

RT BIJ VFR

(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

Als je INFORMATION <...> ziet in de voorbeeld-teksten, dan slaat dat op de ontvangen ATIS-informatie. Die moet je uitluisteren en dan de code melden (b.v. BRAVO) zodat ATC weet dat jij de goede ATIS hebt uitgeluisterd.

Teksten zonder <.....> zijn teksten die je gewoon zo moet uitspreken. Een stuk <.....> geeft aan dat je daar zelf het van toepassing zijnde moet invullen/uitspreken. De reacties van ATC worden niet ingevuld, daar moet je gewoon goed naar luisteren.

Bij DFN maken we overigens alleen een onderscheid tussen "Tower", "<.....> Radio" en "Dutch Mil Info". "Dutch Mil Info" mag je overigens afkorten tot "Dutch Mil". We doen niet aan "Delivery", "Ground", "Approach" en "Amsterdam Information".

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!

Tower

De eerder genoemde grote velden en de militaire velden hebben een "Tower". Die geeft instructies die je als vlieger moet opvolgen. Tevens geeft "Tower" klaringen (bijvoorbeeld "cleared to land runway 24").

<.....> Radio

<.....> staat voor de naam van het (groene en dus ongecontroleerde) vliegveld. Bijvoorbeeld "Teuge Radio". De groene velden hebben een havenmeester, die informatie geeft. Geen instructies en geen klaringen.

Dutch Mil (Info)

Dit is de naam van de verkeersleiding boven Nederland. Zoals eerder gezegd: het is niet verplicht, maar wel zo handig en prettig, om je via de radio aan te melden bij Dutch Mil als je "en route" bent in klasse E. De verkeersleider van Dutch Mil geeft altijd de QHN op (voor je hoogtemeter, behalve als je een flightlevel vliegt), hij kan je een squawk-code opgeven, hij kan je helpen als je verdwaald bent en hij kan op verzoek informatie geven over het weer.

Callsign

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

RT-VOORBEELDEN DFN > GECONTROLEERDE VELDEN

START-UP + TAXI

- <..... TOWER>
- <CALLSIGN>
- <TYPE OF AIRCRAFT>
- <POSITION>
- VFR TO <DESTINATION>
- INFORMATION <...>
- REQUEST START UP AND TAXI TO THE ACTIVE RUNWAY

REACTIE AFWACHTEN

- ROGER (als reactie op "information <..> correct")
- START UP IS APPROVED
- WILL TAXI TO HOLDING POINT RWY <.....>
- <CALLSIGN>

KLAAR VOOR VERTREK.....

- <CALLSIGN>
- AT HOLDING POINT RWY <.....>
- READY FOR DEPARTURE (je mag niet zeggen: "ready for take-off"!!!)

REACTIE AFWACHTEN

- LINING UP RWY <.....>
- <CALLSIGN>

REACTIE AFWACHTEN

- CLEARED FOR TAKE-OFF RWY <...> (nu mag je als vlieger pas de uitdrukking “take-off” gebruiken)
- WILL KEEP RUNWAY-HEADING UNTIL FL <.....>
- WILL RESUME OWN NAVIGATION
- <CALLSIGN>

NADERING EN LANDING

- <.....TOWER>
- <CALLSIGN>
- <TYPE OF AIRCRAFT>
- <POSITION>
- <ALT / FL>
- INFORMATION <...>
- FOR LANDING

REACTIE AFWACHTEN

- CLEARED FOR THE APPROACH
- ACTIVE RUNWAY IS <.....>
- LEFT HAND danwel RIGHT HAND CIRCUIT
- <CALLSIGN>

(Vervolgens steeds melden bij de door ATC opgegeven meldpunten)

MELDEN OP FINAL

- <CALLSIGN>
- ON FINAL RWY <.....>

REACTIE AFWACHTEN

- CLEARED TO LAND RWY <.....>
- <CALLSIGN>

NA DE LANDING DE BAAN VERLATEN

- <CALLSIGN>
- RUNWAY VACATED
- REQUEST TAXI

REACTIE AFWACHTEN

- WILL TAXI TO THE GATE OF MY CHOICE (of andere plaats, bijvoorbeeld “a place in front of the tower”)
- <CALLSIGN>

SWITCHING OFF

- <CALLSIGN> IS AT THE GATE (of “in front of the tower”)
- REQUEST SWITCHING OFF

REACTIE AFWACHTEN

- SWITCHING OFF
- <CALLSIGN>

RT-VOORBEELDEN DFN > EN ROUTE CONTACT MET DUTCH MIL (INFO)

- DUTCH MIL
- <CALLSIGN>
- <TYPE OF AIRCRAFT>
- VFR FROM <DEPARTURE> TO <DESTINATION>
- <POSITION>
- <ALT / FL>
- STANDING BY ON YOUR FREQUENCY

REACTIE AFWACHTEN EN DAN GEWOON TERUGLEZEN WAT ER WORDT GEZEGD, BIJVOORBEELD:

- QNH <.....>
- SQUAWKING <.....>
- WILL REPORT WHEN LEAVING
- <CALLSIGN>

RT-VOORBEELDEN DFN > DOOR DE CTR, CROSSING CLEARANCE VIA DUTCH MIL (INFO)

In dit voorbeeld wordt verondersteld dat je je al eerder hebt aangemeld bij Dutch Mil en dat je Dutch Mil dus nog “aan de lijn hebt”

- <CALLSIGN>
- REQUEST TO CROSS THE <.....> CTR FROM THE EAST TO THE WEST
- AT <.....> FT

REACTIE AFWACHTEN

- CROSSING IS APPROVED
- WILL REPORT LEAVING THE CTR
- <CALLSIGN>

RT-VOORBEELDEN DFN > AFMELDEN BIJ DUTCH MIL (INFO)

- <CALLSIGN>
- REQUEST FREQUENCY CHANGE TO <.....>

REACTIE AFWACHTEN

- FREQUENCY CHANGE IS APPROVED
- <CALLSIGN>

RT-VOORBEELDEN DFN > ONGECONTROLEERDE (GROENE) VELDEN

AANMELDEN

- <..... RADIO>
- <CALLSIGN>
- <TYPE OF AIRCRAFT>
- VFR TO <DESTINATION>

REACTIE AFWACHTEN

- RWY <.....>
- <CALLSIGN>

KLAAR VOOR VERTREK.....

- <CALLSIGN>
- LINING UP RWY <.....>
- ROLLING

NADERING EN LANDING

- <.....RADIO>
- <CALLSIGN>
- <TYPE OF AIRCRAFT>
- VFR FROM <DEPARTURE>
- <POSITION>
- <ALT / FL>
- REQUEST AERODROME INFORMATION

REACTIE AFWACHTEN

- RWY <.....>
- LEFT HAND danwel RIGHT HAND CIRCUIT
- <CALLSIGN>

(Vervolgens steeds melden bij de eventueel opgegeven meldpunten)

MELDEN OP FINAL

- <CALLSIGN>
- ON FINAL RWY <.....>

NA DE LANDING DE BAAN VERLATEN EN PARKEREN

- <CALLSIGN>
- RUNWAY VACATED
- REQUEST PARKING INSTRUCTIONS

REACTIE AFWACHTEN

- WILL PARK <.....> (bijvoorbeeld "in front of the restaurant, next to the PH-TIM")
- <CALLSIGN>

SWITCHING OFF

- <CALLSIGN>
- SWITCHING OFF

REACTIE ZAL "ROGER" ZIJN..... einde gesprek

***Elders op de site staat een volledig uitgewerkt voorbeeld van RT-gebruik bij een VFR-
vlucht > trainingflight***