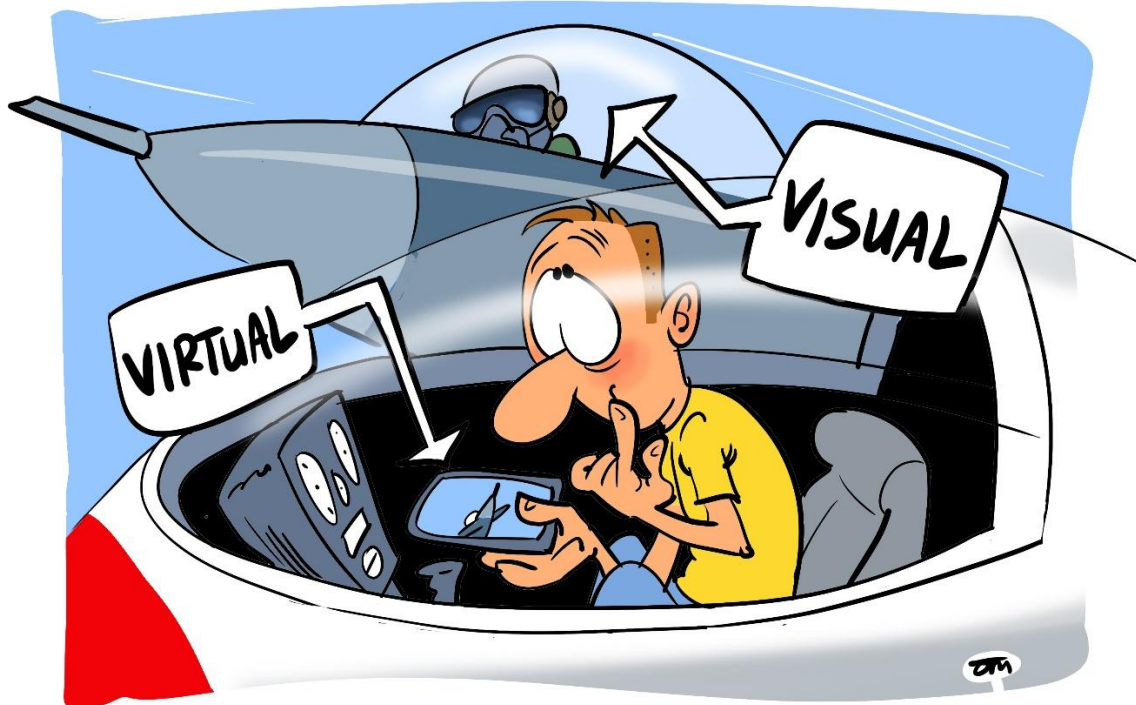


Afleiding door glazen cockpit



Betekenis VFR: Visual of Virtual Flight Rules?

De moderne cockpit lijkt soms meer op een hightech commandocentrum dan op een plek waar we de elementen de baas zijn. Waar de elektronische vario ooit werd uitgevonden om ons juist de oren te laten gebruiken zodat onze ogen naar buiten konden, lijkt de trend nu volledig omgeslagen. Smartphones, tablets en complexe vliegcomputers vechten constant om onze aandacht.

Je herkent het vast wel: je zit in de kist en voor je het weet ben je meer bezig met de techniek dan met het vliegen zelf. Wij merken het bij onszelf ook regelmatig. Het ene moment zijn we foto's aan het maken met onze telefoon, het andere moment zitten we te pielen met de vliegcomputer. Dat gaat meestal goed, totdat het een keer grandioos misgaat.

In dit Breukstukje duiken we in het gevaar van de 'glazen cockpit'.

Biedt al die informatie ons echt meer veiligheid, of zijn we ongemerkt veranderd in swipende passagiers die vergeten zijn dat de belangrijkste informatie nog altijd buiten de kap te vinden is?

Voorbeelden over de grens

In Zwitserland vond in 2016 een tragisch ongeval plaats waarbij een zweefvlieger fataal werd afgeleid door het filmen met zijn smartphone. Terwijl de piloot zijn vlucht vastlegde, merkte hij niet op dat zijn snelheid gevaarlijk laag werd—slechts 80 km/u, dicht bij het terrein. Deze onoplettendheid leidde tot een botsing met de top van de Mittagshore. Na het ongeluk werd het mobieltje vrijwel onbeschadigd teruggevonden; het bevatte zelfs beelden van de crash zelf. Dit incident laat duidelijk zien hoe digitale afleiding in de cockpit tot levensgevaarlijke situaties kan leiden. Meer informatie over het voorval is te vinden in [dit onderzoeksrapport](#) van de Zwitserse autoriteit.

In Duitsland zijn ook meerdere voorvallen geweest waarbij piloten meer oog hadden voor hun schermen dan voor hetgeen zich buiten de cockpit afspeelde. [Dit artikel](#) geeft een aantal adviezen om afleiding te voorkomen, zoals het invoeren van alle vlieggegevens en taken vóór de start, zodat de focus tijdens de vlucht buiten de kist blijft.

De CVZ adviseert dan ook om de cockpitdiscipline te verhogen door strikte prioriteiten te stellen (vliegen, navigeren, communiceren) en elektronische hulpmiddelen enkel te gebruiken ter ondersteuning van, en niet als vervanging voor, een goede vluchtvoorbereiding.

Terug naar het drukke Nederlands luchtruim

Dat zelfs een bewuste vlieger slachtoffer kan worden van digitale afleiding, bewijst een voorval waarbij een vlieger onder een drukke TMA thermiekte. Terwijl de vlieger de navigatie-apparatuur aan het instellen was, verslaptte de aandacht voor de hoogtemeter. Ondanks het bewustzijn van de vlieger op welke hoogte de grens lag, zorgde het gepiel met het scherm ervoor dat de kist ongemerkt doorsteeg tot in het gecontroleerde luchtruim. Pas na ruim een minuut werd de fout ontdekt, waarna direct een duikvlucht werd ingezet om de TMA te verlaten. Een harde les: afleiding door techniek wint het soms van kennis en ervaring.

Meldingen laten zien dat niet alleen het bedienen van elektronische hulpmiddelen afleidend kan zijn, maar ook de manier waarop het luchtruim wordt weergegeven op deze apparaten soms tekortschiet. Enkele voorbeelden:

- Airspace-grenzen werden wel getoond, maar met te dunne lijntjes/contrast waardoor ze in de praktijk nauwelijks opvielen.
- Rond zonsondergang stond het scherm te fel, waardoor belangrijke instrumenten zoals de snelheidsmeter minder goed afleesbaar werden.
- Een display dat wegens verkeerde instellingen helemaal geen luchtruim weergaf.
- Een app met onjuiste of verouderde luchtruim-informatie, waardoor een hoogtegrens verkeerd werd geïnterpreteerd (FL55 in plaats van FL65).

De CVZ adviseert om navigatieapparatuur altijd vóór de vlucht in te stellen en te controleren (kaartweergave/luchtruim, database/updates, waarschuwingen, helderheid). Zeker niet tijdens de vlucht. Het verdient aanbeveling om op voorhand op de hoogte te zijn van de ins-en-outs van het betreffende navigatiesysteem dan wel de vliegcomputer en kritieke informatie (zoals hoogtegrenzen) waar mogelijk te cross-checken met de briefing en (papieren of digitale) kaart.

In het drukke en complexe Nederlandse luchtruim komen luchtruimschendingen dusdanig vaak voor, dat wij het de moeite waard vinden om hier een apart Breukstukje aan te wijden. In een volgende editie zullen we hier meer aandacht aan besteden.

Social media en zweefvliegen

We kennen allemaal de prachtige filmpjes die op Youtube staan. Meerdere vliegers hebben er een passie van gemaakt: de fantastische vluchten die wij maken filmen en delen op diverse social media. Maar bedenk zelf, in hoeverre ben je bezig met het uitvoeren van de vlucht als je tevens bezig bent met het maken van beeldmateriaal voor social media? Ga je net dat stapje verder voor meer views?

Afgelopen jaar is er minimaal een signaal binnen gekomen bij de CVZ over vlieggedrag dat minimaal in het grijze gebied ligt. Ondanks dat deze vlucht in een tweezitter uitgevoerd is, waarbij de een vloog en de ander filmde, zijn de randen van verantwoordelijk vliegerschap opgezocht. Het leek erop dat dat een low pass extra laag werd gemaakt om het te filmen en op de social media-kanalen te zetten.

De CVZ adviseert om strikte prioriteiten te stellen tijdens de vluchttuitvoering (vliegen, navigeren, communiceren). Social media, foto en video in welke vorm dan ook hoort hier niet bij. Wil je mensen laten meegenieten van onze prachtige hobby? Neem ze dan een keer mee. De beleving van een standaard vlucht is voor beginners al groot genoeg. Toch een keer een foto of filmpje maken? Wees je bewust van de aandacht die het bedienen van een fotocamera of smartphone vraagt. Aandacht die op dat moment zeker niet bij het vliegen en de wereld om je heen is. Daarnaast kan het delen van dergelijke beelden op social media anderen—bijvoorbeeld minder ervaren vliegers—ertoe verleiden dit gedrag over te nemen, zonder zich voldoende bewust te zijn van de risico's en consequenties hiervan.

Bronvermelding

https://www.sust.admin.ch/inhalte/AV-berichte/2327_HB-3358_D.pdf

<https://www.flieger.news/fliegen-sie-schon-oder-wischen-sie-noch/>