

Zoeken naar oplossingen

Defensie is zich terdege bewust van de impact van geografische UAS-gebieden op civiele drone-exploitanten, met name diegene die zijn opgesomd in de secties 8 en 9 van het ministerieel besluit van 21 december 2020 (helikoptertrainingsgebieden en laagvlieggebieden), bedoeld om oefengebieden voor vluchten op lage hoogte te beschermen.

Het is vooral in deze gebieden dat de integratie van drones het meest delicaat is. Deze gebieden hebben een historisch bestaan omdat ze essentieel zijn om de kwalificaties van onze bemanningen te behouden en meer in het algemeen voor de conditionering van onze luchtcapaciteiten.

Bij het definiëren van deze geografische gebieden van de UAS heeft Defensie daarom gezocht naar het beste compromis tussen luchtvaartveiligheid, het waarborgen van effectieve training en de ontwikkeling van de dronesector.

Voor militaire piloten die in deze gebieden actief zijn, is het principe dat van toepassing is om aanvaringen tijdens de vlucht te voorkomen, visueel naar buiten te kijken, obstakels en andere vliegtuigen te identificeren en te vermijden. Maar vanwege hun kleine formaat kan dit principe niet worden toegepast voor het vermijden van drones. Omgekeerd kan een dronepiloot het traject van een helikopter of jet niet altijd correct inschatten vanwege hun zeer lage vlieghoogte - bedoeld om niet te worden opgemerkt - of hun snelheid.

Men kan zich wellicht het dramatisch resultaat voorstellen van een drone in aanvaring met het roterende systeem van een helikopter of aangezogen in de motor van een F16-vliegtuig. Technisch gezien is het voor de drone niet mogelijk om de nadering van een vliegtuig te detecteren en automatisch te vermijden. Conform de Europese regelgeving ligt de eindverantwoordelijkheid voor het vermijden van aanvaringen bij de dronepiloot.

Niet ongevoelig voor deze vele beperkingen heeft Defensie bovendien al heel wat inspanningen geleverd om aan de behoeften van de dronegemeenschap tegemoet te komen, zonder de veiligheid van haar vluchten in gevaar te brengen:

- De uitvoering van een reserveringsprocedure voor de helikoptertrainingsgebieden en laagvliegzones (secties 8 en 9 van het ministerieel besluit van 21 december 2020), met inbegrip van een mededeling daags voordien om 16.00 uur,
- Buiten deze gebieden, het verhogen van de minimale veiligheidshoogte voor helikoptervluchten van 150 voet / grond naar 500 voet / grond,
- De indeling van verschillende grote helikoptertrainingsgebieden in kleinere gebieden, om het gebruik ervan te optimaliseren,
- Het bewustzijn van het varend personeel om het gebruik van deze gebieden te beperken tot wat strikt noodzakelijk is, zowel in tijd als in ruimte,
- De aanpassing van bepaalde gebieden, zoals de EBD37-zone, om de creatie van permanente drone-oefengebieden (in Sint-Truiden, Nijvel) of de aanpassing van bepaalde regels, zoals rond havens of vernietigingscentra voor explosieven, te vergemakkelijken om drone-operaties te vergemakkelijken,

- De implementatie van coördinatieprocedures en de digitalisering ervan, via de Speciale Activiteit Coördinatie cel van AIM Belgium, voor de vlucht van professionele drones in bepaalde gebieden voor militair gebruik,
- De invoering van een procedure voor de annulering van vluchtgebieden op lage hoogte, de dag zelf, zodat drone-exploitanten onmiddellijk kunnen profiteren;
- De ontwikkeling van een concept welke geplande drone-operaties boven bepaalde steden mogelijk maakt, ondanks de activering van helikoptertrainingsgebieden (HTA);
- De mogelijkheid, voor dronescholen of onderzoekscentra, om bestaande modelvliegtuigvelden te gebruiken, met toestemming van hun exposant, ondanks de activiteit van de helikoptertrainingsgebieden;
- De mededeling, vooraf, van intensieve helikoptertrainingsperioden waarmee bepaalde geografische gebieden gedurende bepaalde perioden zullen worden geactiveerd;
- De aanzienlijke vermindering van het aantal helikopterplatforms voor militair gebruik.
- Het opstellen van een intentieverklaring met betrekking tot de planning van de helikoptertrainingsgebieden;
- Deelname aan verschillende fora gewijd aan de huidige en toekomstige integratie van drones in het luchtruim.

Ook andere dossiers worden behandeld, zoals de ontwikkeling van een concept waarmee drone-operators kunnen opereren in controlezones van militaire luchthavens (CTR).

Defensie is zich ten volle bewust van de uitdagingen die de integratie van drones in het luchtruim met zich meebrengt en blijft daarom openstaan voor elk voorstel, op voorwaarde dat de operationele behoefte, de veiligheid van haar piloten en het behoud van hun kwalificaties worden gewaarborgd.

De regels in geografische gebieden van UAS moeten echter de behoeften van een zo breed mogelijk panel van dronegebruikers omvatten, zowel vrijetijds- als professioneel.

Bij deze ontwikkelingen is het essentieel om rekening te houden met de visie en ontwikkelingen onder leiding van onze partners; dat zijn skeyes en het Directoraat-Generaal Luchtvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

Dit verklaart waarom Defensie zich wil concentreren op discussies in speciale fora zoals de Belgian Civil Drone Council, die ook lid is van het Belgisch Comité voor luchtvaartnavigatie (BELANC) waaraan Defensie deelneemt.

Om de integratie van drones in het luchtruim te verbeteren, worden ook verschillende Europese of nationale projecten bestudeerd. Deze worden nauwlettend opgevolgd.

Laten we hopen dat het U-Space-concept technologische barrières kan wegnemen in de toekomst en de huidige regels kunnen versoepelen, terwijl de veiligheid van de luchtvaart wordt gewaarborgd.