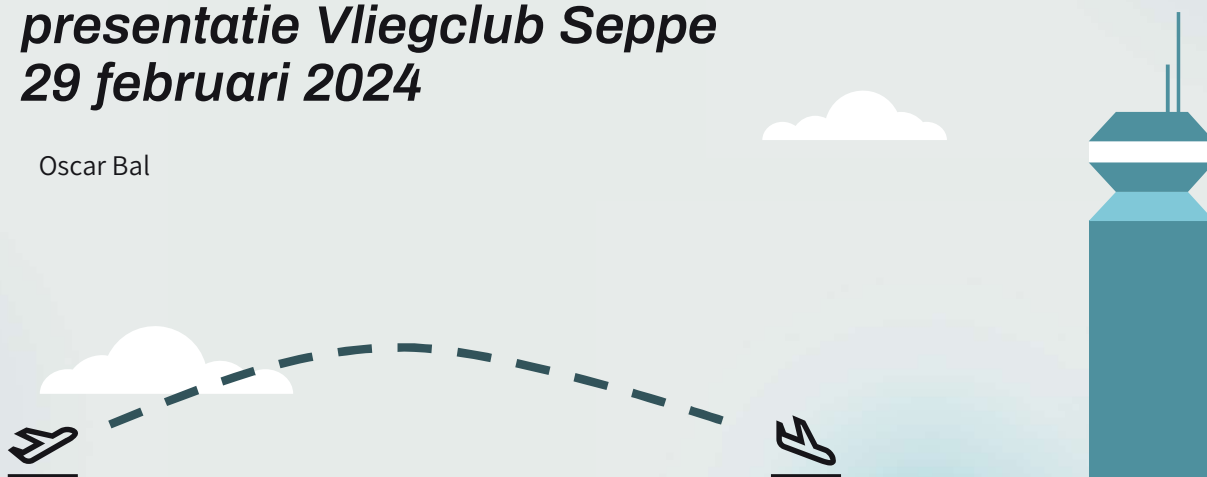


Flight Plans & Homebriefing

presentatie Vliegclub Seppe
29 februari 2024

Oscar Bal



1

01

Wat is een Flight Plan?

2

Wie kent deze nog?

- Invullen met de pen
- Op alle vliegvelden beschikbaar
- Faxen naar **ATS Reporting Office**
- ARO klopte alles over in systemen

3

Wanneer is een flight plan verplicht?

(AIP ENR 1.10)

- any flight or portion thereof to be provided with air traffic control service;
[Controlled Air space, dus class D of hoger]
- any IFR flight;
- any flight or portion thereof operating in the North Sea area Amsterdam and North Sea area V (see ENR 2.2 paragraph 3 and chart ENR 6-3.1);
- any VFR flight operated in airspace class A, under special conditions (see ENR 1.2 paragraph 3.2).

4

Wanneer is een flight plan verplicht?

- any flight across the Amsterdam FIR boundary;
 - Let op: verschillende andere landen hebben meerdere FIRs!
 - Sommige landen hanteren andere regels, bv. geen FPL verplichting (bv. DE) →
- any flight planned to operate at night, if leaving the vicinity of an aerodrome.

Grenzüberschreitende Flüge AIP VFR ENR 1.21 ff

In Deutschland muss für folgende VFR-Flüge ein Flugplan beim AIS-C der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH aufgegeben werden:
1. Für Flüge über die deutsche Grenze, mit folgenden Ausnahmen:
Flüge ziviler Luftfahrzeuge nach Sichtflugregeln von und nach den „Schengen-Staaten“ benötigen für das deutsche Hoheitsgebiet **keinen Flugplan**, sofern der gesamte Flugverlauf ausschließlich das Gebiet oder den Luftraum der Unterzeichnerstaaten des Schengener Durchführungsübereinkommens berührt. Für die Teile eines Fluges, die außerhalb des deutschen Luftraums liegen, sind die Vorschriften des jeweils betroffenen Landes maßgeblich.

Tijdigheidseis:

- (ICAO) flight plans shall be submitted **at least 60 minutes prior to departure**, except when air traffic flow management (ATFCM) regulations are in force along the route to be flown; in that case flight plans shall be submitted to the IFPS units at least 3 hours before estimated off-block time (EOBT). A flight plan should not be submitted earlier than 5 days (120 HR) before EOBT.
- Er is tijd nodig om ingediende flight plan aanvragen te verwerken, te distribueren en in alle systemen te verwerken (en in planningen). Vooral op drukke dagen met veel VFR verkeer (mooi vliegweer)

Bij VFR toegestaan:

EOBT ± 30 min

IFR: EOBT ± 15 min

5

De structuur van een flight plan

- Dataset FPL2012
zie: <https://skybrary.aero/articles/flight-plan-completion>
- Vorm: **ICAO formaat FPL2012**

```
(FPL-PHHLR-VG
-DR40/L-SGY/S
-EHRD1045
-N0105VFR EHRDM DCT NYKER
-EH00100 EHLE
-DOF/230402
-E/0300 P/2 R/VE
A/WHITE WITH RED
C/BAL)
```

6

De structuur van een flight plan

- Dataset IFPL

- Vorm: **ADEXP**

-TITLE IFPL
-BEGIN ADDR
-FAC CFMUTACT
-FAC EGTZGZP
-FAC EHAZQZX
-FAC EHAZRAA
-FAC EGLLZEZX
-FAC EGZYTTE
-FAC EGZYTTF
-FAC EGLLZTZP
-FAC EGLLZPZI
-FAC EGLLZTZR
-FAC EGZYTAD
-FAC EGZYADEX
-END ADDR

-**ADEX** EGLL
-**ADES** EHAM
-**ARCID** ABC434
-**ARCTYP** A319
-**CEQPT** SRGWY
-**EOBD** 050106
-**EOBT** 1135
-FILTIM 060126
-IFPLID AA47868964
-ORIGIN -NETWORKTYPE
AFTN -FAC EGLLABCX
-SEQPT C
-**WKTRC** M
-OPR ABC

-PBN B2
-REG GAPO
-RMK TCAS
-RVR 200
-SEL DSG
-SRC FPL
-TTLEET 0034
-RFL F270
-SPEED N0402
-FLTRUL I
-FLTTP S
-ROUTE N0402F270 BPK
UM185 CLN UL620
REDFA/N0390F230
-ALTRNT1 EHRD
-EETFIR EGTT 0008
-EETFIR EHAA 0019

-BEGIN RTEPTS
-PT -PTID EGLL -FL F000 -ETO 050106115100
-PT -PTID BPK -FL F060 -ETO 050106120245
-PT -PTID TOTRI -FL F107 -ETO 050106120605
-PT -PTID MATCH -FL F115 -ETO 050106120630
-PT -PTID BRAIN -FL F164 -ETO 050106120915
-PT -PTID DAGGA -FL F181 -ETO 050106121010
-PT -PTID *6CLN -FL F199 -ETO 050106121105
-PT -PTID CLN -FL F223 -ETO 050106121220
-PT -PTID ARTOV -FL F250 -ETO 050106121400
-PT -PTID REDFA -FL F230 -ETO 050106122010
-PT -PTID EHAM -FL F000 -ETO 050106124950
-END RTEPTS
-ATSRT UM185 BPK CLN
-ATSRT UL620 CLN REDFA
-RFL F230 REDFA
-SPEED N0390 REDFA

7

Typen Flight plan berichten

Algemeen

- FPL – Initieel vliegplan
- CHG – Change
- DLA – Delay
- CNL – Cancel
- DEP – Departure
- ARR – Arrival

Aanvullend IFR

- SAM – Slot Allocation Message
- SRM – Slot Revision Message
- REA – Ready Message
- SIP – Slot Improvement Proposal Message
- SLC – Slot Proposal Cancellation Message
- FLS – Flight Suspension Message
- DES – Flight De-suspension Message
- RRP – Reroute Proposal Message

ATFCM = Air traffic Flow and Capacity Management
Zie ook:

<https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/nm/network-operations/HANDBOOK/atfcm-users-manual-current.pdf>

8

Distributie van een flight plan bericht

- AFTN / AMHS
Aeronautical Fixed Telecommunications Network
Aeronautical Message Handling System
 - Besloten X.400 netwrk
 - Adressering AFTN
 - Vb EHAMZPZX – Amsterdam FSC
EHBKZTZX – Beek TWR
 - xxxx**ZT**xx – Tower
 - xxxx**ZF**xx – FIC
 - xxxx**ZP**xx – ARO
 - xxxx**ZQ**xx – ACC
- Correlatie van vliegplanberichten (Primary Key) gebeurt op 5 velden:
ARCID – ADEP – ADES – DOF – EOBT



9

Voorbeeld van distributie (EHRD-EHMZ-EHRD)

Heenvlucht VFR

```
FF EHAAZFZZ EHMZTZZ EHRDZTZZ
310611 EHAMZPZX
(FPL-PHXYZ-VG
-DR40/L-SBDFGRY/S
-EHRD0815
-N0105VFR DCT EHRDW DCT EHRDH DCT
-EHMZ0030 EHSE
-PBN/B2C2D2 DOF/240131)

FF EHAAZFZZ EHMZTZZ EHRDZTZZ
310851 EHAMZPZX
(DEP-PHXYZ-EHRD0836-EHMZ-DOF/240131)
  ARCID  ADEP  ATOT  ADES  DOF
```

onvollgedigeFPL primary key
Wat mist er?

EOBT
In FPL mist het SFPL

Terugvlucht Z (VFR→IFR)

```
FF EHAAZFZZ EHMZTZZ
310958 KAUSFFLX
(FPL-PHXYZ-ZG
-DR40/L-SBDFGRY/S
-EHMZ1100
-N0110A030 RIMBU/N0105A030 IFR DCT DOF MU
-EHRD0030 EHMZ
-PBN/B2C2D2 DOF/240131 ORGN/KAUSFFLX RMK/PIC TEL
00316*****
-E/0300 P/2 R/VE
A/WHITE WITH MARKINGS RED
C/BAL 00316***** EHRD)
```

Item 19 SFPL

```
FF EHAAZQZZ EHMZTZZ
310958 EUCHZMFP
(FPL-PHXYZ-ZG
-DR40/L-SBDFGRY/S
-EHMZ1100
-N0110A030 RIMBU/N0105A030 IFR DCT DOF MU
-EHRD0030 EHMZ
-PBN/B2C2D2 DOF/240131 ORGN/KAUSFFLX RMK/PIC TEL
00316*****)
```

```
FF EHAAZQZZ EHMZTZZ
311101 EUCHZMFP
(DEP-PHXYZ-EHMZ1059-EHRD-DOF/240131)
```

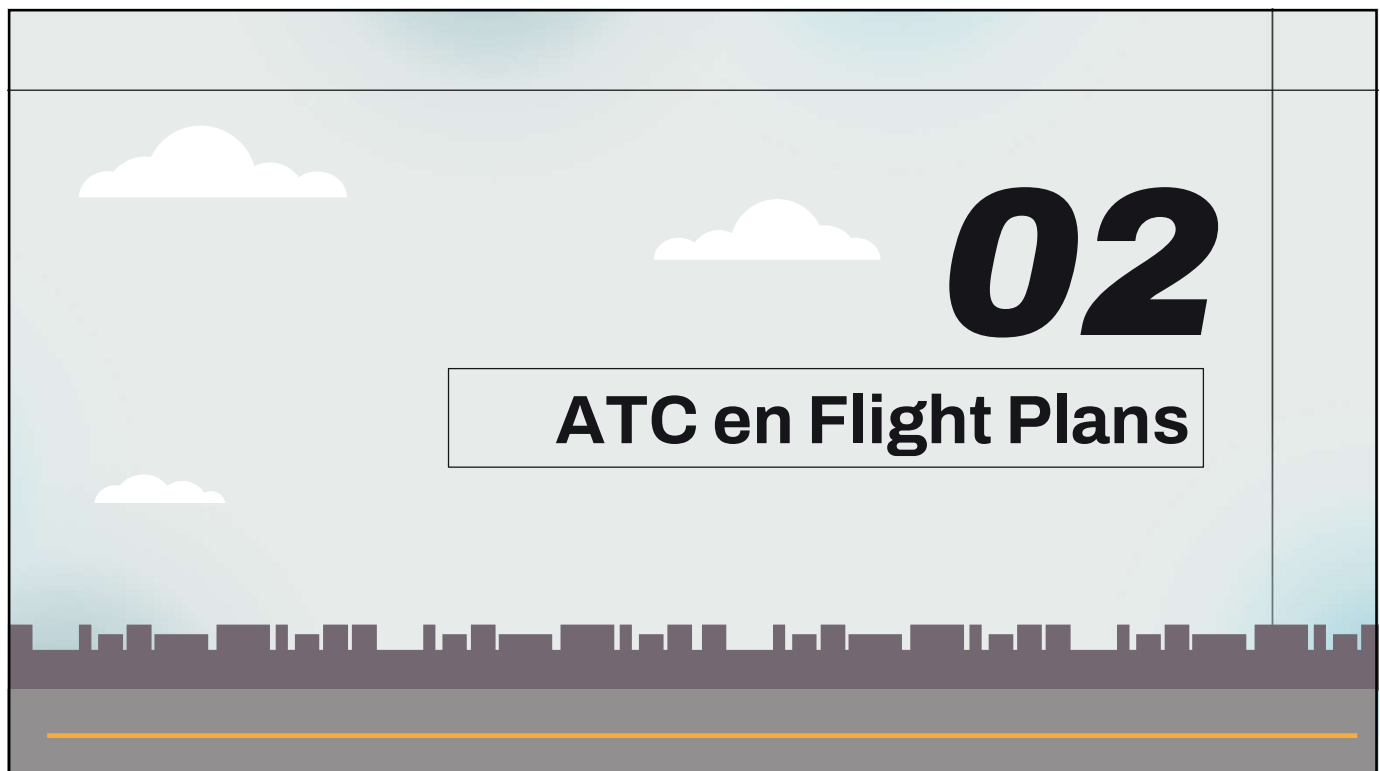
10

De toekomst van flight plans - eFPL

- eFPL formaat / FIXM
- Nieuwe data-elementen
 - Aircraft Performance data
 - 4D Trajectory data (Position/Altitude @ Time) voor Trajectory Based Operations
 - GUFID = Globally Unique Flight Identifier (UUID v4: aa7cbdc7-1bd0-455a-9db2-658ceb8e0bc7)
- Distributie:
SWIM = System Wide Information Management
ICAO standard FF-ICE = Flight and Flow Information for a Collaborative Environment
- Relevantie voor GA?

Meer lezen: <https://www.eurocontrol.int/project/flight-plan-and-flight-data-evolution>

11



12

Wat doet ATC met flight plans

Bij indienen

- Planning, capaciteit en regulatie
- Routevalidatie (incl gereserveerde airspaces AUP-UUP)
- Distributie naar ATC Units

Tijdens vliegen

- Tracking, bijhouden vluchtstatus
- Beschikbaarheid van vluchtgegevens in diverse systemen, naast radarplaatje
 - Noodzakelijk als je met ATC wilt/moet praten (Controlled Airspace)
- ETA Guarding (tijdige aankomst)
- Search & Rescue (+ item 19 gebruik)
- Eurocontrol bewaakt de status van het luchtruim in Europa, reguleert bij congesties, middels slots

13

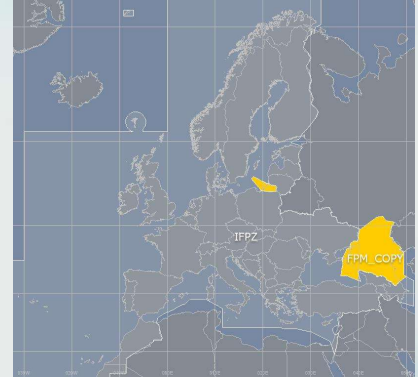
Van proposal tot flight plan - ARO

- Wat is ARO (ATS Reporting Office)?
 - Amsterdam Flight Service Centre voor EHAA FIR
- Waarvoor kun je bij hen terecht?
 - Alles rond vliegplannen, vluchtgerelateerde informatie, slots, problemen
 - NOTAM Office
 - AIP informatie (van veel exotische landen beschikbaar)
- Proces
- Doorlooptijd
 - Afhankelijk van drukte FSC 5-20 minuten – staat los van de AIP eis 1h
- Distributie
- Altijd een ACK of REJ als notificatie terug (per mail)

14

Van proposal tot flight plan - IFPS

- IFPS = Integrated Initial Flight Plan Processing System
 - Onderdeel van Eurocontrol **N**etwork **M**anager (NM)
 - Werkend voor de **IFPS Zone** (=ICAO EUR region)
- Binnenkomen, overvliegen en verlaten van IFPZ
- AFTN Adressen: EUCHZMFP & EUCBZMFP (altijd beiden adresseren)
- Validatie van de vliegplannen
 - Check of voldoet aan alle data-eisen (formaten)
 - Check of compleet en correct



15

Van proposal tot flight plan - IFPS

- Verwerking van de vliegplannen (voor zover IFR deel betreft)
 - Betekent dus dat het VFR deel van een mixed mode (Y/Z) plan nog steeds door ARO moet gebeuren: **VFR altijd naar ARO! ARO stuurt door naar IFPS voor het IFR deel**
- Stuurt een ACK/REJ/MAN als ORM (Operational Reply Message) in ADEXP formaat

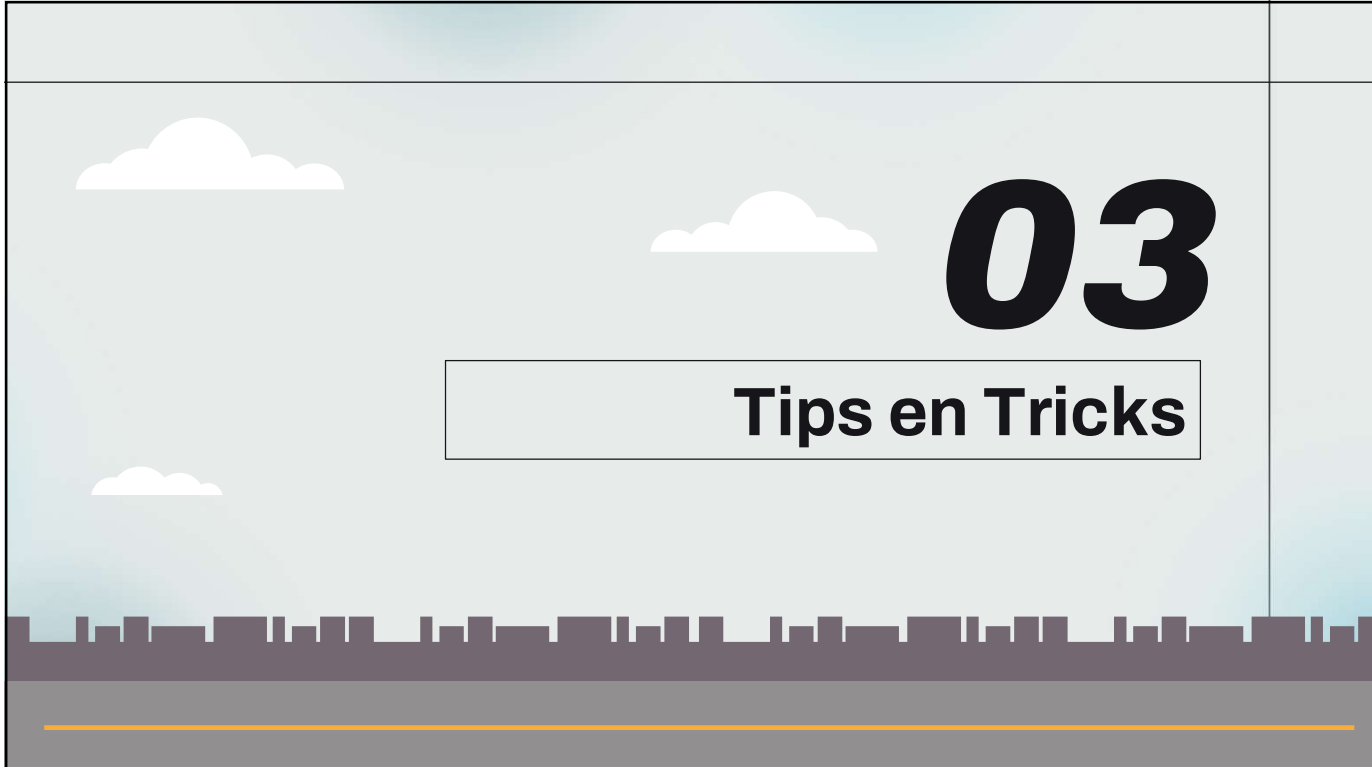
16

De rol van CFSP's en (tablet) apps

Tablet apps kunnen vaak ook flight plans versturen:

- Skydemon
- EasyVFR
- Foreflight
- RocketRoute
- Rechtstreeks naar ARO of IFPS, of via tussenpartij (EuroFPL bijvoorbeeld)
- Autorouter
Handig voor IFR routeplanning, niet acceptabel voor filen VFR NL

17



03

Tips en Tricks

18

Flight plans indienen

- Flight plan volgens ICAO regel indienen bij de ARO verantwoordelijk voor het veld van vertrek, vaak FIR gebonden
 - Toegestaan om bij andere ARO in te dienen, maar verwerkingstijd is langer: ARO1 > ARO2 > distributie second stage)
- Indien je net een vliegplan hebt gecancelled voor dezelfde vlucht, wacht dan tot je een notificatie hebt ontvangen op de CNL, pas daarna nieuw plan indienen
- 1h voor EOBT, in verband met verwerkingstijd
- Als ARCID = callsign dan item 18 (Remark) REG/PHxxx
- Wees je bewust dat als je een flight plan op registratie indient, dat er meerdere vliegplannen op die dag kunnen zijn op die registratie, en zelfs ook met gelijke **ARCID & ADEP & ADES & DOF → alleen andere EOBT**

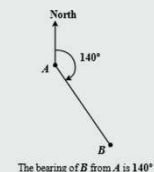
19

Route planning (item 15)

(AIP ENR 1.10 3.2.6.3 Route)

VFR

- ...DCT...DCT... maar niet ADEP of ADES opnemen.
- Graag iedere 30 min of 200NM een tussenpunt aangeven (tbv S&R), of punt met koers, snelheid, hoogtewijziging.
- Officiële routepunten:
 - Code designator (NDB/DME/VOR/WAYPOINT)
 - ATS Route name (bv. N873) (nvt voor VFR)
 - Positions (Lat/Long in Deg or DegMin) (bv 46N078W of 4620N07805W)
 - Bearing/distance van een sign. punt (RTM060025)
- Officieus (wordt in NL toegestaan)
 - EHRDH (VRF)
 - Plaatsnamen
(maar bedenkt: wel afhankelijk van een controller die dit moet weten)

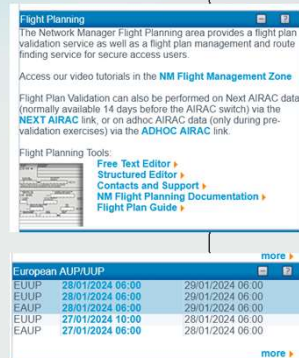


20

Route planning (item 15)

IFR

- Gebruik pre-routevalidatie van Eurocontrol NM NOP Portal
<https://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html>
- Routebeperkingen: Er zijn VEEL beperkingen (vast en tijdelijk) bv. Min. hoogtes airways, of AUP/UUP
- Tip: Sommige routes zijn wellicht toegestaan, maar niet handig (bv. door de EHAM TMA's heen)
- Gebruik EUROCONTROL valid routes, plannings tools als Foreflight of Autorouter



21

Route planning (item 15)

IFR routeplanning kan echt heel erg lastig zijn:

```

240125 12:57:16 ACK Received
240125 12:53:03 REJ IFPS REJ
240125 12:52:55 CHG SENT
240125 12:12:29 REJ IFPS REJ
240125 12:12:22 DLA SENT
240125 12:11:27 REJ IFPS REJ
240125 12:11:19 FPL IFR FPL SENT
240125 11:31:13 REJ IFPS REJ
240125 11:31:02 CHG SENT
240125 11:28:46 CHG Requested
240125 07:55:28 ACK IFPS ACK
240125 07:55:18 DLA SENT
240125 07:53:25 DLA Requested
240124 20:33:45 ACK IFPS ACK
240124 20:33:35 FPL IFR FPL SENT
240124 20:32:27 FPL New FPL Requested
240124 20:25:47 REJ IFPS REJ
240124 20:25:37 FPL IFR FPL SENT
240124 20:25:04 FPL New FPL Requested
240124 20:19:30 REJ IFPS REJ
240124 20:19:20 FPL IFR FPL SENT
240124 20:18:39 FPL New FPL Requested
240124 20:13:18 REJ IFPS REJ
240124 20:13:09 FPL IFR FPL SENT
240124 20:06:12 FPL New FPL Requested
240124 20:01:41 REJ IFPS REJ
240124 20:01:35 FPL IFR FPL SENT
240124 19:56:26 FPL New FPL Requested

```

```

-TITLE REJ -MSGTYP IFPL -FILTIM 242019 -ORIGINDT 2401242019
-BEGIN ADDR
-FAC EHAMZPZX
-END ADDR
-COMMENT THIS MESSAGE HAS BEEN REJECTED AUTOMATICALLY

-ERROR (R)PROF206: THE DCT SEGMENT KUCMI .. DOBAK IS NOT AVAILABLE
IN FL RANGE F060..F060 (UNAVAILABLE ROUTE Y200)
-ERROR (R)ROUTE168: INVALID DCT MIKRO..OLDIP. DCT ARE NOT ALLOWED TO
CROSS THE BORDER BETWEEN EKDCTX:000:245 AND EDDCT:000:245.
[DS0400A]
-ERROR (R)ROUTE165: THE DCT SEGMENT MIKRO..OLDIP (51 NM) IS TOO LONG
FOR EDWMDCT2. MAXIMUM IS 30 NM [EDWM1E]
-ERROR (R)ROUTE165: THE DCT SEGMENT DOBAK..HECTI (16 NM) IS TOO LONG
FOR EHDCTX:055:245. MAXIMUM IS 0 NM [EH2X]
-MSGTXT (FPL-PHABC-IX
-TB20/L-SBDFGRY/S
-EKBI1130
-N0140F060 MIKRO DCT OLDIP Z529 GOLEN Z529 KUCMI DCT DOBAK DCT HECTI
-EHGG0145 EDDW
-PBN/B2D2S1S2 NAV/SBAS DOF/240125 REG/PHABC OPR/OPERATOR
RMK/TRAINING FLIGHT
-E/0300 P/3 R/E
A/WHITE WITH RED STRIPES AND BLUE
C/PILOOT)

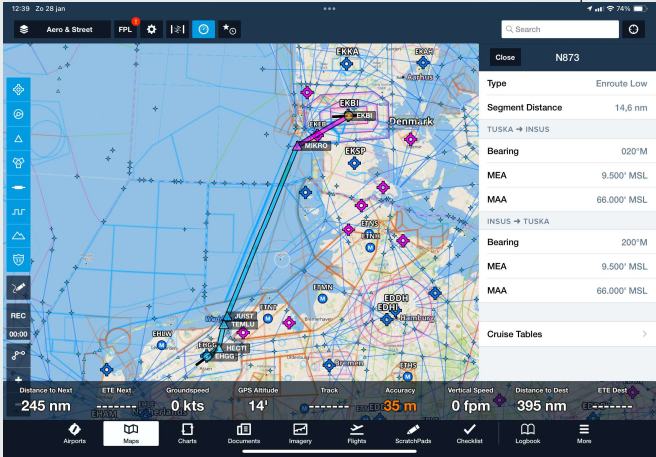
```

22

Route planning (item 15)

IFR routeplanning kan echt heel erg lastig zijn:

-TITLE REJ -MSGTYP IFPL -FILTIM 242025 -ORIGINDT 2401242025
-BEGIN ADDR
-FAC EHAMPZPX
-END ADDR
-COMMENT THIS MESSAGE HAS BEEN REJECTED AUTOMATICALLY
-POS RTE N0140F060 MIKRO KY875 DINOK KY789 TUSKA N873 JUIST P174
TEMLU: DIFF LENGTH PLUS 9NM 5PC
-ERROR (R)PROF195: MIKRO N873 TUSKA DOES NOT EXIST IN FL RANGE
F000..F095
-ERROR (R)ROUTE134: THE STAR LIMIT IS EXCEEDED FOR AERODROME EHGG
[EHGG5A] CONNECTING TO EEL.
-MSGTXT (FPL-PHABC-IX
-TB20/L-SBDFGRY/S
-EKBI1130
-N0140F060 MIKRO N873 JUIST P174 EEL
-EHGG0145 EDDW
-PBN/B2D2S1S2 NAV/SBAS DOF/240125 REG/PHMLL OPR/OPERATOR
RMK/TRAINING FLIGHT
-E/0300 P/3 R/E
A/WHITE WITH RED STRIPES AND BLUE
C/PILOOT)



23

Route planning (item 15)

IFR routeplanning kan echt heel erg lastig zijn:

-TITLE REJ -MSGTYP IFPL -FILTIM 251211 -ORIGINDT 2401251211
-BEGIN ADDR
-FAC EHAMPZPX
-END ADDR
-COMMENT THIS MESSAGE HAS BEEN REJECTED AUTOMATICALLY
-ERROR (R)EFP405: NOT ALLOWED TO USE A FPL TO UPDATE THE EOBT OF
EXISTING FPL: PHABC EKBI EHGG 1200 240125. DLA OR CHG IS REQUIRED.
-MSGTXT (FPL-PHABC-IX
-TB20/L-SBDFGRY/S
-EKBI1230
-N0140F060 ALS P999 OLWOF
-EHGG0145 EDDW
-PBN/B2D2S1S2 NAV/SBAS DOF/240125 REG/PHABC OPR/OPERATOR
RMK/TRAINING FLIGHT
-E/0300 P/3 R/E
A/WHITE WITH RED STRIPES AND BLUE
C/PILOOT)

-TITLE REJ -MSGTYP IDLA -FILTIM 251212 -ORIGINDT 2401251212
-BEGIN ADDR
-FAC EHAMPZPX
-END ADDR
-COMMENT THIS MESSAGE HAS BEEN REJECTED AUTOMATICALLY
-POS RTE N0140F060 ALS P999 OLWOF: DIFF LENGTH PLUS 41NM 21PC
-ERROR (R)PROF205: RS: TRAFFIC VIA EDD101AZ IS OFF MANDATORY ROUTE
REF:[EDD101AZR] RAD ANNEX 2C / ACTIVATION BY AUP/UUP
-MSGTXT (DLA-PHABC-EKBI1230-EHGG-DOF/240125)

24

Flight plans veranderen

- **Algemene regel:**
Stuur pas een volgend bericht als het voorgaande bericht middels notificatie of ORM teruggemeld middels:
ACKnnowledged
REJected
MANual
- In geval van een REJ wordt een reden meegegeven. Dat gebeurt ofwel door IFPS (IFR) ofwel door ARO (VFR)

25

Flight plans veranderen

- Wijzigen van meerdere onderdelen van het vliegplan: CHG
- Wijzigen van alleen vertrektijd: DLA, maar **beter CHG**
Die laatste is handiger, zeker als er meerdere vluchten per dag op zelfde registratie/callsign gevlogen worden.
 - Bij meerdere vluchten: Eerst de achterste verschuiven, dan de voorgaande, etc. Risico op overlap. Bij vliegclubs niet altijd zicht op.
- Het is niet mogelijk om een vertrektijd te vervroegen, dat mag niet en slikken sommige ATC systemen ook niet.
 - Hoe dan te handelen:
Cancel > wacht op notificatie > Nieuw flight plan indienen

26

Voorbeeld verschil DLA en CHG

Vlucht 1: 2x een DLA

(FPL-~~PHCYE~~-IG
 -PC12/L-SBDFGRWY/SB2
 -~~EPGD~~1600
 -N0267F300 DEXIR T671 AGODU L733 BODLA DCT PODUS DCT BATEL
 DCT AMALI
 DCT ROEG DCT OSN L980 RKN
 -~~EHRD~~205 EBAW
 -PBN/B2C2D2D2S1 ~~DOF/240131~~ REG/PHCYP EET/EDWW0045 EDGG0142
 EHAA0153
 IFP/MODESASP ORGN/KAUSZXBT PER/A RMK/PRIVATE FLIGHT CREW
 CONTACT
 0031***** FILED BY 0044*****))

(DLA-~~PHCYE~~-~~EPGD~~620-~~EHRD~~-~~DOF/240131~~)
 ARCID ADEP ADES DOF
 (DLA-~~PHCYE~~-~~EPGD~~635-~~EHRD~~-~~DOF/240131~~)

Nieuwe vertrektijd
 (tijdddeel item 13)

Onvolledige FPL primary key

Vlucht 2: 1x een CHG

(FPL-~~PHFSB~~-IG
 -TBM8/L-SDFGRWY/S
 -~~EHBD1315~~
 -N0269F110 DIBIR L179 MEVEL Z44 HMM
 -~~EDDG~~0025
 -PBN/A12D2L1O2S1 ~~DOF/240131~~ REG/PHFSB EET/EDGG0006
 ORGN/KAUSFX
 RMK/PIC TEL 316*****))

(CHG-~~PHFSB~~-~~EHBD1315~~-~~EDDG~~-~~DOF/240131~~-~~13/EHBD1330~~)
 ARCID ADEP EOBT ADES DOF

Nieuwe vertrektijd
 (heel item 13)

Volledige FPL primary key

CHG kan het verschil maken bij meerdere vluchten met zelfde vliegtuig op 1 dag

27

Flight plans openen

- Als je onder vliegplan vliegt, dient bij of direct na vertrek het vliegplan geopend te worden (landafhankelijk):
 - Door ATC, of de havendienst > ARO (check voor vertrek of zij dat doen)
 - Zelf vertrek doorbellen naar ARO
 - Na takeoff, bij eerste ATC unit (bv. Info frequentie) – geen voorkeur
 - Bij ZZZZ veld: Zelf doorbellen naar ARO of airborne is je enige optie
- Er wordt een DEP bericht verzonden/geregistreerd.

28

Flight plans sluiten

- Sluiten van een flight plan is iets anders dan een CNL (Cancel)!
 - Dit wordt vaak fout gedaan
- Sluiten (aankomst melden) moet altijd gebeuren bij de ARO verantwoordelijk voor het veld van aankomst
- Feitelijk wordt een ARR bericht geregistreerd/gedistribueerd (maar dat gebeurt vaak niet)
- Per land verschillend of havendienst of jijzelf moet afsluiten
 - In NL: ATC gecontroleerd veld of havendienst ongecontroleerd veld.
 - In het buitenland: Per land verschillend. Vraag direct na landing.
 - Zelf afsluiten kan geen enkel kwaad: Dan weet je zeker dat het gebeurt.

29

Flight plans sluiten

- In geval van een **uitwijk**:
 - **ALTIJD** actief melden dat het om een uitwijk gaat, en ook oorspronkelijk veld melden
 - bij ARO voor het veld van aankomst (zie boven)
 - Melden bij havendienst, indien aanwezig
- Als een flight plan niet gesloten wordt, zal men gaan navragen waar je bent, en of je geland bent, radar checken via FIC, etc.
In het uiterste geval Search & Rescue opstarten. Men zal daarbij o.a. ook de opgegeven route volgen, en laatste radarposities controleren
- Takeoff-tijd + EET (geplande vluchtduur) + 30 min = moment van start INCERFA fase.

30

Flight plans sluiten

Lijstje ARO nummers Europa

AT	+43 5 1703 3211 • Wien +43 1 7007 32253 (2 ^e nummer)
BE	+32 2 206 25 40
CH	(0800) 437 837 (0800 – IFRVFR)
DE	+49 6103 7075500
DK	+45 32 31 62 20
FR	+33 1 56 301 301 There are also regional numbers: +33 5 56 47 95 01 • Bordeaux +33 4 42 33 76 76 • Marseille +33 1 69 57 66 61 • Paris +33 2 98 44 79 63 • Brest
IT	+39 02 71020 019 • Milaan +39 06 79811 011 • Rome
LU	+352 479823010
UK	+44 1489 612792 AFPEX/Parent AFTN Unit – 24h Helpdesk?

Waar te vinden in de AIP van een land?

- Meest kansrijk : AIP GEN 3.1 / ENR 1.10
- Maar niet altijd!

Succes met zoeken...

... en bijhouden, want er verandert nog wel eens wat.

31

Veel voorkomende fouten

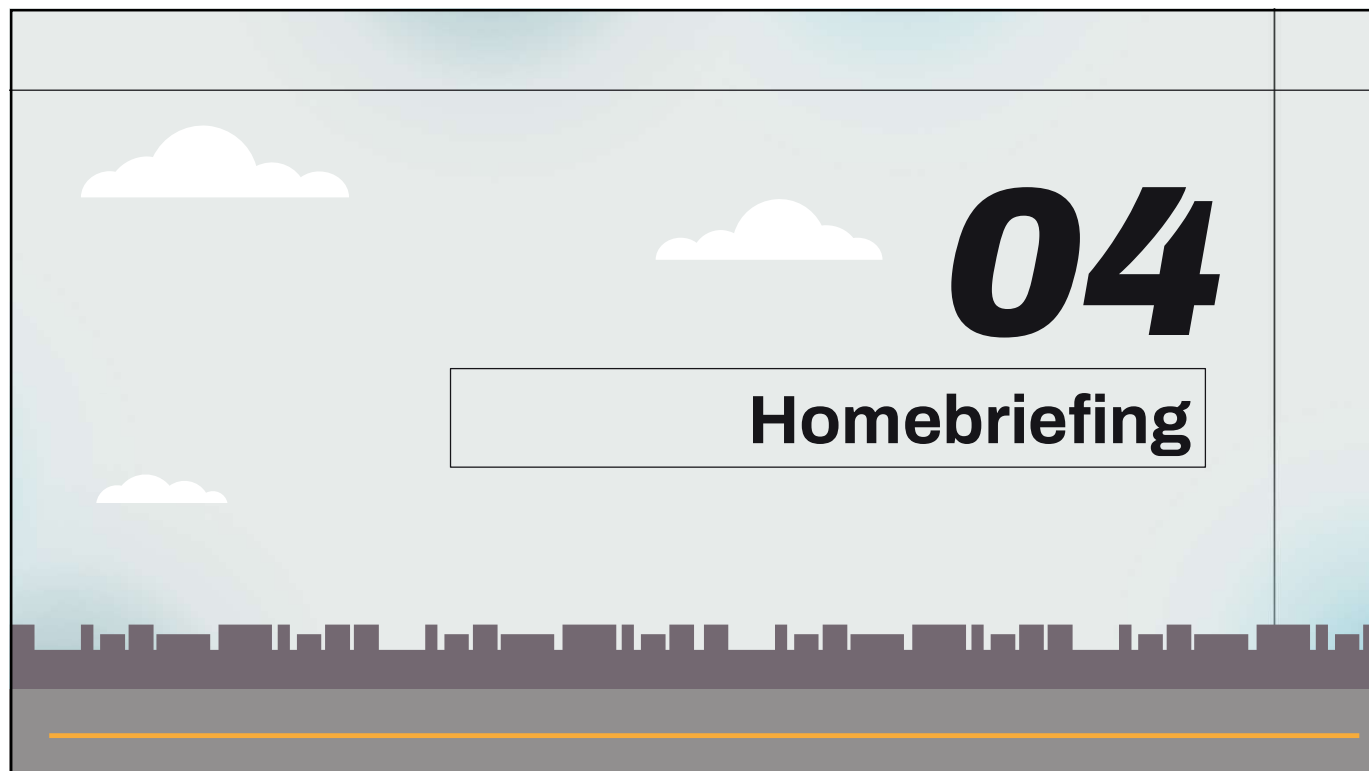
- Vervolgbericht indienen voordat notificatie op voorgaande bericht is ontvangen
- Verkeerde gegevens bv vliegtuigtype (tip: ken de juiste gegevens van je vliegtuig!):
Tecnam P2010 is geen “2010” maar “TWEN”
zie: <https://www.icao.int/publications/doc8643/pages/search.aspx>
- Cancel (CNL) in plaats van flight plan sluiten (ARR) (komt te vaak voor!)
- Niet cancellen, maar je besluit toch niet te gaan vliegen → Er is nog steeds een vliegplan, er wordt rekening gehouden met een vlucht.
 - Dit ontslaat vliegvelden en ARO niet van verplichting tot vluchtbewaking (ETA Guard & SAR)
- Bij bellen om vliegplan in te dienen:
 - Pas als je FSC aan de lijn hebt, gaan bedenken wat je plan is (eerst nadenken, dan pas bellen)
 - Vliegplan op geven in andere volgorde:
Beter: vraag-antwoord-vraag-antwoord op initiatief van FSC
- ARO medewerkers zijn ook mensen die het fijn vinden om netjes behandeld te worden.

32

Niet fout, maar... liever niet

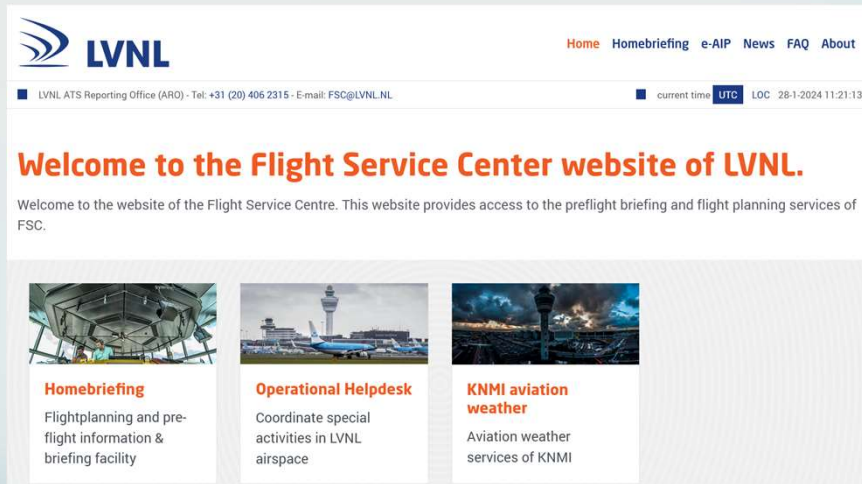
- Telefonisch vliegplan indienen, als je ook andere middelen hebt (tablet app, Homebriefing site). Dit is ook sneller.
- Niet houden aan de 1h voor EOBT regel
 - Er is tijd nodig voor verwerking door ARO, en distributie, en daar ook verwerking (bv. buitenland)
 - Je kunt VFR weg -30 min < EOBT < + 30 min (IFR +/-15 min)
Geen reden dus om flight plan te laat in te dienen. Kan ook geweigerd worden.
- Indienen bij verkeerde ARO (dubbele werklast, 2x ARO aan het werk)
 - Vliegplannen indienen bij Amsterdam FSC die starten op een buitenlands veld (naar ander buitenland of NL)
 - Vliegplannen afsluiten bij landing op buitenlands veld, bij Amsterdam FSC (Onnodige werklast)
- ARO is geen vliegplannen instructie instituut
 - Helpen doen ze heel erg graag ...
 - ... maar ze zijn er niet voor om je te leren een vliegplan in te dienen. Dit is de taak van een vlieginstructeur of vlieschool.

33



34

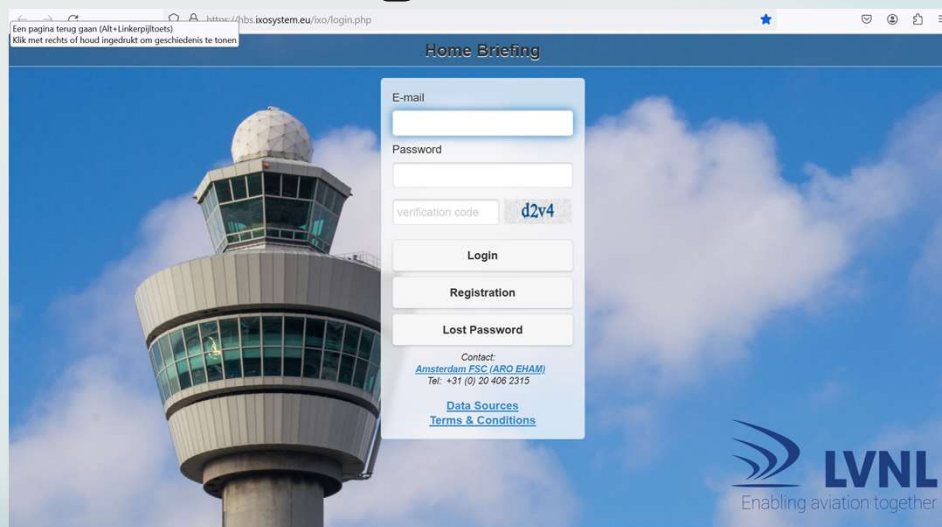
Homebriefing Nederland



The screenshot shows the homepage of the Homebriefing Nederland website. At the top, there is a navigation bar with the LVNL logo on the left and links for Home, Homebriefing, e-AIP, News, FAQ, and About on the right. Below the navigation bar, a status bar displays 'LVNL ATS Reporting Office (ARO) - Tel: +31 (0) 406 2315 - E-mail: FSC@LVNL.NL' and 'current time UTC LOC 28-1-2024 11:21:13'. The main content area features a large orange heading 'Welcome to the Flight Service Center website of LVNL.' followed by a paragraph: 'Welcome to the website of the Flight Service Centre. This website provides access to the preflight briefing and flight planning services of FSC.' Below this, there are three service tiles: 'Homebriefing' (Flightplanning and pre-flight information & briefing facility), 'Operational Helpdesk' (Coordinate special activities in LVNL airspace), and 'KNMI aviation weather' (Aviation weather services of KNMI).

35

Homebriefing Nederland



The screenshot shows the login page of the Homebriefing Nederland website. The page has a background image of an airport control tower. A login form is centered on the page with fields for 'E-mail', 'Password', and 'verification code'. The verification code displayed is 'd2v4'. Below the form are buttons for 'Login', 'Registration', and 'Lost Password'. At the bottom of the form, there is contact information for 'Amsterdam FSC (ARO EHAM)' with the telephone number '+31 (0) 20 406 2315'. Links for 'Data Sources' and 'Terms & Conditions' are also provided. The LVNL logo and tagline 'Enabling aviation together' are in the bottom right corner.

36

Homebriefing Nederland

