
| Sevenois Ruben          | 0499 414 285 | Veurne            |
| Suerinck Kenny          | 0471 595 613 | Roeselare         |
| Supeley Wim             | 0474 217 307 | Oudekapelle       |
| Vandermeuter Michel     | 0495 708 485 | Koksijde - SID    |
| Vervoort Karel          | 0477 459 026 | Zemst             |
| Wouters Marc            | 0495 901 680 | Koksijde - ODK    |

Vliegclub WAC maakt gebruik van vrijwilligers die het examen van Vervangend VliegVeld Overste hebben afgelegd. Tijdens de openingsuren is er een bestendige aanwezigheid op het vliegveld van de vliegveldoverste, zijn plaatsvervanger (plaatsvervangend vliegveldoverste) of van een door hem gemachtigd persoon.

De naam van de (V)VVO van dienst wordt steeds opgenomen in het Vluchtregister.

De opening en sluiting van het vliegveld moet steeds gebeuren door de vliegveldoverste of door een plaatsvervangende vliegveldoverste.

## 7.2 Bestuur 'Koninklijke West Aviation Club' VZW

Per 24/2/2024

| Naam              | Functie     | Tel.Nr       | E-Mail                        |
|-------------------|-------------|--------------|-------------------------------|
| De Block Johan    | Voorzitter  | 0496 251 476 | johan.deblock@gmail.com       |
| Schoolaert Sophie | Secretaris  | 0477 439 517 | s.schoolaert@hotmail.com      |
| Jacobs Clement    | Bestuurslid | 0485 628 354 | Clement.navy.jacobs@gmail.com |
| Cottry Andy       | Bestuurslid | 0477 763 399 | andy.cottry@hotmail.com       |
| Lambert Pieter    | Bestuurslid | 0495 884 810 | Pieter.lambert10@gmail.com    |
| Vervoort Karel    | Bestuurslid | 0477 459 026 | fungu24.air@gmail.com         |
| Olivier Steven    | Bestuurslid | 0486 646 652 | steven.olivier@hotmail.com    |

## 7.3 Noodnummers

|                                      |                              |
|--------------------------------------|------------------------------|
| Noodnummer                           | <b>112</b>                   |
| Air Accident Investigation Unit      | 02 277 44 33<br>0476 761 865 |
| Alcohol en Drugs Urgentielyn         | 078 15 10 20                 |
| Anti-gifcentrum                      | 070 245 245                  |
| Brandweer Westhoek                   | 058 603 900                  |
| Brandweer EBFN                       | 02 44 23621                  |
| Brandwonden Noodnummer               | 02 268 62 00                 |
| EBFN – Hoofd Wachthuis - 1           | 02 44 23449                  |
| EBFN – Wachthuis - 2                 | 02 44 23452                  |
| Luchtvaartpolitie – Brussel          | 02 709 66 99                 |
| Noodnummer Bestuur van de Luchtvaart | 0475 28 36 37                |
| Politie Westkust                     | 058 533 000                  |
| Rescue Coordination Center Zaventem  | 02 751 46 15                 |

## **7.4 WAC – Statuten**

De vernieuwde statuten van de WAC kan u vinden op de WAC Website :

<https://www.westaviationclub.be/?wpdmpro=statuten-8-12-2023>

## **7.5 Circulaires & Webinfo**

### **7.5.1 MAS-01 Circulaire**

- Circulaire voor het melden, onderzoeken en opvolgen van voorvallen in de burgerluchtvaart.

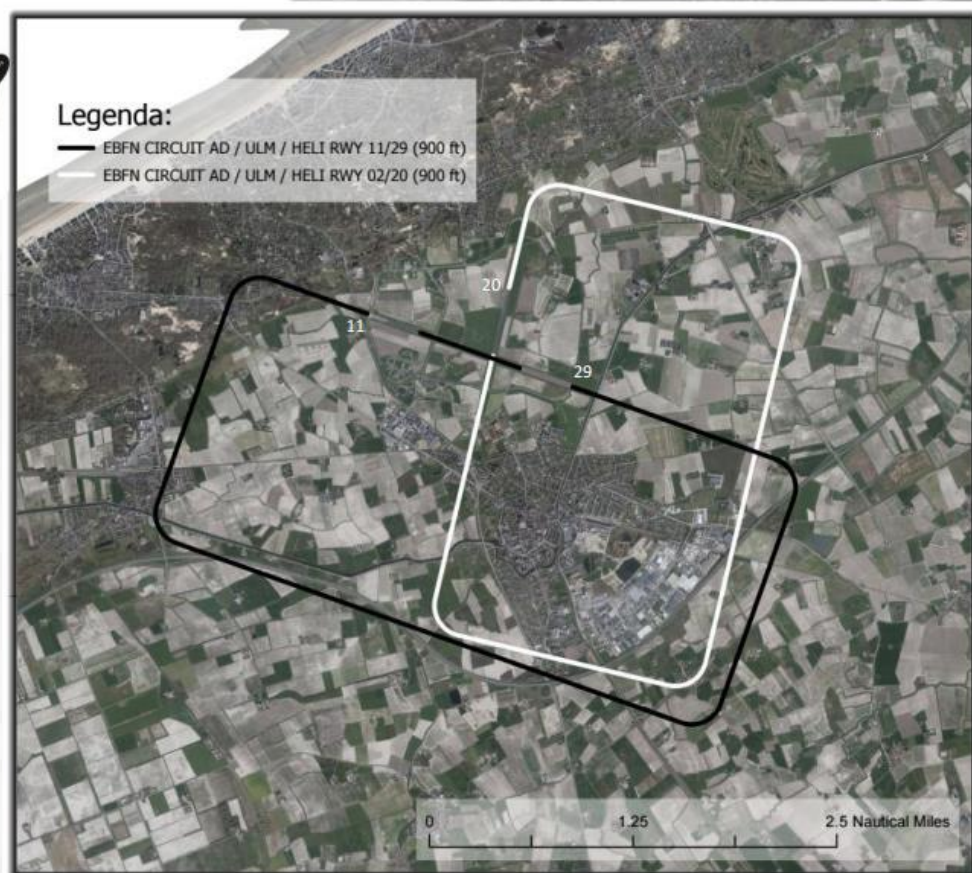
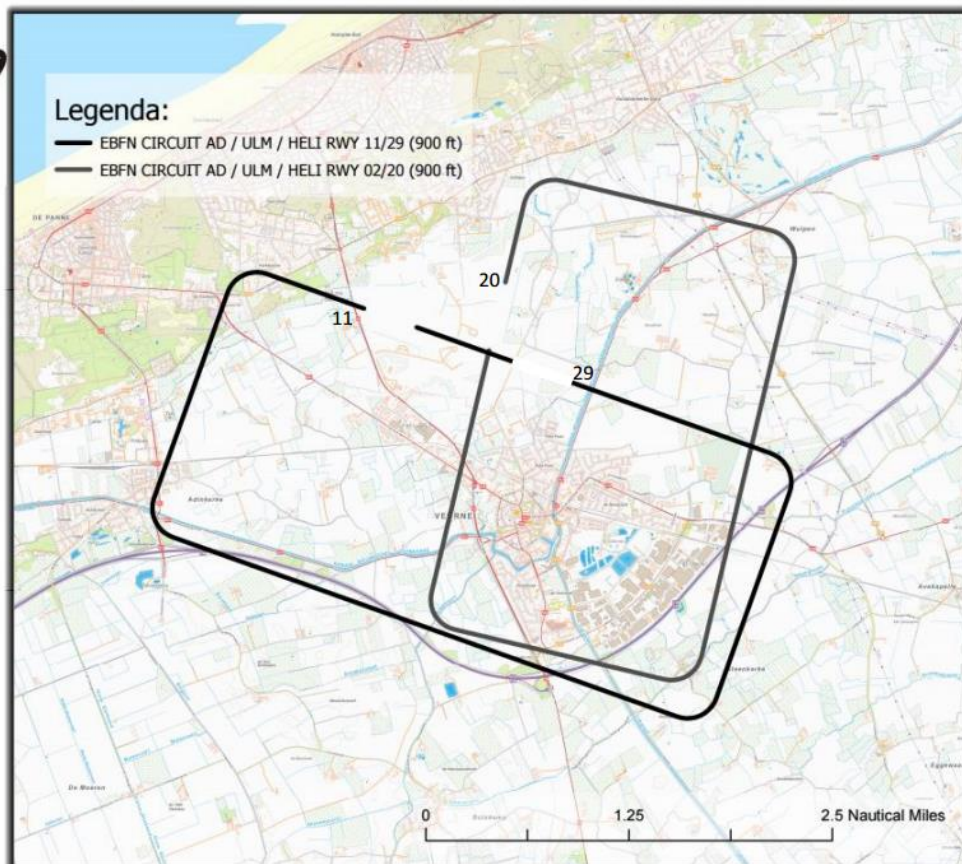
- <https://mobilit.belgium.be/fr/regulation/circulaire-mas-01>

### **7.5.2 ACCID-01 Circulaire**

- De verplichting om ongevallen en ernstige incidenten in de burgerluchtvaart te melden.

- <https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/media/document/Circulaire-Accid-01.pdf>

## 7.6 Circuits EBFN



## 7.7 EBFN Layout chart

