

# Kennisforum

## VLIEGPLAN (FLIGHTPLAN)

### (deel 2/3)

In de vorige vliegkennis- en veiligheidsbrief heb ik uw aandacht gevraagd voor nut en noodzaak van het indienen van een vliegplan. In grote lijnen heb ik verteld hoe en waar u dit indient en hoe u een vliegplan sluit. In deze brief schrijf ik over de wijze waarop u een vliegplanformulier invult. Een blanco formulier kan u downloaden via

<http://www.flyingineurope.be/images/icaoflftfil.pdf>. U kunt het formulier op uw PC invullen en vervolgens printen. Op dit formulier wordt bij een deel van de blokken de

keuzemogelijkheid al aangegeven. Als uw PC over een modem beschikt en u kunt daarmee faxen, is het mogelijk het flightplan rechtstreeks naar uw ARO te faxen. Faxnummers vindt u in de vorige nieuwsbrief. Heeft u een blanco flightplanformulier voor u? Samen loop ik alle blokken met u door:



### HET INVULLEN VAN EEN FLIGHTPLAN

#### Algemeen:

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

#### Blok 7 "Aircraft identification" kies uit:

- Vliegtuigregistratie (OOE40 of PHSTR)
- ICAO telefonieaanduiding van luchtvaartmaatschappij (KLM511)

Bij ons zal sprake zijn van vliegtuigregistratie. Gebruik geen streepjes

- Zie toelichting bldz. 3 voor Belgische MLA/ULM/DPM's.

#### Blok 8 "Flight rules":

- In ons geval altijd "V" (VFR)

#### Blok 8 "Type of flight":

- In ons geval altijd "G" (General Aviation)

#### Blok 9 "Number":

- Het aantal vliegtuigen indien meer dan één
- Zie toelichting bldz. 3.

#### Blok 9 "Type of aircraft":

- Het betreffende vliegtuigtype, zoals gespecificeerd in ICAO DOC 8643 "Aircraft Type Designators" of
- ZZZZ indien geen typeaanduiding bestaat, dan wel in het geval van een formatie van meerdere vliegtuigen. Noteer in blok 18 het type (of aantal en types) voorafgegaan door TYP/
- Zie toelichting bldz. 3.

#### Blok 9 "Wake turbulence cat":

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

#### Blok 10 "Equipment":

- "N" = indien geen COM/NAV/naderingsapparatuur voor de te vliegen route is (of niet bruikbaar)
- "S" = indien standaard COM/NAV/naderingsapparatuur voor de te vliegen route is

Dit wordt aangevuld met (enkel voorbeelden):

- -o = VOR
- -v = VHF RTF

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
- -S = mode S met doorgifte van drukhoogte en luchtvaartidentificatie

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

- Nv/N = VHF RTF zonder transponder
- Nv/C = VHF RTF met mode C 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/.
- Zie toelichting bldz. 3.

#### Blok 13 "time":

- Verwachte vertrektijd in UTC
- Zie toelichting bldz. 4.

#### 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.

- F085 = flightlevel 85 (F + 3 cijfers)
- A045 = 4500 voet (A + 3 cijfers)
- M0850 = 850 meter (M + 4 cijfers)
- VFR = ongecontroleerde vlucht

In onze geval is VFR het handigst.

- Zie toelichting bldz. 4.

**Blok 15 "route":**

- Vermeld hier eventuele keerpunten (plaatsnamen, namen van vliegvelden).
- DCT staat voor "direct to"
- Zie toelichting bldz. 4.

**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":**

- Noteer "0" (nul) indien er geen overige informatie is. Verder alle van belang zijnde gegevens met de geëigende aanduiding gevolgd door "/", 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
- DOF/ is date of flight volgens Amerikaanse schrijfwijze. DOF/081203 is 3 oktober 2008. In de Amsterdam FIR is het (ook op de dag van vertrek) verplicht de datum van de vlucht in blok 18 te vermelden.

- RMK/ (remarks) voor eventueel bijzondere opmerkingen
- Zie toelichting bldz. 4.

**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 winglets"

**"Remarks":**

- Zet een kruis door "N" als er geen verdere informatie is. Op het Belgisch formulier is geen afzonderlijke ruimte om een GSM-nummer te vermelden. 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.

**"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 7 "Aircraft identification":**

Hier vermeldt u uw immatriculatie nummer (registratie startend met "OO" voor Belgisch ingeschreven toestellen of "PH" voor Nederlandse toestellen). Een Belgische ULM/DPM beschikt over een "OQ" callsign, bijvoorbeeld OQBJA. Eigenlijk moet u dit OQ-nummer in blok 7 invullen. In blok 18 vermeldt u uw registratiekenmerk, bijvoorbeeld REG/OOE40.

### Blok 9 "Number":

Ik raad u aan om voor ieder toestel een apart flightplan in te vullen en elk toestel zijn radiocontact te laten onderhouden. De ervaring leert dat wij het niet gewoon zijn en vaak onvoldoende gedisciplineerd noch getraind om behoorlijk in formatie te vliegen. Het gevolg is dan dat één piloot al het werk op zich neemt en dat de andere piloten "spelevaren". De piloot met radiocontact wordt daar gek van en krijgt bovendien alle radiovragen en eventuele klachten te verwerken.

Ik herinner me zo een vlucht waarbij een snellere ULM me gevraagd had om zijn radiocontact te onderhouden, bijna thuis wou hij even van zijn snelheid genieten. (ik vloog een trager toestel). Ik heb hem niet meer teruggezien terwijl ATC me continu vroeg zijn positie te melden. Op een zeker ogenblik meldde ATC "probably your friend already arrived at destination...". Ze zijn daar dus niet van gisteren hé! Dit soort spelletjes zijn niet bevorderlijk voor ons imago! Vliegt u niet met meerdere vliegtuigen? Vul dan vak 9 niet in.

### Blok 9 "Type of aircraft"

Voor de afkorting van uw type vliegtuig en aanvullende gegevens kunt u <http://www.icao.int/anb/ais/8643/index.cfm> raadplegen. Ook voor MLA/ULM's kunt u hier soms gegevens over uw vliegtuig vinden. Indien uw vliegtuig hierin niet voorkomt, vult u ZZZZ in. In blok 18 vermeldt u: TYP/Micro Light Aircraft.

### Blok 13 "Departure Aerodrome"



ICAO = International Civil Aviation Organisation. De ICAO-code is de 4-letter-naam-code van het vliegveld. Vroeger kon dit voor de meeste Belgische ULM terreinen niet ingevuld worden omdat ze niet over een officiële ICAO code beschikten. Sinds de zomer van 2005 kan dit wel. Indien een vliegveld niet over een ICAO-code beschikt, mag het mogelijk niet aangevlogen worden of is het PPR (toestemming van te voren vereist). Check dit altijd voor uw vlucht.

- Nederlandse ICAO codes starten met "EH" bv EHSE = Seppe (dicht aan de grens met België)
- 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 die codes, soms zijn de lettercodes een beetje vreemd. 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

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

- Vele andere naslagwerken (voor België is het kleine handige “Air info 1” van de hand van André Dillien, verkrijgbaar ++32476909786). Een aanrader.
- Ook de website [www.nav2000.com](http://www.nav2000.com) is interessant en zeer praktisch (maar niet officieel).

### **Blok 13 “Time”:**

Ik raad u aan om een 24 u. digitale uurwerk, ingesteld op UTC, in de cockpit van het vliegtuig aan te brengen. Zo kan u omrekenwerk tijdens de vlucht vermijden als u via radiocontact wijzigingen (sneller of trager vliegen) of “divertings” (wijziging van route) wenst door te geven. Eens op UTC ingesteld moet u dit uurwerk dus nooit aanpassen.

### **Blok 15 “level”:**

Ik vermoed dat u niet op flight levels zal vliegen, immers desgevallend moet u ook rekening houden met de “transition layer”, waarbij uw hoogtemeter op QNE is ingesteld. Dit valt echter buiten de context van deze leidraad. Ik raad u aan om op onze gebruikelijke hoogtes te vliegen en “VFR” in te vullen. Bovendien hebt u ook het voordeel dat u uw hoogte tijdens de vlucht kan variëren. Tijdens het melden van uw positie moet u uiteraard wel steeds uw “altitude” melden (vlieg op QNH !!!, een goede raad: tijdens een navigatie vliegt u nooit op QFE !!!)

### **Blok 15 “route”:**

Bijvoorbeeld: “DCT EBSG DCT LFQD” (d.w.z. directe vlucht naar vliegveld St. Guislain in België = EBSG, van daaruit directe vlucht naar vliegveld Arras in Frankrijk = LFQD).

### **Blok 18 “other information”:**

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

DOF/071203. Het is handig, als u bij voorbaat weet dat u een navigatie met flightplan zal maken, om het de dag vooraf in te dienen. Neem dan vooraf 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. In Nederland is het invullen van de datum van de vlucht (ook op dezelfde dag) in blok 18 verplicht.**

Elk land heeft één of meerdere FIR's (vluchtinformatiegebieden). België en Nederland hebben één FIR, Duitsland en Frankrijk hebben meerdere FIR's.

De Nederlandse FIR heet EHAA (Amsterdam FIR)

De Belgische FIR heet EBBU (Brussels FIR).

Het noordelijk deel van Oost-België grenst aan LANGEN-FIR (Duitsland). Deze FIR heet EDGG.

Het zuidelijk deel van de Belgische oostgrens grenst aan Luxemburg FIR heet

Frankrijk kent vijf FIR's. België grenst aan PARIS FIR. Deze FIR heet LFFF.

Nederland grenst in het noorden aan BREMEN FIR (EDWW) en in het zuiden aan LANGEN FIR (EDGG). Zie voor de juiste situatie uw recente vliegkaart.



**De piloot wil en kan steeds meer. Vluchten naar het buitenland of naar gecontroleerde vliegvelden zijn geen uitzondering meer.**

**Wilt u ook die “stap” wagen? Ik hoop u met deze informatie enigszins op weg te helpen. In het begin zal het u mogelijk nog wat schroom kosten. Club-instructeurs, ervaren piloten en medewerkers van de ARO's helpen u hier graag mee. U kunt zo weer een facet aan uw vliegplezier toevoegen.**

**In de volgende en laatste nieuwsbrief over dit onderwerp gaan we aan de hand van enkele vluchten oefenen om een vliegplanformulier in te vullen.**

**Vlieg veilig, Rik Moons  
rik.moons@skynet.be**

met dank aan Hans Standaert (B) en  
Kees Hordijk (NL) voor hun adviezen