

HET INVULLEN VAN EEN Vliegplan

Algemeen:

- Het eerste blok wordt door de ARO ingevuld.
- Gebruik hoofdletters.
- Noteer tijden in UTC.
- Gebruik de 24-uurs klok (bv. 0930 of 1845)

Blok 7 "Aircraft identification" kies uit:

- Vliegtuigregistratie (PH3H4 of PHELT) of
- ICAO telefonieaanduiding van luchtvaartmaatschappij (KLM511).

Bij "General Aviation" dus de vliegtuigregistratie. Gebruik geen streepjes.

Blok 8 "Flight rules":

- In ons geval zal dat "V" (VFR) zijn.

Blok 8 "Type of flight":

- "G" voor General Aviation.

Blok 9 "Number":

- Aantal vliegtuigen indien meer dan één.
- Zie toelichting.

Blok 9 "Type of aircraft":

- Het betreffende vliegtuigtype, zoals gespecificeerd in ICAO DOC 8643 "Aircraft Type Designators".
- ZZZZ indien geen typeaanduiding bestaat.
- Zie toelichting.

Blok 9 "Wake turbulence cat":

- "L" (vliegtuigen met een maximum startgewicht van 7000 kg of minder).

Blok 10 "Equipment":

Voor General Aviation meestal:

- "N" = indien geen COM/NAV/naderingsapparatuur voor de te vliegen route is (of niet bruikbaar).
- V = VHF RTF en
- O = VOR.

Voor ons niet van toepassing:

- "S" = indien standaard COM/NAV/naderingsapparatuur voor de te vliegen route is. Als standaard apparatuur wordt beschouwd: VHF RTF, ADF, VOR en ILS.

Blok 10 "surveillance apparatuur":

Achter het /-teken geeft u aan welke transponder aan boord is.

- N = geen transponder.
- C = mode C transponder (zie regelgeving voor transponders).
- S = mode S met doorgifte van drukhoogte en luchtvaartidentificatie.

In onze gevallen zal blok 10 meestal als volgt worden ingevuld:

- Nv/S = VHF RTF en mode S transponder.
- Nov/S = VHF RTF met VOR en mode S transponder.

Blok 13 "departure aerodrome":

- De ICAO vier-letter-aanduiding van het luchtvaartterrein van vertrek of
- ZZZZ indien geen ICAO aanduiding is toegewezen. Vermeld in blok 18 de naam van het luchtvaartterrein voorafgegaan door DEP/.....

Blok 13 "time":

- Verwachte vertrektijd in UTC.

Blok 15 "cruising speed":

Kruissnelheid voor de te vliegen route in één van de volgende waarden:

- Knopen: "N" gevolgd door 4 cijfers (N0110) of
- Kilometers per uur: "K" gevolgd door 4 cijfers (K0140).

Blok 15 "level":

Hier wordt de voorgenomen kruishoogte genoteerd.

- F015 = flightlevel 15 (F + 3 cijfers).
- A015 = 1500 voet (A + 3 cijfers).
- M0600 = 600 meter (M + 4 cijfers).
- VFR = ongecontroleerde vlucht.

In onze geval is VFR het handigst.

- Zie toelichting.

Blok 15 "route":

- Vermeld hier eventuele keerpunten (plaatsnamen, namen van vliegvelden).
- DCT staat voor "direct to".
- Zie toelichting.

Blok 16 "destination aerodrome"

- De ICAO vier-letter-aanduiding van het luchtvaartterrein van aankomst of
- ZZZZ indien geen ICAO aanduiding is toegewezen. Vermeld in blok 18 de naam van het luchtvaartterrein voorafgegaan door DEST/.

Blok 16 "total EET":

- Dit is de duur van de vlucht vanaf het opstijgen tot de aankomst boven het terrein van bestemming.

Blok 16 "altn aerodrome" en "2nd altn aerodrome"

- Noteer de ICAO vier-letter-plaatsaanduiding(en) van niet meer dan twee uitwijkhavens.
- Indien geen ICAO plaatsaanduiding aan de uitwijkhaven(s) is toegewezen, wordt in blok 18 de naam van het luchtvaartterrein vermeld, voorafgegaan door ALTN/.

Blok 18 "other information":

- DOF/ ... is date of flight volgens Amerikaanse schrijfwijze. DOF/110403 is 3 april 2011. In de Amsterdam FIR is het (ook op de dag van vertrek) verplicht de datum van de vlucht in blok 18 te vermelden.

Verder alle van belang zijnde gegevens zoals:

- EET/ = verwachte vluchtduur van punt van vertrek tot FIR-grens (bij vlucht naar buitenland), zoals: EET/EHAA0045 (vluchtduur naar FIR-grens Nederland 45 minuten).
- TYP/ zie toelichting blok 9.
- DEP/ zie toelichting blok 13.
- DEST/ zie toelichting blok 16.
- ALTN/ zie toelichting blok 16.
- RMK/ (remarks) voor eventueel bijzondere opmerkingen.
- Zie toelichting.

Blok 19 "supplementary information":

Deze informatie is specifiek bedoeld voor reddingsoperaties, zoals in het geval dat het veld van bestemming niet tijdig bereikt wordt.

"Endurance":

- De tijd die u kunt vliegen met de hoeveelheid aanwezige brandstof. Schrijfwijze in vier cijfers, bijvoorbeeld "0330" is drie uur en dertig minuten.

"Persons on board" (POB):

- Totaal aantal personen aan boord.

"Emergency radio":

- Het betreft hier nood- of reserveapparatuur. Streep door wat niet aanwezig is.
- Een VHF-radio is bij blok 10 vermeld. In de praktijk zal voor ons meestal alles doorgestreept worden, tenzij men een ELT heeft.

"Survival equipment":

- Doorgaans zal alles doorgestreept worden, tenzij men over zee vliegt en bijvoorbeeld reddingsvesten (jackets) bij zich heeft.
- Meestal zullen ook D (reddingsvloten) en C doorgestreept worden.

“Aircraft colours and markings”:

- Vermeld kleuren van het vliegtuig en bijzondere kenmerken, zoals: “white with red wingtips”.

“Remarks”:

- Het is aan te raden uw nummer hier te vermelden, zodat u gebeld kan worden als er onduidelijkheden zijn, of u verzuimd heeft uw flight te sluiten. In het Nederlandse formulier is aan het eind hier ruimte voor. Zet een kruis door “N” als er geen verdere informatie is.

“Pilot in command”:

- Noteer de naam van de gezagvoerder.

“Filed by”:

- Noteer hier de naam van degene die het flightplan heeft ingevuld/ingediend.

“Telephon number”:

- (sommige Nederlandse formulieren). Vermeld hier uw GSM-nummer, zodat contact met u kan worden opgenomen.

Enkele opmerkingen per flightplan-blok:

Blok 9 “Number”:

Als u alleen vliegt, vult u niets in. Als u met meerdere toestellen vliegt kan het verstandig zijn om voor ieder toestel een apart vliegplan in te dienen. De ervaring leert dat wij niet gewend zijn om behoorlijk in formatie te vliegen. Onderweg wordt ook nog wel eens van het oorspronkelijke plan afgeweken.

Blok 9 “Type of aircraft”

Waar vind ik de ICAO-code van mijn vliegtuig? De meeste (ook MLA's) staan vermeld in “DOC 8643, editie 38”. Voor een “Dynamic WT9 R6” staat bijvoorbeeld code “WT9” en voor een “S-6 Coyote 2” code “COY2”. U kunt de code (op fabrikant) opzoeken op <http://www.icao.int/anb/ais/8643/>. Indien uw vliegtuig hierin niet voorkomt, vult u ZZZZ in. In blok 18 vermeldt u: TYP/Micro Light Aircraft.

Blok 15 “level”:

Men zal meestal niet op “Flight Level” vliegen. U kunt het beste “VFR” invullen. Dit heeft het voordeel dat u uw hoogte tijdens de vlucht kan variëren. Tijdens het melden van uw positie moet u uiteraard wel uw “altitude” melden (vlieg dus op QNH !!!).

Blok 15 “route”:

Bijvoorbeeld: “DCT EHTE DCT EHSE” (vlucht met keerpunten Teuge en Seppe).

Blok 16 “Destination Aerodrome”

ICAO = International Civil Aviation Organisation. De ICAO-code is de 4-letter-naam-code van het vliegveld, zoals:

- Nederlandse ICAO codes starten met “EH” bv EHSE = Seppe.
- Belgische starten met “EB” bv. EBAM = Amougies. (ten Z-O van Kortrijk).
- Franse velden starten met “LF” bv. LFSJ = Sedan/Douzy. (juist over de grens met België ten Z van Charleroi).

Gok niet op codes. Soms zijn de lettercodes afwijkend. Koksijde in België bv. (gelegen aan de kust) draagt EBFN terwijl u zou vermoeden dat het hier om het Belgisch Militaire Florennes gaat). U kan die ICAO codes terugvinden in de

- Nederlandse AIS (www.ais-netherlands.nl) of in de
- Belgische AIP (www.belgocontrol.be)
- Franse AIP: (www.sia.aviation-civile.gouv.fr)
- Jeppesen Bottlang Airfield Manual (een handig losbladig naslagwerk met vliegveldinformatie van niet militaire vliegvelden)

Heel handige en behulpzame websites voor uw overlandvluchten zijn ook:

- <http://www.flyingineurope.be/>
- <http://www.eddh.de/info/landeinfo.html>

Blok 18 “other information”:

In sommige vakken heeft u misschien ZZZZ ingevuld, omdat er geen officiële afkorting of ICAO-code bestaat. In vak 18 kunt u de nodige toelichting geven.

In Nederland is het invullen van de datum van de vlucht (ook op dezelfde dag) in blok 18 verplicht. In de Amsterdam FIR begint u dus altijd met de dag van de vlucht, zoals DOF/110403. Het is handig een vliegplan de dag vooraf in te dienen. Neem rustig de tijd om een en ander in te vullen en door te geven. Vergeet het niet te cancellen als uw vlucht (wegens slechte meteo) niet doorgaat. U mag het vliegplan maximaal 5 dagen voor de vlucht indienen.

Deze handleiding is een verkorte uitgave van voor het indienen van een VFR-vliegplan. U zult hiermee doorgaans over voldoende informatie beschikken. Het ligt niet in de bedoeling 100% volledig te zijn. Voor volledigheid verwijs ik u naar de officiële publicaties. Voor Nederland de AIP, ENR 1.10-1 e.v. Alhoewel deze handleiding met de nodige zorg is samengesteld, kunnen de auteur en/of “All Clear” geen aansprakelijkheid aanvaarden voor mogelijke fouten of incidenten die zich zouden voordoen n.a.v. deze tekst. Ze wordt u enkel als leidraad aangeboden. U blijft zelf voor uw eigen vlucht verantwoordelijk.

Voor volledige tekst zie “All Clear” december 2010 en maart 2011.
Maarssen, februari 2011,
Kees Hordijk