

**NIEUWE SITUATIE LUCHTRUIM EINDHOVEN
NEW AIRSPACE SITUATION EINDHOVEN**

1. INTRODUCTIE

De Staatssecretaris van V&W besloot enkele jaren geleden om de SSR-transponderverplichting voor niet-gemotoriseerde luchtvaart uit te stellen. Zweefvliegtuigen, zeil- en schervvliegtuigen en ballonnen moeten in de transponder verplichte gebieden een mode S SSR-transponder voeren vanaf 31 maart 2008. De datum waarop voor VFR-vluchten in de Benelux, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Zwitserland de overstap van de mode A/C transponder naar de mode S transponder plaats vindt. In Frankrijk geldt dat vanaf 31 maart 2009. In de tussentijd willen de Ministeries van V&W en Defensie het zogenaamde Duitse model toepassen om aan de bedoeling van de anti botsingsmaatregelen in bijlage 6 bij het Verdrag van Chicago (i) te voldoen (ICAO Annex 6, part II). Dat betekent in feite het instellen van transponder verplichte gebieden (transponder mandatory zones - TMZ) voor de periode tot 31 maart 2008.

Voor de Nederlandse situatie betekent dit dat het luchtruim boven Eindhoven als eerste in aanmerking komt voor het instellen van een TMZ. Omdat het niet lukt om voor de zomer van 2005 een TMZ in te stellen wordt eerst een CAUTION AREA ingesteld. Een dergelijk gebied is er al bij Niederrhein (AIC B 05/05).

In een TMZ is het voeren van een werkende SSR-transponder verplicht voor alle luchtvaartuigen. Toestemming voor een vlucht in het gebied zonder werkende SSR-transponder kan, door de betreffende luchtverkeersdienst, via radiotelefonie worden gegeven of worden geweigerd. Die toestemming is afhankelijk van de luchtverkeerssituatie.

Een CAUTION AREA is een vrijwillige TMZ. Toegang tot een CAUTION AREA hoeft niet te worden gevraagd.

Noot: de classificatie van het luchtruim wijzigt niet door een CAUTION AREA of TMZ.

In luchtruim met klasse E scheidt de luchtverkeersleiding alleen IFR van IFR. Voor de separatie tussen VFR-VFR en VFR-IFR zijn de betrokken vliegers helemaal zelf verantwoordelijk.

Voor helikopters en vliegtuigen is een werkende SSR-transponder (mode S of A/C) reeds verplicht in het gehele Nederlandse luchtruim, behalve in luchtruim klasse G beneden 1200 ft AMSL. Helikopters en vliegtuigen die beschikken over een werkende SSR-transponder moeten deze ook beneden 1200 ft AMSL in

INTRODUCTION

The State Secretary of Transport decided a few years ago to delay the mandatory use of an SSR transponder for non-motorised aircraft. For gliders, hang- and paragliders and balloons the use of a mode S SSR transponder is mandatory from 31 March 2008 for flights in transponder mandatory airspace.

This is the ultimate date for VFR-flights in the Benelux, Germany, United Kingdom and Switzerland to use a mode S transponder in stead of a mode A/C transponder.

In the meantime the ministries of Transport and Defence have decided to use the 'German model' to fulfil the intentions of the anti collision measures as mentioned in Annex 6, part II of the Convention of Chicago (i). In fact this means the realisation of transponder mandatory zones – TMZ for the period up to March 31, 2008.

For Amsterdam FIR is concluded that the airspace above Eindhoven needs the first priority. Because it is not possible to realise a TMZ in the summer of 2005, the procedure starts with the installation of a CAUTION AREA. Such an area is already published for Niederrhein (AIC B 05/05).

In a TMZ an operational SSR-transponder is mandatory for all aircraft. Permission for a flight in the TMZ without an operational SSR transponder can be given or refused over RT by the appropriate air traffic service organisation. The permission depends on the air traffic situation.

A CAUTION AREA is a voluntary TMZ. Permission for entrance is not required.

Note: the airspace classification is not changed by a CAUTION AREA or TMZ.

In airspace class E only IFR is separated from IFR by the air traffic control. The pilot is 100% responsible for separation between VFR-VFR and VFR-IFR.

For aeroplanes and helicopters an active SSR transponder (mode S or A/C) is already mandatory in the Amsterdam FIR, except for airspace class G below 1200 ft AMSL. The VFR code is mode A/C 7000. Aircraft with an operational SSR transponder have to activate the transponder in all types of airspace even when

klasse G aan houden (behalve onder Schiphol TMA 1 – tijdelijk). De VFR-code in mode A/C is 7000.

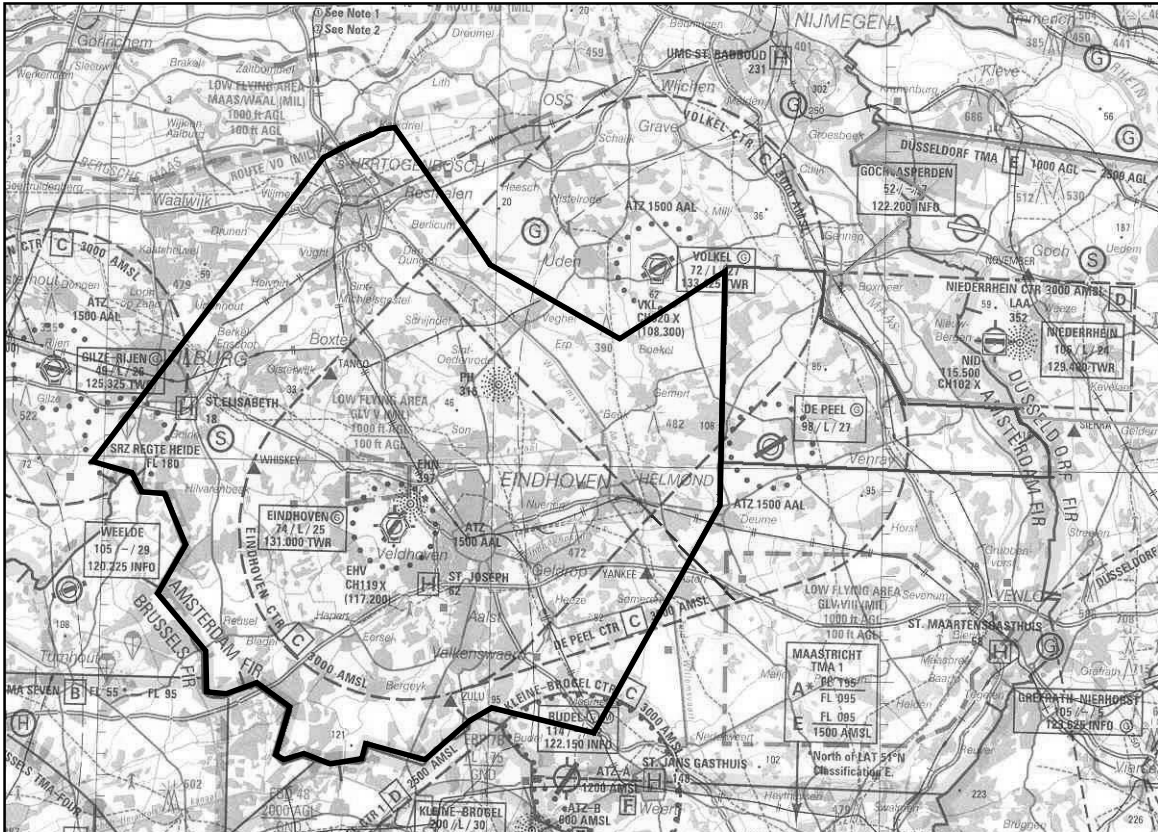
it is not mandatory to use a transponder in that area.

2. **DRINGENDE AANBEVELING VOOR ALLE VFR-VLIEGERS**

STRONG RECOMMENDATION FOR ALL VFR PILOTS

RISICOGEBIED EHEH 2500 ft AMSL – FL 065, CTR's uitgezonderd:

CAUTION AREA EHEH 2500 ft AMSL – FL 065, CTR's excluded:



Dringende aanbeveling voor VFR-vluchten binnen de laterale en verticale grenzen van de afgebeelde CAUTION AREA EHEH:

Strong recommendation for VFR flights within the lateral and vertical limits of the depicted CAUTION AREA EHEH:

Vermijd het gebied, maar als u er toch in gaat vliegen:

Avoid the area, but when you intend to fly in the area:

- Activeer uw SSR-transponder met mode S of mode A/C 7000.
- Zonder transponder: neem contact op met Dutch Mil Info (freq 132.350 MHz) voor informatie.
- Blijf luisteren op 132.350 MHz.

- Activate your SSR-transponder with mode S or mode A/C 7000.
- Without a transponder: contact Dutch Mil info (freq 132.350 MHz) for information.
- Maintain listening watch on 132.350 MHz.

Uw oproep (in het Engels) moet inhouden: roepnaam (nationaliteits- en inschrijvingskenmerk), positie, vlieghoogte en voorgenomen route. Het wordt aanbevolen de frequentie uit te luisteren binnen het aangegeven gebied.

Your call (in English) should include call sign, position, altitude and intentions. Frequency monitoring is recommended inside the depicted caution area.

Voor vliegers die geen SSR-transponder en geen radio hebben is het een bewijs van goed vliegerschap om de CAUTION AREA te vermijden.

When unable to comply, it is a token of good airmanship to avoid the caution area.

De CAUTION AREA EHEH omvat géén bufferzones

The dimensions of the CAUTION AREA EHEH do not

om de IFR naderingsprocedures! IFR-vluchten kunnen in luchtruim met de klasse E in principe overal verwacht worden, ook buiten de CAUTION AREA!

include a buffer zone around the IFR approach procedures! IFR-flights can be expected everywhere in airspace class E, also outside the CAUTION AREA!

3. **INFORMATIE**

Deze AIC is een gezamenlijke publicatie van Inspectie V&W, Luchtverkeersleiding Nederland en de Koninklijke Luchtmacht. De publicatie is gebaseerd op een structurele samenwerking met de KNVvL en AOPA-NL.

INFORMATION

This AIC is a joint publication of CAA-NL (Inspectie V&W), Air Traffic Control Netherlands (LVNL) and The Royal Netherlands Air Force (KLu). The publication is based on structural cooperation with the Royal Netherlands Aeronautical Association (KNVvL) and AOPA-NL.

Actuele ontwikkelingen over dit onderwerp worden beschikbaar op de websites:

www.ivw.nl
www.knvvl.nl
www.aopa.nl

Actual developments concerning this matter will be available on the websites:

www.ivw.nl
www.knvvl.nl
www.aopa.nl

Correspondentieadres voor vragen of opmerkingen:

Inspectie V&W
 Toezichteenheid Luchthavens en Luchtruim
 Postbus 575
 2130 AN Hoofddorp

Point of contact for questions or remarks:

Civil Aviation Authority Netherlands
 Aerodromes and Airspace
 P O Box 575
 2130 AN Hoofddorp
 The Netherlands

Bij voorkeur per e-mail: Gert.Kruiswijk@ivw.nl
 Eventueel telefonisch: 023 5663269
 Of per fax: 023 5663005

Preferably by e-mail: Gert.Kruiswijk@ivw.nl
 Alternatively by telephone: +31 (0)23 5663269
 Or by fax: +31 (0)23 5663005

(i) ICAO Annex 6, part II:

6.13.1 From 1 January 2003, unless exempted by the appropriate authorities, all aeroplanes shall be equipped with a pressure-altitude reporting transponder which operates in accordance with the relevant provisions of Annex 10, Volume IV.

6.13.2 **Recommendation.**— *All aeroplanes should be equipped with a pressure-altitude reporting transponder which operates in accordance with the relevant provisions of Annex 10, Volume IV.*

Note.— The provisions in 6.13.1 and 6.13.2 are intended to support the effectiveness of ACAS as well as to improve the effectiveness of air traffic services. Effective dates for carriage requirements of ACAS are contained in Annex 6, Part I, 6.18.1 and 6.18.2. The intent is also for aircraft not equipped with pressure-altitude reporting transponders to be operated so as not to share airspace used by aircraft equipped with airborne collision avoidance systems. To this end, exemptions from the carriage requirement for pressure-altitude reporting transponders could be given by designating airspace where such carriage is not required.