

**Versie 11 jan 2016**

## **Verzoek GA: opheffing verbod op VFR buiten de daglicht periode (UDP)**

### **Achtergrond**

Vanaf 8 april 2012 is onder de EU FCL de night rating geïntroduceerd (FCL.810). Deze vervangt de JAR night qualification. De eisen zijn identiek. Bij wijze van uitzondering mochten landen de invoering van deze rating uitstellen tot 8 april 2015. Nederland heeft dit gedaan.

In Artikel 18 van het Besluit van 5 december 2014 tot vaststelling van nieuwe regels inzake het luchtverkeer ter uitvoering van verordening (EU) nr. 923/2012 (SERA) is nu nog het verbod opgenomen voor VFR-vluchten buiten de daglichtperiode.

Onder de EU Rules of the Air (Art. SERA.5005) kan een competent authority VFR vluchten buiten de daglichtperiode toestaan onder de condities genoemd in dat artikel onder (c)

Hier wordt al gebruik van gemaakt voor o.a. politie en ambulance vluchten zonder dat dit veiligheidsproblemen oplevert

Dit betekent dat je in Nederland een Instrument Rating moet hebben om buiten de daglichtperiode te kunnen vliegen, ook onder "zicht omstandigheden"(VMC).

### **Inleiding**

De GA sector heeft in het verleden al regelmatig verzocht om VFR buiten de daglichtperiode toe te staan, dus om het verbod op te heffen. Tot nu toe heeft dit alleen nog geresulteerd in het toestaan van vliegen buiten de daglichtperiode in het kader van een opleiding voor CPL.

De implementatie van EU FCL en SERA hebben nu de wens weer actueel gemaakt. De GA sector ziet diverse belangen waarom het wenselijk is het verbod voor VFR buiten de daglichtperiode op te heffen.

### **ONDERBOUWING VERZOEK**

#### **Levensvatbaarheid vliegscholen, vliegclubs en vliegvelden in Nederland en level playing field**

Vliegscholen willen voor de rating kunnen opleiden. Op dit moment gaan vliegers naar buurlanden om de rating te halen.

Een paar vliegopleidingen (o.a. CPL en IR) hebben als "entry" eis, voordat je de opleiding kan beginnen, het hebben van een night rating. Dit is ook vastgelegd in de toelatingseisen op basis van FCL.610. Ook hiervoor moeten deze kandidaten de rating in het buitenland gaan halen.

Ook is er voor de Nederlandse vliegscholen/clubs en vliegvelden geen "level-playing-field", want in een aantal van de ons omringende landen (zoals België, de UK, Duitsland, Denemarken en Frankrijk) is VFR-night reeds toegestaan.

Door de nieuwe Europese regelgeving (FCL en SERA), zullen steeds meer landen volgen en VFR-night toestaan. Een probleem kan ontstaan indien vliegers uit die andere landen naar Nederland komen in de nacht of in het einde van de daglichtperiode (met name in de winterperiode) omdat zij er vanuit gaan dat zij een Europees breed geldende rating hebben. Vragen worden hierover al gesteld door vliegers. En ook de CAA UK heeft dit probleem onderkend en o.a. op die grond (veiligheidsoverwegingen) en alles afwegende besloten tot toestaan VFR-night in overeenstemming met de regels/voorwaarden van SERA.

## IFR/VFR Lelystad Airport

De consequentie hiervan op b.v. Lelystad is dat VFR nacht verkeer en IFR verkeer niet mogen worden “gemengd”. Het gevolg hiervan is dat het voor IFR verkeer buiten de Uniforme Daglicht Periode (UDP) op Lelystad niet is toegestaan om te landen gedurende de tijd dat VFR nacht is toegestaan. In de praktijk betekent dit dat het eerste IFR “slot” om 20:20 LT is (bij een einde daglichtperiode om 17:00 LT!). Hier worden dus in de winter ruim 3:00 uur “weggegooid” in het mogelijk gebruik van de luchthaven, ook als VFR nachtvliegen niet plaatsvindt door b.v. de meteorologische condities. Als VFR nachtvliegen als een reguliere activiteit zou worden beschouwd dan zou het “mengen” van VFR en IFR verkeer door duidelijke regels en afspraken, geen belemmering moeten zijn.

## Economische bedrijvigheid

ook commerciële vluchten kunnen vliegen onder night VFR.

Wie vult dit aan? NACA??

## Pilot skills en vliegveiligheid

De GA sector onderkent dat nachtvliegen onder zichtweersomstandigheden niet moet worden onderschat. Een gedegen professionele opleiding is onontbeerlijk, maar ook het vervolg, het current blijven is onontbeerlijk en uiteraard een verplichting voor commerciële operaties en het meenemen van passagiers. Maar deze argumenten kunnen o.i. niet worden gebruikt om het verbod te handhaven.

Het steeds toevoegen van nieuwe bevoegdheden en vliegvaardigheden draagt bij aan de vliegveiligheid.

Ook zal de rating-houder in Nederland de bevoegdheid moeten kunnen blijven uitoefenen, wil een opleiding zin hebben en wil de vlieger current blijven.

Aan het uitoefenen van nachtvliegen onder zichtweersomstandigheden zijn strengere eisen verbonden dan aan het vliegen onder zichtweersomstandigheden overdag.

In de praktijk blijkt dat piloten extra voorzichtigheid betrachten bij het vliegen in het donker.

Uit veiligheidsrapportages van EASA komen ongelukken als gevolg van nacht VFR niet als zodanig voor in de statistieken en staan niet in de top lijst van belangrijkste oorzaken van ongelukken.

Ook de informatie die wij hebben gekregen vanuit onze zusterorganisaties in Duistland, Frankrijk, Engeland, Denemarken, Zweden, Zwitserland en Spanje blijkt komen ongelukken specifiek toegewezen aan nacht VFR niet in de statistieken voor.

Het moeten maken van een noodlanding in de nacht i.v.m. met motorstoring door een vliegtuig met een motor, wordt wel genoemd als een specifiek probleem voor de nacht vanwege het gebrek aan zicht op de grond. Echter, door het gebruik van moderne navigatiemiddelen (voortschrijdende techniek) nemen dezerisico's af (oriëntatie).

Ongelukkencijfers vanuit de USA en Canada zijn o.i. niet van echte relevantie daar het totale night VFR verkeer daar zoveel malen hoger is en de regelgeving verschillend.

Het enige wat we uit de USA en Canada kunnen leren zijn de oorzaken van de ongelukken in de nacht, voor zover de omstandigheden vergelijkbaar zijn in Europa.

De Europese regelgeving, lees beperkingen, zijn veel verdergaand dan die in de USA en Canada, waar nacht VFR een gemeengoed is.

**Opmerking [R1]:** Is dit nu echt zoveel? Aan de andere kant heeft Teuge net baanverlichting aan laten leggen. Dus zeker doen. Steun van NVL hierbij?

### Andere voordelen

De vliegtag wordt langer voor een ieder. Voor de wat langere tochten kan je toch in een dag op en neer. Je kan eerder vertrekken en later terugkomen.

GA vliegers die door tegenslag "net te laat" (dus net voor einde daglicht periode) zullen niet meer stranden op een vliegveld waar men niet wil zijn. Op basis van Night VFR kan de vlucht worden voortgezet naar een luchthaven die daarvoor is ingericht. Onnodig "persen" wordt daarmee voorkomen, hetgeen de vliegveiligheid bevordert.

Ook geeft het de mogelijkheid aan vliegscholen om m.n. in de winter als de VFR-vliegdagen erg kort zijn, eerder cq langer te les geven.

### Hinder voor de omgeving

Hoewel het dus in de wettelijke betekenis "nachtvluchten" heten, zouden wij beter kunnen spreken van vluchten buiten de daglichtperiode daar "nacht" een connotatie heeft van overlast gevend en als tijdsperiode na 22:30 uur 's avonds en vóór 06:30 uur 's ochtends wordt gerekend.

Het aantal vliegtuigbewegingen op de kleine Nederlandse luchthavens (de GA velden) is door verschillende omstandigheden al jarenlang op zijn retour (afname met 30% sinds 1999). Daarmee is de hinder die de GA in Nederland veroorzaakt in de loop der jaren juist (significant) afgenomen;

Ook de geluidsproductie van GA vliegtuigen is in de loop der jaren afgenomen (???)

**Opmerking [EvT2]:** Van wie komt deze zin en is dat zo?

Night VFR zal op zichzelf niet leiden tot een toename van de toegestane hoeveelheid geluid. Dat is namelijk d.m.v. een Luchthavenbesluit gelimiteerd. Uiteraard zal er wel een toename zijn op momenten waarop nu geen verkeer mogelijk is, m.n. in de winterse avonden.

Vliegvelden waarop Night VFR gaat plaatsvinden zullen minimaal voorzien moeten zijn van Runway Edge verlichting.

De hinder ontstaat vaak omdat men in de zomer lekker buiten aan de BBQ zit. Bij sommigen wekt dan een overvliegend vliegtuig irritatie op. In de winter is daar geen sprake van. Gordijnen en ramen dicht, Linda de Mol op 4. De meeste (kleine) vliegvelden kennen een sluitingstijd. Veelal om 7 of 8 uur 's avonds. Voor lessen en recreatievluchten gaat het dus, vwb hinder, meestentijds om het begin van de avond. In wintertijd!

Hinder voor de omgeving moet wat ons betreft als verwaarloosbaar worden ingeschat.

### Luchthavenbesluiten

De RBML is in 2009 ingevoerd om de verantwoordelijkheid t.a.v. het gebruik van de "kleine" vliegvelden te verleggen van het Rijk naar de Provincie.

De provincies nemen deze verantwoordelijkheid d.m.v. een Luchthavenbesluit.

De provincies bepalen dus wat op een vliegveld milieutechnisch mogelijk is en wat niet. Als het Rijk (DGB) besluit om nachtvliegen niet toe te staan omdat dan "de luchthavenbesluiten moeten worden aangepast", snijdt ze de provincies de pas af en maakt het op voorhand onmogelijk voor de provincies om zelfstandig te kunnen besluiten over haar luchthavenbesluiten. Dat is voor de GA sector hoogst ongewenst. De Provincie moet ook haar eigen afwegingen kunnen maken ten aanzien van hinder voor de omgeving. Immers: juist dát wordt in het Luchthavenbesluit gereguleerd en is dus geheel de verantwoordelijkheid van de provincie

## **Obstakels**

Obstakels zijn geen issue. Rond elk vliegveld ligt een obstakelvlak (zie voorbeeld van MZ in de bijlage). Dat vlak is bij dag *en* nacht van toepassing.

Obstakels die penetreren dienen gemarkeerd te zijn en bij nachtgebruik verlicht. Een vliegveld wat Night VFR wil bedienen zal dus hooguit de penetrerende obstakels moeten verlichten.

Voor elk vliegveld in Nederland is een dergelijk "Toetsingsvlak" vastgesteld.

Aan de hand hiervan kan de exploitant vaststellen of obstakels penetreren.

Ook voor gemeenten als vergunningverlener is dit van belang i.v.m. het verlenen van een "omgevingsvergunning".

Voor de overige obstakels, verder verwijderd van het vliegveld, gelden eisen in SERA. Een aantal lidstaten (UK, Denemarken, Noorwegen) heeft overigens afwijkende eisen geaccepteerd omdat in de praktijk de luchtruimstructuur het niet mogelijk maakte aan deze eisen te voldoen. In deze landen gelden dezelfde obstacle clearance eisen als gedurende de dag. Gezien de luchtruimstructuur in Nederland (grote SPL TMA met lage ondergrens), zal bekeken moeten worden of Nederland hiervoor hetzelfde van toepassing zal moeten zijn.

## **Effect op (capaciteit) luchtverkeersleiding**

Hierover kan de GA sector niet oordelen.

Dit zal m.n. afhankelijk zijn van de voorwaarden die de Nederlandse overheid zal gaan stellen aan het vliegen buiten UDP onder zichtomstandigheden. Zie SERA.5005.

## **Verzoek**

De Nederlandse overheid staat het vliegen buiten UDP onder zichtomstandigheden toe in Nederland.

De voorwaarden waaronder dit zal geschieden, zal in nader overleg met de GA sector worden bepaald.

## **BIJLAGE: TOEPASSELIJKE REGELGEVING “NIGHT VFR”**

### **FCL.810 Night rating**

(a) Aeroplanes, TMGs, airships.

(1) If the privileges of an LAPL or a PPL for aeroplanes, TMGs or airships are to be exercised in VFR conditions at night, applicants shall have completed a training course at an ATO. The course shall comprise:

(i) theoretical knowledge instruction;

(ii) at least 5 hours of flight time in the appropriate aircraft category at night, including at least 3 hours of dual instruction, including at least 1 hour of cross-country navigation with at least one dual cross-country flight of at least 50 km and 5 solo take-offs and 5 solo full-stop landings.

(2) Before completing the training at night, LAPL holders shall have completed the basic instrument flight training required for the issue of the PPL.

(3) When applicants hold both a single-engine piston aeroplane (land) and a TMG class rating, they may complete the requirements in (1) above in either class or both classes.

### **SERA.5005 Visual flight rules**

(a) Except when operating as a special VFR flight, VFR flights shall be conducted so that the aircraft is flown in conditions of visibility and distance from clouds equal to or greater than those specified in Table S5-1.

(b) Except when a special VFR clearance is obtained from an air traffic control unit, VFR flights shall not take off or land at an aerodrome within a control zone, or enter the aerodrome traffic zone or aerodrome traffic circuit when the reported meteorological conditions at that aerodrome are below the following minima:

(1) the ceiling is less than 450 m (1 500 ft); or

(2) the ground visibility is less than 5 km.

(c) When so prescribed by the competent authority, VFR flights at night may be permitted under the following conditions:

(1) if leaving the vicinity of an aerodrome, a flight plan shall be submitted in accordance with SERA.4001(b)(6);

(2) flights shall establish and maintain two-way radio communication on the appropriate ATS communication channel, when available;

(3) the VMC visibility and distance from cloud minima as specified in Table S5-1 shall apply except that:

(i) the ceiling shall not be less than 450 m (1 500 ft);

(ii) except as specified in (c)(4), the reduced flight visibility provisions specified in Table S5-1(a) and (b) shall not apply;

(iii) in airspace classes B, C, D, E, F and G, at and below 900 m (3 000 ft) above MSL or 300 m (1 000 ft) above terrain, whichever is the higher, the pilot shall maintain continuous sight of the surface;

(iv) for helicopters in airspace classes F and G at and below 900 m (3 000 ft) above MSL or 300 m (1 000 ft) above terrain, whichever is the higher, flight visibility shall not be less than 3 km, provided that the pilot maintains continuous sight of the surface and if manoeuvred at a speed that will give adequate opportunity to observe other traffic or obstacles in time to avoid collision; and

(v) for mountainous terrain, higher VMC visibility and distance from cloud minima may be prescribed by the competent authority;

(4) ceiling, visibility and distance from cloud minima lower than those specified in (3) may be permitted for helicopters in special cases, such as medical flights, search and rescue operations and fire-fighting;

(5) except when necessary for take-off or landing, or except when specifically authorised by the competent authority, a VFR flight at night shall be flown at a level which is not below the minimum flight altitude established by the State whose territory is overflown, or, where no such minimum flight altitude has been established:

(i) over high terrain or in mountainous areas, at a level which is at least 600 m (2 000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft;

(ii) elsewhere than as specified in i), at a level which is at least 300 m (1 000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft.

(d) Unless authorised by the competent authority in accordance with Regulation (EC) No 730/2006, VFR flights shall not be operated:

(1) above FL 195;

(2) at transonic and supersonic speeds.

(e) Authorisation for VFR flights to operate above FL 285 shall not be granted where a vertical separation minimum of 300 m (1 000 ft) is applied above FL 290.

(f) Except when necessary for take-off or landing, or except by permission from the competent authority, a VFR flight shall not be flown:

(1) over the congested areas of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons at a height less than 300 m (1 000 ft) above the highest obstacle within a radius of 600 m from the aircraft;

(2) elsewhere than as specified in (1), at a height less than 150 m (500 ft) above the ground or water, or 150 m (500 ft) above the highest obstacle within a radius of 150 m (500 ft) from the aircraft.

(g) Except where otherwise indicated in air traffic control clearances or specified by the competent authority, VFR flights in level cruising flight when operated above 900 m (3 000 ft) from the ground or water, or a higher datum as specified by the competent authority, shall be conducted at a cruising level appropriate to the track as specified in the table of cruising levels in Appendix 3.

(h) VFR flights shall comply with the provisions of Section 8:

(1) when operated within Classes B, C and D airspace;

(2) when forming part of aerodrome traffic at controlled aerodromes; or

(3) when operated as special VFR flights.

(i) A VFR flight operating within or into areas or along routes designated by the competent authority, in accordance with SERA.4001(b)(3) or (4), shall maintain continuous air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel of, and report its position as necessary to, the air traffic services unit providing flight information service. EN L 281/22 Official Journal of the European Union 13.10.2012

(j) An aircraft operated in accordance with the visual flight rules which wishes to change to compliance with the instrument flight rules shall:

(1) if a flight plan was submitted, communicate the necessary changes to be effected to its current flight plan; or

(2) as required by SERA.4001(b), submit a flight plan to the appropriate air traffic services unit as soon as practicable and obtain a clearance prior to proceeding IFR when in controlled airspace.

**Besluit van 5 december 2014 tot vaststelling van nieuwe regels inzake het luchtverkeer ter uitvoering van verordening (EU) nr. 923/2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels (Besluit luchtverkeer 2014)**

**Artikel 18 Zichtvliegvoorschriften**

- 1. Het uitvoeren van een VFR-vlucht buiten de daglichtperiode is verboden.
- 2. Onze Minister kan vrijstelling of ontheffing verlenen van het verbod, bedoeld in het eerste lid, onder de voorwaarden van paragraaf SERA.5005, onder c, van de bijlage bij verordening (EU) nr. 923/2012. Aan de vrijstelling of ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden. De vrijstelling of ontheffing kan onder beperkingen worden verleend.
- 3. Het is verboden in strijd te handelen met de voorschriften, bedoeld in het tweede lid.

## Bijlage Voorschriften Annex 14 Volume I

5.1.1.5 **Recommendation.**— *Provision should be made for illuminating at least one wind indicator at an aerodrome intended for use at night.*

5.1.2.3 The shape and minimum dimensions of a landing “T” shall be as shown in Figure 5-1. The colour of the landing “T” shall be either white or orange, the choice being dependent on the colour that contrasts best with the background against which the indicator will be viewed. Where required for use at night the landing “T” shall either be illuminated or outlined by white lights.

5.2.1.7 **Recommendation.**— *At aerodromes where operations take place at night, pavement markings should be made with reflective materials designed to enhance the visibility of the markings.*

5.3.3.3 An aerodrome beacon shall be provided at an aerodrome intended for use at night if one or more of the following conditions exist:

- a) aircraft navigate predominantly by visual means;
- b) reduced visibilities are frequent; or
- c) it is difficult to locate the aerodrome from the air due to surrounding lights or terrain.

5.3.3.8 An identification beacon shall be provided at an aerodrome which is intended for use at night and cannot be easily identified from the air by other means.

**Recommendation.**— *Where physically practicable, a simple approach lighting system as specified in 5.3.4.2 to 5.3.4.9 should be provided to serve a non-instrument runway where the code number is 3 or 4 and intended for use at night, except when the runway is used only in conditions of good visibility and sufficient guidance is provided by other visual aids.*

5.3.9.1 Runway edge lights shall be provided for a runway intended for use at night or for a precision approach runway intended for use by day or night.



## Bijlage Obstakelvlakken Midden-Zeeland

Voor elk vliegveld in Nederland is een dergelijk "Toetsingsvlak" vastgesteld. Aan de hand hiervan kan de exploitant vaststellen of obstakels penetreren. Ook voor gemeenten als vergunningverlener is dit van belang i.v.m. het verlenen van een "omgevingsvergunning".

