



## **AMRUFRA, REFIS en MASIS**

### **Wijzigingen luchtruim per 11 maart 2010**

Er is recent veel gewijzigd in het Nederlandse luchtruim. Dit is zeer duidelijk tot uiting is gekomen op de nieuwe Low Countries-kaart die op 11 maart is uitgekomen. Allereerst is op de kaart nu een veel groter deel van Duitsland zichtbaar. Daarnaast is de kaart qua symbolen en kleuren synchroon gemaakt met de Duitse kaarten. Hij is dan ook tot stand gekomen in nauw overleg met de Deutsche Flugsicherung, de Duitse LVNL, onder de projectnaam AMRUFRA (Amsterdam Ruhrgebied Frankfurt). In samenwerking met de KNVvL en AOPA heeft de Koninklijke Luchtmacht vliegers tijdens een viertal voorlichtingsbijeenkomsten verspreid over het land geïnformeerd over de wijzigingen.

#### AMRUFRA

Naast uitbreiding van het gebied wat zichtbaar is op de kaart zijn de afmetingen en classificaties van gedeelten van het luchtruim gewijzigd. Kort gezegd krijgt Schiphol er aan de zuidoostzijde wat CTA-ruimte bij om meer capaciteit voor uitvliegend verkeer te creëren, inclusief een extra uitvliegroute. Hierdoor wijzigt er nogal wat aan de Nieuw Milligen TMA's. Echter, het zijn niet alleen maar wijzigingen ten nadele van de GA, er komt in het zuidoosten van Nederland ook ruimte bij voor de kleine luchtvaart. Daarnaast sluit het Nederlandse luchtruim nu beter op het Duitse. De veranderingen zijn op 11 maart 2010 om 00:00Z ingegaan. In de AIP zijn ze ook nog eens na te lezen (zie [www.ais-netherlands.nl](http://www.ais-netherlands.nl)).

#### Gevolgen voor DutchMil

Gevolg van deze wijzigingen voor DutchMil is dat zij te maken krijgen met een verhoogde coördinatielast met LVNL, o.a. door een extra IFR uitvliegroute van Schiphol richting Duitsland. Dit terwijl er nog steeds tekorten aan luchtverkeersleiders zijn. Daarnaast vliegen er op een mooie dag zomaar zo'n 250 GA vliegtuigen in het luchtruim wat DutchMil beheert. Als vlieger kennen we allemaal de dagen waarop het een continu aan- en afmelden is van GA vliegers waar je (bijna) niet tussendoor komt. Vervelend of zelfs gevaarlijk als je echt om assistentie verlegen zit.

#### De oplossing: REFIS en MASIS

Daarom zijn door de KLu een tweetal technische oplossingen ontwikkeld: REFIS (Regional Flight Information System) en MASIS (Military Airfield Status Information System). Beiden werken als een geautomatiseerde dienst (vergelijkbaar met ATIS) die basis Flight Information Service informatie geven.

#### REFIS

REFIS geeft op een aparte frequentie (dus niet op 123.350 MHz) zaken als de QNH door en ook informatie die niet tijdig beschikbaar was in een NOTAM. Men overweegt nog om daaraan toe te voegen de status van bepaalde EHR-gebieden, maar dat is afhankelijk van de technische mogelijkheden. Daarvoor hoeft dan dus op 123.350 MHz geen contact meer te worden opgenomen met DutchMil. REFIS zal worden uitgezonden op 2 frequenties: 136.225MHz in het noorden en 136.300 in het zuiden.

Daarnaast ziet de verkeersleider uw positie al op zijn scherm op basis van uw mode-S transponder (ja, ze zien uw registratie echt op het scherm, al een hele tijd). Na het uitluisteren van de REFIS-frequentie kunt u vervolgens 123.350 MHz selecteren en naar DutchMil luisteren. U bent dit echter niet verplicht (want luchtruimklasse E of G). Radiocontact met DutchMil kan dan worden beperkt tot echt noodzakelijke informatie (noodgevallen, navigatie-assistentie, meteo, openen van IFR vliegplan, etc.). Uiteraard blijft DutchMil FIS en traffic info geven, as far as practicable. Maar u bent zelf verantwoordelijk voor see-and-avoid, want u vliegt VFR in klasse E of G.



### MASIS

MASIS is een systeem wat de status van een militair veld buiten openingstijden afspeelt op de frequentie van de toren, op het moment dat er door een vlieger die de CTR in wil vliegen wordt uitgezonden op de torenfrequentie (z.g. trigger-activated). Buiten de openingstijden geeft MASIS dan altijd crossing clearance voor de CTR, waarbij wel een uitluisterplicht geldt, alsmede dat de ATZ moet worden vermeden (behalve voor vliegtuigen die daar thuis horen natuurlijk). U hoeft dan dus geen crossing clearance aan DutchMil meer te vragen.

REFIS en MASIS gelden alleen voor de militaire velden en die delen van het luchtruim waarvoor DutchMil verantwoordelijk is. De systemen moeten tezamen de werklast voor de militaire luchtverkeersleiders verlagen en de bereikbaarheid verhogen, zodat er meer tijd overblijft voor echt zinvol radiocontact. Beide systemen moeten medio 2010 actief worden, maar niet noodzakelijkerwijs tegelijkertijd. U zult hierover nog nader bericht worden.

### Radiocontact

Verzoek van DutchMil is om *als* het noodzakelijk is dat u contact opneemt dan wel het hele standaardblokje uit te spreken, inclusief uw positie. Dit laatste is niet zozeer van belang om u op het scherm te kunnen identificeren (dat ziet men immers wel aan uw mode-S transponder), maar voor de verkeersleider om de juiste steunzender te kunnen selecteren. En *als* u zich heeft aangemeld, meld u dan ook weer af. Hiervoor hoeft u geen toestemming te vragen ('request frequency change'), 'leaving your frequency' is voldoende. Ook nog een opmerking van DutchMil: als u de FIR-grens over gaat, bent u wel verplicht om een vliegplan in te dienen, maar zolang u in klasse E of G vliegt bent u niet verplicht om radiocontact te onderhouden. Ook weer een ontlasting, zowel van u als van DutchMil. Op een opmerking uit de zaal dat wel eens wordt geadviseerd om radiocontact te onderhouden om de RT te oefenen, gaf DutchMil aan dat zij geen RT-school zijn. Ook kan DutchMil niet veel met de melding dat u een rondje in de buurt van uw veld vliegt en 'Seppe-Seppe' meldt: voor DutchMil vliegt u dan feitelijk lokaal. Uw geoefendheid moet u dus niet tijdens, maar voor de vlucht op pijl brengen, bijvoorbeeld met een opfriscursus.

Als u na het lezen nog vragen heeft, zou u daarvoor een medevlieger in uw omgeving kunnen benaderen die de presentatie heeft bijgewoond. Maar u kunt natuurlijk ook contact opnemen met het afdelingsbestuur. Indien nodig spelen we uw vraag door naar de KLu.

**Bestudeert u de nieuwe kaart en de AIP goed voordat u de volgende keer gaat vliegen. In de lucht is dat namelijk een beetje aan de late kant.**

Stephan Erlings

[vicevoorzitter@gemotoriseerd-vliegen.nl](mailto:vicevoorzitter@gemotoriseerd-vliegen.nl)