

# VLIEGPLAN (FLIGHTPLAN) (deel 1/3: basis info)

**De piloot wil en kan steeds meer. Vluchten naar het buitenland of naar gecontroleerde vliegvelden zijn geen uitzondering meer. Er zijn zelfs Belgische MLA-piloten die trots schrijven over hun vluchten naar de Mont Blanc. Onze MLA's /ULM's/DPM's worden steeds performanter, we vliegen alsmaar sneller, alsmaar verder. Navigaties gaan vaak over de landsgrenzen of over zee. Datzelfde geldt voor "de gewone" sportvliegerij.**

In Nederland maakt de overheid zich zorgen over het feit dat er in het verleden teveel ongelukken zijn gebeurd en er binnen de MLA wereld niet serieus genoeg met vluchtvoorbereiding wordt omgegaan. Er zijn teveel MLA vliegers die hun zaken niet op orde hebben. De veiligheidssituatie binnen de MLA sector heeft hierdoor momenteel de bijzondere aandacht van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. In het voorjaar van 2006 heeft de Inspectie een inventarisatie gemaakt van bevindingen binnen de sector. Een belangrijke conclusie is: "MLA's zijn vergeleken met 15 jaar geleden geavanceerde vliegtuigen geworden. De gebruikersgroep heeft een ontwikkelingsachterstand opgelopen ten opzichte van de door hen te gebruiken vliegtuigen".

In België zal de situatie niet veel anders zijn. Enerzijds is de MLA/ULM/DPM-sport een volwaardige vliegsport geworden, anderzijds bevreest me dat. Onze sport biedt – voorlopig- veel vrijheden en is een stuk goedkoper dan de gewone sportvliegerij. Als onze toestellen en ons gedrag steeds meer dat van de sportvliegtuigen imiteert bestaat het risico dat de reglementering (examens, kosten, onderhoudsverplichtingen, medisch onderzoek,...) ook strenger, duurder en ingewikkelder zullen worden. We doen er in ieder geval goed aan om de huidige reglementering minutieus te respecteren. Het is niet tolereerbaar dat MLA, ULM of DPM piloten dezelfde vluchten uitvoeren als privaatpiloten (met JAR FCL: PPL of CPL bevoegdheden en verplichtingen) zonder zelfs de eigen, beperktere, MLA/ULM/DPM regelgeving toe te passen.

Wenst u van uw sport te genieten en wenst u uzelf en ook de anderen toe om dat ook in de toekomst te doen? **Wilt u vliegen zoals de grote jongens?** Zo ja, laat ons dan ook gedragen zoals de grote jongens. Daarom vraag ik u in deze vliegkennis- en veiligheidsbrief aandacht voor vluchten naar een gecontroleerd gebied en vluchten naar het buitenland en het indienen/invullen van een vliegplan.

Voor uw vlucht dient u de **NOTAMS (Notice to Airman)** te raadplegen voor uw te kiezen route en het luchtvaartterrein van aankomst. Hierin vindt u aanwijzingen die voor uw vlucht van belang kunnen zijn, zoals:

- bijzondere gebeurtenissen onderweg (zoals paradroppings, tijdelijk ingestelde Special Rules Zones (SRZ), tijdelijk geplaatste hoge voorzieningen (kranen), etc),
- bijzonderheden vliegveld van aankomst (bijvoorbeeld tijdelijk PPR i.v.m. regenval). PPR is "toestemming van tevoren vereist).

Notams kunt u opvragen bij de betreffende luchtverkeersleidingsdienst (meestal worden ze dan toegefaxt) of downloaden via internet.

- <http://www.flyingineurope.be> is een website waar u voor vluchtvoorbereiding veel plezier van kunt hebben.



**De wetgeving is duidelijk, een vliegtuig mag slechts de grens over mits een vliegplan is gemaakt** en doorgegeven aan de hiervoor aangewezen instantie. Dit geldt ook voor een korte vlucht even over de grens. Verder is een vliegplan voor iedere VFR vlucht in gecontroleerd gebied verplicht. Dit geldt zowel voor Nederland als voor België.

**Doel van een vliegplan:** voor alle duidelijkheid, een vliegplan heeft te maken met “verwittigen waar u bent of zou moeten zijn” teneinde automatisch hulp in te schakelen (SAR: Search and Rescue) als u niet (tijdig) aankomt. Het stelt u ook in staat om in “gecontroleerd gebied” te vliegen en u dus via het vliegplan vooraf “aan te kondigen”, zodat men in dat gebied met uw vlucht rekening kan houden. Een vliegplan heeft niets te maken met douane formaliteiten zoals wel eens gedacht wordt maar wel met de bekommernis van uw en andermans veiligheid.



**Wat staat er in grote lijnen in een vliegplan?** Dit zijn zaken, zoals registratie en type kist, waar begint de vlucht en waar gaat de vlucht naartoe, hoe laat wordt de aanvang van de vlucht verwacht en hoe lang duurt de vlucht, welke apparatuur en reddingsmiddelen zijn aan boord, hoe laat wordt een FIR-grens gepasseerd, iets over de te kiezen route, de tijdsduur waarvoor brandstof aanwezig is en het aantal inzittenden. In de volgende vliegkennis- en veiligheidsbrief kom ik hier uitgebreid op terug.

**Hoe dient u een vliegplan in?** Om een vliegplan te “filen” is een formulier ontwikkeld. Ieder vliegveld zal u aan een dergelijk formulier kunnen helpen. U kunt het ook downloaden via <http://www.piloten.be/images/Vluchtplan.pdf>. Als u het document met de hand invult kunt u het nadien faxen of telefonisch doorgeven aan de bevoegde instantie.

Het indienen moet in België minimaal 30 minuten voor de aanvang van de vlucht gebeuren (in Nederland één uur). Uw vertrektijd mag bij een gecontroleerde vlucht maximaal 30 minuten later zijn dan de geschatte vertrektijd. Een goede raad, neem uw tijd voor het invullen van een vliegplan. U kunt het ook daags voordien opgeven. Een vliegplan kunt u altijd annuleren als om welke reden dan ook uw vlucht niet doorgaat. U kunt het per PC emailen, faxen of telefonisch doorgeven, of u kunt hulp vragen op de Tower van het veld van vertrek. Per radio mag men alleen vliegplannen indienen als deze betrekking hebben op een deel van de vlucht (doorgaans lijn- en vrachtvluchten).

Ieder land heeft zijn eigen luchtverkeersleidingsdienst (ATC-unit) om een vliegplan in te dienen. Deze dienst heet ARO (Air Traffic Services Reporting Office). Hier wil men u ook graag helpen voor nadere informatie. Voor België, Nederland, Luxemburg en Frankrijk kunt u deze op de volgende manier bereiken:

### **België:**

ARO-EBBR	telefoon	++32 22062540 of ++32 22062541
	fax:	++32 22062539
Flight Support helpdesk	telefoon:	++32 22062548

Bij de Flight Support Helpdesk kunt u informatie inwinnen, maar ook uw vliegplan sluiten.

Het is mogelijk uw vliegplan via [www.belgocontrol.be](http://www.belgocontrol.be) in te dienen. Klik op “services”, daarna “flight briefing” en vervolgens op “flight planning”. De eerste keer zal u uw persoonsgegevens moeten inbrengen. Men vraagt u ook de reden waarom u van hun diensten wenst gebruik te maken. U kan hier bijvoorbeeld “flight safety” invullen. Daarna (meestal daags nadien) ontvangt u uw “login and password”. Een digitaal ingediend vliegplan is pas geldig als u van de ARO een bevestiging hebt ontvangen.



- het luchtvaartterrein van aankomst en de verwachte aankomsttijd,
- uitwijkhaven(s),
- indien van toepassing vluchtduur naar de FIR-grens,
- maximaal mogelijke vluchtduur volgens de hoeveelheid brandstof,
- aantal personen aan boord (POB) en
- naam van de gezagvoerder.

Op het vliegplanformulier wordt u nog naar een aantal kenmerken en apparatuur aan boord van het vliegtuig gevraagd. Als deze gegevens vanuit een eerder ingediend vliegplan al bekend zijn, wordt er niet opnieuw naar gevraagd.

Nog een tip i.v.m. telefonische contact. Aarzel niet om telefonisch te melden (alvorens uw plan te dicteren) dat u een beginner bent en vraag advies waar nodig. Men zal u graag helpen.

**Het activeren van uw vliegplan.** U mag uw vlucht pas na een half uur vanaf het indienen van uw vliegplan aanvagen (in Nederland één uur). Mede omdat in de praktijk de exacte aanvang van uw vlucht kan afwijken van de opgegeven aanvangstijd, moet een vliegplan geactiveerd worden. Dit gebeurt meestal door de havenmeester van het terrein van vertrek. Vertrekt u van een veld waar deze faciliteit niet aanwezig is, dan neemt u daarvoor contact op met bijvoorbeeld:

**Tijdens de vlucht door België** via radiocontact met

- Brussel information, frequentie 126.900 of
- Belga information, frequentie 129.325

**Tijdens de vlucht door Nederland** via radiocontact met o.a.

- Amsterdam information, frequentie 124.300 of
- Dutch Mil Info, frequentie 132.350

**Tijdens de vlucht door Frankrijk** via radiocontact met o.a.

- Lille information, frequentie 120.275 of
- Paris North information, frequentie 125.700

Het vliegplan kan ook geactiveerd worden door radiocontact op te nemen met iedere ATC-frequentie (bv. "Charleroi Approach", Le Bourget Tower, Schiphol Approach, etc..) indien u bij hen in de buurt bent of hun zones kortelings zal aanvliegen. Het kan ook telefonisch vóór het vertrek

**Indienen/activeren van een vliegplan in het buitenland?** U kan zich best, vooraf, in eigen land of in het buitenland informeren over hoe, wie en waar. Maar zoals hierboven beschreven kan het soms ook via het land van aankomst. Dergelijke informatie kan u vinden in de AIP, de AIS, in naslagwerken zoals Jeppesen Bottlang. Soms kunt u die info ook vinden op vliegkaarten.



**Wijzigingen van een vliegplan** dienen zo spoedig mogelijk aan de betrokken luchtverkeersleidingsdienst te worden gemeld. Hieronder vallen:

- bij een gecontroleerde vlucht vertraging in vertrek van 30 minuten of meer,
- annuleren van een vlucht,
- kenmerkende wijzigingen, waaronder wijziging in geschatte vluchtduur, aantal personen aan boord en wijziging van geschatte tijdstippen van 30 minuten of meer.

Wijziging van uw plaats van bestemming (en mogelijk tijdstip van aankomst) kunt u via uw radio bij de hiervoor vermelde diensten doorgeven.



**Tijdens uw vlucht** blijft u in contact met de ATC waar u zich aangemeld heeft. Zij kunnen u aanwijzingen geven of (als u over een transponder beschikt) verzoeken een bepaalde transponder-code in te stellen. Soms zullen ze u via de radio verzoeken uw positie door te geven: "report position". Het is de bedoeling dat u onmiddellijk uw plaats en hoogte doorgeeft. Voor een beginnening is dit stresserend. Desgevallend raad ik u aan om spontaan op eigen initiatief regelmatig uw positie door te geven. Bij het overvliegen van gecontroleerde gebieden of bij het naderen van de landsgrens (FIR-boundary) zullen ze u verzoeken om van radiofrequentie te veranderen. Dit soort procedures wordt u aangeleerd tijdens een cursus "radiotelefonie", alwaar men u ook zal leren om "aeronautical English" te spreken.

Overal mag u "aeronautical English" spreken. In Frankrijk wordt doorgaans Frans gesproken. Dit is praktisch als Frans uw moedertaal is. Indien dit niet het geval is, raad ik u aan om in Frankrijk "aeronautical English" te spreken. De communicatie zal daardoor langzamer en eenvoudiger verlopen.

Als men u vragen stelt op het ogenblik dat u het te druk heeft, of u kan niet onmiddellijk uw positie doorgeven (navigatieproblemen), antwoord dan eenvoudig maar vastberaden "standby". Neem kort daarna zelf contact op.

#### **Een veiligheidstip inzake prioriteiten:**

1. Aviate
2. Navigate
3. Communicate

**Bij het passeren van de FIR-grens**, dient u zich via uw radio altijd af te melden bij de luchtverkeersleidingsdienst van het land dat u verlaat en aan te melden bij luchtverkeersleidingsdienst van het land waar u heen vliegt. U voorkomt hiermee, dat u een niet geïdentificeerd vliegtuig bent. Gezien de huidige terroristische dreiging, staan in ieder land F16's of andere militaire toestellen klaar om u te onderscheppen. Dat is een dure aangelegenheid.

**Zo spoedig mogelijk na uw landing** moet de aankomst gemeld worden op het havenkantoor van uw bestemming, tenzij de aankomst is bevestigd door de plaatselijke verkeersleidingsdienst. Een aankomstmelding (sluiten van het vliegplan) dient te omvatten:

- identificatie van het luchtvaartuig,
- luchtvaartterrein van vertrek,
- luchtvaartterrein van bestemming en
- aankomsttijd (UTC).

**Sluiten van uw vliegplan** is zeer belangrijk. Zoniet, dan zal een reddingshelicopter (SAR) naar u op zoek gaan. Dat was immers de bedoeling van uw vliegplan: veiligheid! Als deze "Search and Rescue" onnodig blijkt (omdat u inmiddels rustig een koffie in de bar drinkt) dan kan u die koffie een pak geld kosten. Als er geen instantie ter plaatse is, dient u uw vliegplan zelf te sluiten. Dit kan telefonisch (plaats het desbetreffende telefoonnummer dat u hiervoor kan vinden nu reeds in het geheugen van uw GSM). Ooit zult u het nodig hebben. Om naar het buitenland, of naar een gecontroleerd veld te vliegen is **een radio aan boord** een vereiste. U mag enkel over een radio aan boord beschikken en hem gebruiken indien u daartoe over 2 vergunningen beschikt. In Nederland zijn dat de "RT-license" en een "BAR" (Bewijs Aanwijzing Radiostation). In België het "Beperkt bewijs van radiotelefonist" (examen bij de FOD Mobiliteit en vervoer)



en een “vergunning voor radio-electrische apparatuur aan boord van een Belgisch Luchtvaartuig” uitgereikt door het “BIPT” (Belgisch Instituut voor postdiensten en telecommunicatie).

Alvorens een “beperkt bewijs van radiotelefonist “ alsook een “vergunning voor radio-installatie” te kunnen bekomen moet u daartoe de nodige cursus volgen en examens afleggen. Dit is hoe-dan-ook een interessante stap in uw vliegloopbaan en ze is onontbeerlijk om veilig grotere navigaties uit te voeren. Een goede raad, gebruik geen radio als u daartoe niet gemachtigd bent. De controles gebeuren effectief en de boetes zijn zwaar. Bovendien: wat en hoe gaat u met de radio communiceren als u niet geleerd hebt om de juiste radioprocedures te volgen? Noodsituaties zijn hier een uitzondering op. Het is dan ook geen probleem in uw eigen land uw landstaal te gebruiken.



Normaal is Engels de voertaal. Aeronautical English werkt met standaardwoorden en een gestructureerde “phraseology”. Dat leer je niet in zelfstudie. Schrijf u in voor een dergelijke cursus, u zult er erg veel van opsteken.

Omdat u naar verhouding weinig van uw radio gebruik maakt geeft dit (zeker in het begin) een onwennig gevoel. Wees niet bevreesd een oproep aan te vangen met “please speak slowly, I’m a beginner.”

Het hiervoor gaande is een handleiding voor het indienen en sluiten van een VFR-vliegplan. U zult hiermee doorgaans over voldoende informatie beschikken. Het ligt niet in mijn bedoeling 100% volledig te zijn. Voor volledigheid verwijs ik u naar de officiële publicaties terzake. Zie ook een uitgebreide uitleg in de AIP, ENR, 1.10-4 e.v. (België). Voor Nederland VFR-Guide, ENR 1.10-1 e.v. Ik kan geen enkele aansprakelijkheid voor mogelijke fouten of incidenten die zich zouden voordoen n.a.v. deze tekst aanvaarden. Ze wordt u enkel als leidraad aangeboden en u blijft zelf voor uw eigen vlucht verantwoordelijk.

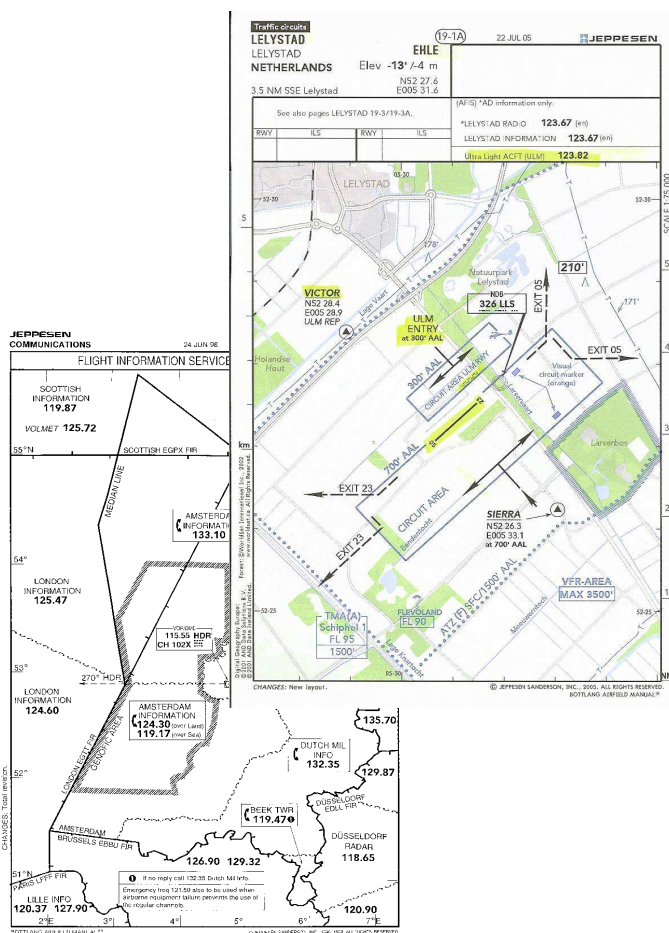
**Alarmeringsdiensten** worden verleend aan vluchten waarvoor een vliegplan is ingediend. Teneinde een vlieger die niet verplicht is een vliegplan in te dienen voor een binnenlandse VFR-vlucht tussen ongecontroleerde luchtvaarterreinen in staat te stellen zich te verzekeren van alarmeringsdienst, kan de vlieger volstaan met een (telefonische) melding aan de havenmeester van het luchtvaarterrein van vertrek en aan de havenmeester van het luchtvaarterrein van bestemming, voor aanvang van de vlucht. Dit wordt een flight notification genoemd.

In de volgende vliegekennis- & veiligheidsbrief vraag ik uw aandacht voor het invullen van een vliegplanformulier. U kunt een blanco vliegplanformulier downloaden en een uitleg in het Engels vinden op <http://www.piloten.be/images/Vluchtplan.pdf>.

**Waarom zou u een vliegplan indienen?** Omdat het verplicht is indien u de landsgrenzen overschrijdt, omdat het u toelaat gecontroleerd gebied te doorvliegen en omdat het een ieders veiligheid bevordert. Sommige gecontroleerde gebieden mag u enkel doorvliegen mits u over een transponder beschikt (TMZ = Transponder Mandatory Zone). Gebruik geen radio als u niet over de nodige vergunningen beschikt. Raadpleeg

AIP ENR sect. 1.10 voor meer uitleg of raadpleeg één van de andere bronnen zoals in de tekst vermeld.

In de tweede vliegkennis- en veiligheidsbrief over dit onderwerp loop ik alle in te vullen blokken van het vliegplan samen met u door. In de derde brief gaan we de gegevens van twee vluchten invullen op een vliegplanformulier.



**Vlieg veilig, Rik Moons**  
 met dank aan Hans Standaert (B) en  
 Kees Hordijk (NL) voor hun adviezen

Rik Moons  
[rik.moons@skynet.be](mailto:rik.moons@skynet.be)