



HOW NOT TO INFRINGE
of
HOE KAN IK VOORKOMEN GECONTROLEERD LUCHTRUIM
BINNEN TE VLIEGEN

Een van de grote risico's in het luchtruim is het binnenvliegen van gecontroleerd luchtruim zonder dat hiervoor door een verkeersleider een klaring is gegeven. Gecontroleerd luchtruim wordt beheerd door een verkeersleider die wil weten welk verkeer in zijn gebied vliegt om te voorkomen dat vliegtuigen botsen. Deze verantwoording is een gedeelde verantwoording die zowel bij de piloot als de verkeersleider ligt.

Voor kennis over de delen van het luchtruim die aangemerkt zijn als gecontroleerd luchtruim wordt verwezen naar de publicaties die gaan over de klassen A tot en met G. Dit artikel gaat met name over het voorkomen van de gebeurtenis die "airspace infringement" wordt genoemd. Een Top-11 van tips om deze gebeurtenis te voorkomen.

1. Navigeren is een vaardigheid en moet regelmatig worden geoefend, zowel tijdens de planning van de vlucht als bij de uitvoering ervan. Details over de navigatievaardigheden staan in een separate publicatie.
2. Als een route door gecontroleerd luchtruim wordt gepland moet er altijd een klaring worden gevraagd voordat dit luchtruim wordt binnengevlogen. Het vragen van de klaring gebeurt dus binnen ongecontroleerd luchtruim. Zorg dat er altijd een alternatief plan is indien de verkeersleider de aangevraagde klaring niet goedkeurt. Dit moet ook worden meegenomen in de vliegtijd en brandstofcalculaties.
3. Indien dat maar enigszins mogelijk is moet worden voorkomen dat er dicht bij de grenzen van gecontroleerd luchtruim wordt gevlogen. Als het niet anders kan en er moet dicht bij die grens worden gevlogen, doe dat dan met de nodige voorzorgen: de wind kan het vliegtuig in gecontroleerd luchtruim blazen. Een kleine navigatiefout en een afleiding kan leiden tot vliegen in gecontroleerd luchtruim.
4. Bij teruglopend zicht en verslechterende weersomstandigheden kan de werkdruk voor de piloot oplopen. Denk goed na over de opties die er nog zijn als het weer verslechtert en besluit desnoods om uit te wijken of terug te keren als de condities nog binnen de wettelijke limieten zijn.
5. Als door gecontroleerd luchtruim gevlogen moet worden, zorg er dan voor dat bekend is hoe een klaring moet worden aangevraagd. In gebieden met veel verkeer heeft de verkeersleider het druk en een stotterende aanvraag zal niet snel leiden tot een klaring.
6. Vraag de klaring ook tijdig aan, bij voorkeur op ongeveer 10 NM of vijf minuten vliegen van de grens van gecontroleerd luchtruim. Dit geeft aan twee kanten (piloot en verkeersleider) de mogelijkheid om verkeer in te plannen of te rerouten.

7. Ook als er geen communicatie hoorbaar is op de frequentie kan een verkeersleider bezig zijn: hij overlegt met collega's over mogelijke verkeersafhandeling en zal dan niet direct antwoord kunnen geven.
8. Als het antwoord "Stand by" komt, dan betekent het exact dat: wacht even want ik ben bezig. Het is geen klaring om door te gaan met het volgende bericht of door te vliegen naar of in gecontroleerd luchtruim. De verkeersleider is bezig en hou er als piloot rekening mee dat de vlucht voortgezet moet worden buiten gecontroleerd luchtruim.
9. De geplande route mag er eenvoudig uit zien op de kaart, in de praktijk kan die route onrealistisch zijn vanwege ander verkeer. Hou er dus rekening mee dat de door de verkeersleider gegeven opdracht om een route te vliegen een andere is, maar dat die gebaseerd is op een veilig vluchtverloop voor iedereen.
10. Wees niet bang om de verkeersleider te roepen en gebruik de transponder als niet meer zeker is waar gevlogen wordt: plotseling een Boeing 747 voor je neus zien is niet goed, voor alle partijen.
11. En last, but not least: gebruik de laatst uitgegeven kaart. Er zijn regelmatig wijzigingen in het luchtruim zoals er ook wijzigingen zijn in wegen. En een oude kaart heeft al menigeen in de problemen gebracht.