

# Opvallende meldingen uit de General Aviation

Analysebureau Luchtvaartvoorvallen ([abl@ilent.nl](mailto:abl@ilent.nl))

27 juli 2022

Het ABL is verantwoordelijk voor het maken van analyses van voorvalmeldingen in de luchtvaart volgens Verordening (EU) 376/2104. Op basis hiervan kan het ABL trends en signalen opleveren om samen met de sector de veiligheid in de luchtvaart te verbeteren. Dit doet het ABL door statistische analyses van grote aantallen meldingen te verwerken in informatieproducten. Die publiceert zij op de [webpagina van het ABL op ILenT.nl](#), en het [interactieve voorvallen dashboard](#). Daarnaast onderneemt het ABL acties op specifieke meldingen. Zo zet zij deze meldingen door naar buitenlandse autoriteiten. Of zij kaart mogelijke risico's aan bij sector-organisaties.

Door middel van deze nieuwsbrief wil het ABL regelmatig voorbeelden van specifieke meldingen zichtbaar maken aan de sector. Op deze manier deelt zij belangrijke "lessons learned" en waar relevant geeft zij aan welke actie zij heeft ondernomen.

Hieronder volgt een opvallende melding vanuit de General Aviation in de periode mei 2022 – juli 2022. De melding beschrijft een luchtruimschending. Deze werd gemaakt door een Nederlandse piloot in Frankrijk. Het ABL ontvangt jaarlijks honderden meldingen van luchtruimschendingen. Vaak vinden deze plaats in het Nederlandse luchtruim. Meestal geeft de verkeersleiding deze meldingen door. Deze melding is verstuurd door de betrokken piloot. Deze melding is waardevol omdat het een goed beeld verschaft hoe een luchtruimschending kan ontstaan en in welke omstandigheden. Wellicht kan de melding van deze piloot bijdragen tot het voorkomen van luchtruimschendingen door collega-piloten. Het is belangrijk om hierbij op te merken dat de wijze van afhandeling van de Franse politie niet is, zoals dat in Nederland zou gebeuren.

*"Op vrijdag XX juli 2022 omstreeks 13.00 UTC opgestegen van LFLY voor een VFR vlucht naar LFMK. Gevraagd om SA en S departure. Ik kreeg bij take off clearance Rw 16 melding om na take off een 90 graden linkerbocht te maken. Deze klaring geweigerd en tower controller opnieuw om SA en S departure verzocht (dus rechterbocht na take off). Tower controller zei vervolgens "Correction earlier clearance , you are now cleared for take off rw 16, follow rw heading until advised to turn to SA. Ik ben vervolgens vertrokken maar tower controller kwam niet met turn right to SA. Nadat we ver voorbij SA waren tower controller opgeroepen. Deze antwoorde enkel change freq to Lyon Info. Na wat gehannes contact met Lyon info begon controller half onverstaanbaar te ratelen en zei geagiteerd dat ik niet verder mocht klimmen maar moest dalen. Ik heb klim gestopt (circa 3000 ft) en constateerde dat ik daarmee binnen enkele minuten gevaarlijk dicht bij terrein (heuvels) zou komen. Koers iets verlegd om iets meer parallel met heuvelrug te gaan vliegen om tijd te winnen en controller Lyon opgeroepen. Vervolgens aangegeven dat ik moest klimmen om terrein te ontwijken. Zij zag toen klaarblijkelijk dat ik in of dichtbij LFP18 was gekomen en ratelde weer onverstaanbaar van alles, waarna ik haar om vectors heb gevraagd. Please give me heading vectors. Zij gaf toen heading 270 and you are now allowed to climb to FL60. Dit heb ik vervolgens gedaan, over heuvelrug geklommen en mijn geplande route zoals gefilled in vliegplan weer opgepakt. Na 10 minuten kreeg ik melding dat ik zou worden geïnterviewd op LFMK. Ik wist nog niet hoe, wat of waarom. Na landing op LFMK en taxi naar parking position heb ik bij LFMK geïnformeerd naar interview. Zij wisten klaarblijkelijk van niks. Na parkeren op platform en shut down checks, werden we plotseling omsingeld*

*door drie burgerpolitie mensen die ons commandeerden om alles los te laten en uit te stappen. We mochten niet tie downs aanbrengen of choks plaatsen of papieren (of iets anders meenemen). Alleen ID overhandigen. We werden afgevoerd naar lokale brandweergebouw en in een zaaltje gezet. Op onze vragen wat er aan de hand was kregen we geen antwoord. Are we arrested? No only interview. Op enig moment werd gezegd dat Aviation Police uit Toulouse onderweg was en over 10 min zou arriveren. Dit werd 45 min. Een niet onvriendelijke agent nam het over, informeerde ons kort over voorval LFP18, routine interview, liep met ons terug naar toestel (onder begeleiding 3 andere rechercheurs) en we mochten toestel rustig afsluiten en noodzakelijk papierwerk en electronica (bv ipad, iphone) meenemen. Vervolgens in konvooi van 2 politieauto's met zwaailicht en sirenes met 80-100 km per uur door binnenstad naar politiebureau gebracht. Daar vervolgens geïnterviewd en ons verhaal gedaan ondersteund met flightlog van oa Skydemon. Agent luchtvaartpolitie heeft proces verbaal opgemaakt (interview verslag) en adviseert geen boete of vervolging."*

De betrokken piloot geeft vervolgens nog de volgende aanvullingen op de melding:

- *Aviation Police (AP) maakt proces verbaal (gespreksverslag) in Frans, moet je ondertekenen (enige druk om weer vrijgelaten te worden), maar je krijgt geen kopie mee. Via google translate proces verbaal eerst laten vertalen en toen voor de lieve vrede maar ondertekend. Raar dat je geen kopie krijgt.*
- *AP zegt dat het een routine interview is (ik denk aan Just Culture) maar komt aan einde gesprek met mededeling dat hij moet overleggen met procureur (ik neem aan officier van justitie).*
- *Deze krijgt hij na 10 telefoontjes niet te pakken. AP zegt vervolgens dat zijn advies aan procureur is geen vervolging en geen boete maar dat uiteindelijk de procureur in deze beslist. Echter niks meer gehoord in tegenstelling tot toezegging door AP.*
- *Conclusie oorzaak AP niet helemaal duidelijk. Volgens AP combinatie van onduidelijke communicatie tussen piloot en ATC maar ook slechte voorbereiding piloot aldus AP. Op mijn vraag wat ik dan nog had moeten doen kwam als antwoord vermijden prohibited area.*
- *Wij hebben totale vlucht XXX – YYY (in 3 legs met 2 ppl piloten) dagen van tevoren secuur voorbereid. Alles oa in Skydemon ingebracht. Notams en weather avond tevoren en 's ochtends doorgenomen. Airport charts, vfr approach charts, AIP info en pilot log fysiek op papier uitgeprint en per leg overzichtelijk gesorteerd. Weight & balance uitgeprint, flight plan gefilled. Vliegen met geupdate Cirrus Avidyne en garmin 650/430 glascockpit, 2 ipads met Skydemon en volledige route ingebracht, ander IFR programma op ander tablet, skydemon op Iphone. Ik ben bekend met alle velden waar wij op vlogen met uitzondering van ZZZ. De uitgeprinte Skydemon pilot log bevat frequenties, afstanden, tijd, headings, hoogte, MSA ... . De Avidyne bevat Jepessen database. Nee we hebben geen stapel papieren kaarten met een elastiekje erom heen op de achterbank liggen. AP pakte papieren chart en vroeg of wij deze aan boord hadden. IK heb geantwoord nee maar AP er ook op gewezen dat zijn exemplaar al 2 jaar verlopen was.*
- *AP kon overigens woord Avidyne niet correct spellen en heb ik twee keer gedaan. Totaal niet mee bekend volgens mij. AP zei zelf te vliegen PPL.*

- *Focus AP was ook erg op of we gefotografeerd of gefilmd hadden. LFP18 is een militair/nuclear area. Verklaard waarschijnlijk ook waarom wij in eerste instantie enigszins bruu uit toestel werden gecommandeerd en alles moesten achterlaten.*

*Het is mij overigens natuurlijk duidelijk dat ik als PIC eindverantwoordelijk ben voor deze luchtruimschending.”*

Het ABL heeft weinig toe te voegen op de laatste opmerking van de vlieger. We hopen dat deze melding kan bijdragen tot het voorkomen van luchtruimschendingen en we roepen eenieder op melding te maken van voorvallen aan uw veiligheidsmanager of bij gebrek daaraan via het formulier op: [Voorvallen luchtvaart | Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\) \(ilent.nl\)](#)