

RT BIJ IFR

(aangepast voor DFN-vliegers)

Dit is met de beste intenties geschreven en sluit redelijk goed aan bij de werkelijkheid, maar het is uitsluitend bedoeld om het plezier van het virtuele vliegen met elkaar te vergroten. Iedereen blijft zelf verantwoordelijk voor zijn/haar gedrag in het vliegtuig. Ik aanvaard geen enkele aansprakelijkheid voor de juistheid van de onderstaande teksten. En voor diegenen die ook in het echt vliegen c.q. vliegles hebben: doe wat je instructeur je heeft geleerd. Je kunt je hoe dan ook NOOIT op de onderstaande teksten beroepen. Ton Broekhuis, juni 2003 / update mei 2009

Algemeen

Dit is geen mini RT-cursus, dus enige kennis van radio-gebruik in de luchtvaart is nodig om het onderstaande te kunnen begrijpen.

Eerst een paar algemene tips: als ATC iets zegt, moet je:

- <roger> zeggen als het verstrekte informatie betreft waarvan je alleen wilt aangeven dat je het begrepen hebt (b.v. de windrichting die is opgegeven)
- <wilco of will> zeggen en meteen daarna de tekst van de opdracht herhalen als er een opdracht is gegeven (b.v. turn right heading 130)
- de clearance teruglezen als je ergens toestemming voor hebt gekregen (b.v. cleared for take-off runway 24)

Bijzondere uitspraken qua getallen:

- Altitude 1200 ft = one thousand two hundred feet (*tousand, niet thousand!*)
- Flightlevel 065 = flightlevel six five (*niet zero six five*)
- Heading 130 = heading one tree zero (*tree, niet three!*)
- Runway 29 = runway two niner (*9 wordt uitgesproken als niner*)
- Frequency 132.35 = frequency one tree two decimal tree five
- Speed 120 kts = one two zero knots
- Distance 20 nm inbound your field = two zero nautical miles inbound your field
- QNH 1016 = "kjoe en eetjs" one zero one six

Ja, nee en kan ik niet uitvoeren:

- Ja = affirm
- Nee = negative
- Kan ik niet uitvoeren = unable to comply

Voor beginners is het meestal dubbel lastig: er bestaat vaak een angst om het fout te doen. Dat is best begrijpelijk, maar bij DFN mag je fouten maken!! We zijn er om elkaar te helpen en je zult nooit worden "afgezeken" als je het fout doet. Bovendien is het gewoon even wennen aan het speciale RT-taaltje. Echte vliegers gebruiken ook vaak pen en papier om in het kort te noteren wat ATC zegt. Waarom zouden wij dat dan niet doen??

Wel hebben wij het dringende verzoek niet door elkaar heen te praten. Als iemand ATC-instructies krijgt moet hij ze teruglezen. Geef hem daartoe de kans s.v.p.. Enjoy your flight!

Bij DFN mag je altijd een kort callsign gebruiken: PH-XXX mag je afkorten tot XXX.

Hieronder volgt een uitgewerkt voorbeeld, met dank aan Wim Simoons (PH-SIM), DFN-lid en voormalig verkeersvlieger.

Het gaat om een vlucht met een Fokker 100 van Schiphol (EHAM) naar Bremen (EDDW). Het vliegtuig staat aan de gate D-25. Het vliegplan is 1 uur voor vertrek ingediend en de route is via de airways R-12, dct (direct) EEL (Eelde VOR), G-10 WSR (Weser VOR) naar Bremen (EDDW). Het gebruik van airways en VOR's wordt als bekend verondersteld.

Het eerste contact met de verkeersleiding bestaat uit het uitluisteren van de ATIS (automatic terminal information service). Hier ontvangt de vlieger alle gegevens die nodig zijn voor de start. De ATIS is voorzien van een letter, die bij het eerste contact genoemd moet worden, zodat de verkeersleider weet dat de vlieger de juiste informatie heeft. Hier volgt een voorbeeld.

This is schiphol information India, runway in use 24, wind 270 degrees 10 knots, temperature 15 degrees, QNH 1010 HP, taxiway Bravo closed between A13 and A19.
De vlieger krijgt de baan in gebruik te horen, weergegevens en eventuele operationele informatie.

Als de vlucht gereed is voor vertrek roept de vlieger op als volgt:

Schiphol ground, PH-DFN, Fokker 100, gate D-25, IFR to Bremen, copied information India, request pushback and enginestart.

Omdat het hier om een ad hoc vlucht gaat moet de vlieger zijn type en bestemming melden; normaal gesproken weet de verkeersleiding van een lijndienst met welk type gevlogen wordt en waar de vlucht naartoe gaat. De maatschappij dient hiertoe een zogeheten repetative flightplan in en zolang er geen veranderingen zijn hoeft de maatschappij geen nieuw vliegplan in te dienen.

Schiphol ground zal, als er geen vertragingen zijn en de vlucht op tijd kan vertrekken, als volgt antwoorden:

PH-DFN, you are cleared for pushback and enginestart, call me ready to taxi.

De vlieger herhaalt deze instructie en roept als de pushback gereed is en de motoren gestart zijn de verkeersleiding weer op:

Schiphol ground, PH-DFN ready to taxi.

Schiphol ground reageert:

PH-DFN, taxi via Bravo to holdingpoint runway 24 and standby for ATC-clearance.

De vlieger herhaalt deze instructie en gaat op weg naar de baan 24 via de taxiweg B.

Tijdens het taxiën krijgt hij zijn ATC-clearance bijvoorbeeld als volgt:

PH-DFN you are cleared to Bremen, flightplan route, spijkerboor departure, squawk 4141.

De vlieger herhaalt deze instructie en bij het begin van baan meldt hij dat aan ground die hem vervolgens laat overschakelen naar de toren frequentie. Squawk 4141 is de code die de vlieger instelt op zijn transponder.

PH-DFN, change to Schiphol tower on frequency 118.10 is de tekst van Schiphol ground die herhaald wordt door de vlieger.

Als de vlieger gereed is voor vertrek roept hij op de aangegeven frequentie (118.10) de toren op als volgt:

Schiphol tower, PH-DFN ready for departure.

Opmerking: de vlieger mag in deze fase NOOIT zeggen: "ready for take-off".

Waarop de toren zal antwoorden, mits er geen vertragingen ten aanzien van het vertrek van de PH-DFN te verwachten zijn:

PH-DFN you are cleared to line up and wait runway 24.

De vlieger herhaalt deze instructie, rijdt de baan op en wacht op toestemming om te mogen vertrekken. Als er geen verdere belemmeringen zijn (zoals weer en/of verkeer) zal de toestemming om te mogen vertrekken snel volgen, als volgt.

PH-DFN, you are cleared for take-off, eventueel gevolgd door een of andere opdracht die afwijkt van de SID zoals bijvoorbeeld:

Maintain runway heading until passing 2000 feet.

Of.....

Turn right when passing CH NDB.

Of.....

Turn right direct SPY VOR.

Als de vlucht buiten de CTR van Schiphol is gekomen zal de vlieger de instructie krijgen om te schakelen naar Departure:

PH-DFN, change frequency to departure on 121.20.

De vlieger herhaalt deze instructie, schakelt over en meldt zich aan:

Schiphol departure, PH-DFN is climbing out of 3000 feet.

Reactie van Departure:

PH-DFN, radar contact, proceed as cleared.

De vlucht vervolgt zijn weg en als hij buiten de TMA van Amsterdam is gekomen zal hij overgezet worden naar de enroute frequentie als volgt:

PH-DFN, change to Amsterdam control on frequency 134.37.

De vlieger herhaalt deze instructie, schakelt de nieuwe frequentie in en meldt zich:

Amsterdam, PH-DFN climbing out of FL 150 for FL 250.

Amsterdam control:

PH-DFN, radar contact, proceed direct to EEL VOR and call me reaching FL 250.

De vlieger herhaalt deze instructie, vervolgt zijn weg naar Eelde VOR en op FL 250 aangekomen meldt hij zich weer:

Amsterdam, PH-DFN maintaining FL 250.

De vlucht vervolgt zijn weg over de Eelde VOR naar de Duitse grens en bij de nadering van de grens zal de vlucht overgezet worden naar de volgende sector, in dit geval de Bremen Control.

Amsterdam control:

PH-DFN, change to Bremen control on frequency 123.92.

De vlieger herhaalt deze instructie, schakelt over en roept Bremen op:
Bremen control, PH-DFN with you on FL 250

Bremen control:
PH-DFN, Bremen control, radar contact, call me when ready for descent.

De vlieger herhaalt deze instructie en zal, als hij gereed is voor de daling, Bremen oproepen:
Bremen control, PH-DFN request to start descent.

Bremen control:
PH-DFN, you are cleared to descent to FL

Opmerking: het punt waar de daling ingezet wordt ligt ruwweg op 3 x de vlieghoogte in voeten, in dit geval dus op 75 nm verwijderd van het begin van de baan op de bestemming, en omdat de vlieger ook hier de ATIS beluisterd heeft weet hij welke baan in gebruik is op Bremen. De ATIS luidt als volgt:

This is Bremen arrival information Romeo, runway in use 27, wind 300 degrees 5 knots, visibility 1000 meters in haze, clouds broken stratus at 400 feet, overcast strato cumulus at 1000 feet, temperature 5, QNH 1009, taxiway Charlie closed, report information Romeo on first contact with Bremen Approach.

De vlieger begint zijn daling en kan onderweg nog instructie krijgen voor hoogte, koers, snelheid of frequentie wijzigingen, die hij bevestigt en uitvoert .
Op een bepaald moment wordt hij door Control overgezet op Arrival of (in geval van een betrekkelijk klein veld als Bremen) direct op Approach.

Bremen control:
PH-DFN, change to Bremen approach on frequency 125.65.

De vlieger herhaalt deze instructie en schakelt over naar de frequentie van Bremen approach en roept op als volgt:
Bremen approach, PH-DFN with you out of FL information Romeo received..

Bremen approach geeft nu hoogte-, koers- en snelheid-opdrachten aan de vlieger die hij bevestigt en uitvoert zoals bijvoorbeeld:
PH-DFN, turn right heading 090, descent 4000 feet on QNH 1009.

Boven Transition Altitude vliegt men op de standaard hoogtemeter instelling van 1013.2 HP of 29.92 inches en onder Transition Level (het laagst bruikbare FL, meestal 1000 voet boven Transition Altitude) vliegt men op QNH. Het vervolg van de RT kan als volgt verlopen:

Bremen approach:
PH-DFN, turn right heading 180 and reduce your speed 180 knots.

De vlieger herhaalt en voert uit.

Bremen approach:
PH-DFN, turn right heading 210 and descent 2000 feet.

De vlieger herhaalt en voert uit. Inmiddels heeft de vlieger de approach-checks uitgevoerd en ook de nav radio's ingesteld op de ILS frequentie van Bremen en de localizer koers: 110.9 MHz respectievelijk 268 graden. Vervolgens krijgt hij de opdracht om de localizer te intercepten en toestemming om de ILS te volgen als volgt:

PH-DFN, turn right heading 240 and on this heading intercept the localizer, maintain 160 knots minimum to the outer marker.

De vlieger moet nu zorgen dat hij de localizer en glide path van de ILS volgt; hij reduceert zijn snelheid naar 160 knots, selecteert tijdig de benodigde flaps en laat het onderstel neer. Als hij helemaal gestabiliseerd is roept hij approach op met:

Bremen approach, PH-DFN established on localizer and descending on glideslope.

Approach zal hem de opdracht geven om over te schakelen naar de Tower, in dit geval 118.50.

Bremen approach:

PH-DFN, change to tower frequency 118.5.

Weer voert de vlieger deze opdracht uit en roept de toren op die hem de landing clearance zal geven of (als er nog een ander vliegtuig op de baan staat) hem zal vragen door te gaan en later landing clearance te verwachten.

Bremen tower:

PH-DFN, Bremen tower, you are cleared to land runway 27, wind 300 degrees with 5 knots, turn of the runway at the end.

Of.....

PH-DFN, Bremen tower, continue your approach, expect late landing clearance for runway 27, there is an aircraft in take-off.

Als de vlieger toestemming heeft gekregen om te landen moet hij nu pas afdraaien aan het einde van de baan zoals opgedragen en zal hij zich melden als hij de baan verlaten heeft.

Vlieger:

Bremen, PH-DFN runway vacated.

Bremen tower:

PH-DFN, change to ground on 121.75.

De vlieger herhaalt, schakelt over en roept ground op:

Bremen ground, PH-DFN taxiing in via taxiway Alfa.

Bremen ground:

PH-DFN, continue to gate Two on Apron One.

De vlieger herhaalt en zal zich (als hij aan de gate staat) afmelden:

PH-DFN request switching off.

Bremen ground:

PH-DFN, switching off is approved, flightplan closed at.... (alleen minuten worden genoemd, bijvoorbeeld: "05").

Vlieger:

Switching off approved, time checked, PH-DFN.