

18. Readback



Belangrijke verkeersleidingsberichten of gedeeltes daarvan moeten worden teruggelezen en worden afgesloten met de roepnaam van het vliegtuig. Dit geldt voor ATC klaringen, maar ook voor de baan in gebruik, de QNH, een transpondercode, een opgedragen hoogte, koers of snelheid, een peiling (QDM) of positiepeiling (QTF) en het transitionlevel.

Het grondstation kan als ontvangstbevestiging de roepnaam van het luchtvaartuig gebruiken, eventueel gevolgd door de roepnaam van het grondstation zelf en/of het woord 'ROGER'. Ook het luchtvaartuig kan als ontvangstbevestiging zijn eigen roepnaam daarvoor gebruiken.

Voorbeelden:

VLGT	PBC IS REACHING ONE THOUSAND FEET
GND	PBC, (EELDE TOWER), (ROGER)

GND	PBC, ROGER, TWO PERSONS ON BOARD
VLGT	PBC

19. Proefoproep

Deze oproep kan worden gebruikt om de radio te testen en is volgens ICAO als volgt samengesteld:



Radio Check:

- roepnaam van grondstation	Rotterdam Delivery,
- roepnaam van vliegtuig	PH-XYZ,
- "RADIO CHECK"	Radio Check
- de frequentie die wordt gebruikt	(on) 122.175

Antwoord op de Radio Check:

- roepnaam van vliegtuig	PH-XYZ
- roepnaam van grondstation	Rotterdam Delivery,
- 'READ YOU' ('reading you' of 'readability')	Read you
- cijfer van de leesbaarheidsschaal	5

20. Leesbaarheidsschaal

De kwaliteit van de radioverbinding kan worden uitgedrukt in een cijferaanwijzing. En dan niet in populaire kreten als: *read you 10 feet tall, kamerbreed, read you 2 by 2 (too loud and too clear)*, maar:

1 = onleesbaar	- unreadable
2 = nu en dan leesbaar	- readable now and then
3 = moeilijk leesbaar	- readable but with difficulty
4 = leesbaar	- readable
5 = perfect leesbaar	- perfectly readable

Voorbeeld Stap 1:

VLGT	EELDE DELIVERY, PH-ABC, RADIOCHECK (ON) 121.7
GND	PH-ABC, EELDE DELIVERY, READ YOU 5

Deze **voorbeeldvlucht** van de **PH-ABC** wordt in stappen uitgewerkt vanaf de eerste (proef)oproep (stap 1), via de circuittraining, tot en met de laatste oproep van de vlucht zoals in les 2 verder is uitgewerkt.

21. Start-up request

Omdat het in Nederland in een (burger) CTR verplicht is om toestemming voor 'START-UP' te vragen alvorens de motor te starten, volgt nu de aanvraag in een bepaalde volgorde. Het doel van dit blokje gegevens is om de verkeersleiding de gelegenheid te geven je visueel te identificeren, het vliegplan te controleren en te activeren en de juiste dienstverlening te geven afhankelijk of het een VFR of een IFR vlucht betreft.

Als geheugensteun: TPR DARC

Type	(van het vliegtuig)
Position	(positie of parkeerplaats)
Rules	(in dit voorbeeld: VFR - Visual Flight Rules)
Destination, of Intentions	(in dit voorbeeld: circuit training)
ATIS	('INFORMATION (LETTER) RECEIVED')
Request	(in dit geval: 'REQUEST START UP')
Call sign	(als afsluiting, maar mag ook aan begin)



Voorbeeld Stap 2:

VLGT	CESSNA 172,	T
	PARKED IN FRONT OF THE TOWER,	P
	VFR,	R
	1 HOUR CIRCUIT TRAINING,	D
	INFORMATION ECHO (RECEIVED),	A
	REQUEST START UP,	R
	PH-ABC	C

GND	PBC,	(let op: call sign verkort)
	START-UP IS APPROVED,	(let op, <u>niet</u> ; cleared)
	INFORMATION E IS CORRECT,	(bevestiging juiste Atis)
	QNH 1024,	(als toevoeging bij de klaring)
	EXPECT RUNWAY 23,	(baan altijd in 2 cijfers)
	TIME IS 57	(tijd in minuten t.o.v. het hele uur)

VLGT	START-UP APPROVED,	(klaring wordt geheel teruggelezen)
	QNH 1024,	(QNH, indien gegeven, altijd teruglezen)
	RUNWAY 23,	(baan ook altijd teruglezen),
	TIME CHECKED,	(tijd niet teruglezen, alleen checken)
	PBC	(let op afsluiten met verkorte roepnaam)

Andere mogelijkheden:

Grondstation	Vlieger
START UP AT (TIME)	START UP AT(TIME)
START UP AT OWN DISCRETION, EXPECT DEPARTURE TIME ...	STARTING UP AT OWN DISCRETION, ROGER

Het is ook mogelijk dat er een tijdsbepanking op de 'start-up' wordt gelegd, b.v.



GND	PBC, <u>START UP AT 20</u>
VLGT	START UP AT 20, PBC

GND	PBC, <u>EXPECT START-UP AT 55</u>
VLGT	ROGER, PBC

Zoals op pagina 9 al is uitgelegd, wordt een **tijd** altijd uitgedrukt in minuten t.o.v. het hele uur, tenzij er misverstand kan ontstaan over het uur. In dat geval dient ook het uur genoemd te worden. De tijd kan ook uitgedrukt worden in een halve minuut nauwkeurig, b.v. 'TIME 13 AND A HALF' of 'TIME IS COMING UP 14'. Tijd **00** (op het hele uur) wordt meestal uitgesproken als: 'ON THE HOUR' of als 'ZERO-ZERO'.

22. Taxiën

De volgende stap is het (verplichte) verzoek om te mogen taxiën. De toestemming hiervoor, de **taxiklaring**, bevat een route en een punt tot waar de klaring geldig is. Dit punt wordt ook wel de '**clearance limit**' genoemd. Bij het taxiën zal dit vrijwel altijd de runway-holding position zijn, in de fraseologie: **holding point** genoemd. Dit begrip wordt hieronder bij punt 23 toegelicht.



Indien de route in de klaring via een andere baan loopt, moet **toestemming** om deze baan te kruisen ('cross') of op te rijden ('taxi via' of 'enter') worden inbegrepen bij de taxiklaring of anders moet nadrukkelijk opdracht gegeven worden om vrij te blijven van deze baan.

Afhankelijk van het veld waar men zich bevindt kan een taxiklaring of door Ground of door Tower gegeven worden. Op Beek, Eelde, Rotterdam en De Kooy wordt de Taxiklaring door Tower verstrekt terwijl op Schiphol dit door Ground wordt gegeven. Let op: de taxiklaring bevat dus géén '**CLEARED**', maar de opdracht: '**TAXI**'. Bij een **frequentieoverdracht** wordt bij het teruglezen ervan alléén de frequentie genoemd door de vlieger en niet de naam van het nieuwe grondstation. Vervolgens wordt, na het switchen van frequentie, de Toren opgeroepen met een eerste verbinding, gevolgd door vermelding van de positie en het verzoek om te taxiën. Uiteraard wordt de taxiklaring teruggelezen en afgesloten met de roepnaam.

Voorbeeld Stap 3:

GND	P-BC, CONTACT EELDE TOWER 118.7
VLGT	118.7, P-BC
VLGT	EELDE TOWER, PH-ABC, IN FRONT OF TOWER, REQUEST TAXI
GND	P-BC, EELDE TOWER, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY 23
VLGT	TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY 23, P-BC

23. Holding Point

De 'Runway-holding position', in de radiotelefonie '**Holding Point**' genoemd, is de positie bij het begin van de startbaan en is aangegeven met een stopstreep op een voorgeschreven afstand vanaf de baan as. Sommige banen hebben echter ook tussenliggende **intersecties** die niet alleen gebruikt worden om de baan te verlaten, maar ook om de baan op te draaien. Zowel ATC als de vlieger kan verzoeken om een z.g. **intersection take-off** te kunnen maken. De intersectie take-off posities moeten in de klaring worden genoemd (zie voorbeelden). Ook deze posities hebben een dergelijke stopstreep, zelfs een stoplicht, '**stopbar**' geheten. Er zijn, afhankelijk van het vliegveld, diverse benamingen voor:



- **holding point**, b.v. op Eelde: *holding point runway 05*
- **(alfa)numerieke intersectie** b.v. op Beek: *intersection W4A*, op De Kooy: *taxiway 3*, op Schiphol : *intersection G5*, en op Rotterdam: *intersection V3*

Voorbeelden:

- | | |
|---|---|
| - | PH-LIM, TAXI VIA RUNWAY 19 AND TAXIWAY CHARLIE TO HOLDING POINT RUNWAY 05 |
| - | PH-SPU, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY 06, INTERSECTION VICTOR 3 |
| - | KLM 1234, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY 03, INTERSECTION WHISKEY 4A |
| - | PH1 131, TAXI VIA TAXIWAY GOLF TO HOLDING POINT RUNWAY 04, INTERSECTION GOLF 5, |



In ieder geval blijft de betekenis ervan dezelfde: **men mag niet over de streep**, **tenzij** toestemming is verleend om de baan op te draaien.

Andere mogelijkheden:

Grondstation	Vlieger
TAXI STRAIGHT AHEAD	TAXIING STRAIGHT AHEAD
TAXI WITH CAUTION	WILCO
EXPEDITE TAXI	EXPEDITING (TAXI)
(CAUTION) TAXI SLOWER (MET REDEN)	SLOWING DOWN (ROGER)
GIVE WAY TO....(OMSCHRIJVING EN POSITIE VAN ANDER VLEEGTUIG)	GIVING WAY TO ... (TRAFFIC)
APPROVED (NEGATIVE), TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY (NR), INTERSECTION (NAME)	REQUEST DEPARTURE FROM RUNWAY (NR) INTERSECTION (NAME)
ADVISE ABLE TO DEPART FROM RUNWAY (NR), INTERSECTION (NAME)	ABLE (OR: UNABLE, DUE..)

Hold short

Het is ook mogelijk dat, ter onderstreping van het punt tot waar de taxiklaring geldt of om enige startvertraging op te leggen, door Ground of Tower de uitdrukking: 'HOLD SHORT' gebruikt kan worden om te wachten en vrij te blijven van de baan in gebruik. De ICAO read back wordt dan: 'HOLDING SHORT'

Bijvoorbeeld:

VLGT P-YZ, IS AT HOLDING POINT INTERSECTION E2, READY FOR DEPARTURE
GND P-YZ, HOLD SHORT
VLGT HOLDING SHORT, P-YZ



Andere mogelijkheden:

Grondstation	Vlieger
HOLD POSITION	HOLDING

24. Backtrack

Na de landing kan de vlieger verzoeken om terug te taxiën over de baan, of dat de verkeersleiding de opdracht geeft om dit te doen om de baan zo snel mogelijk weer beschikbaar te hebben voor een volgende landing. Hier wordt de uitdrukking 'BACKTRACK' voor gebruikt:

VLGT P-DR, REQUEST BACKTRACK RUNWAY 23
GND P-DR, BACKTRACK RUNWAY 23 (APPROVED)

25. Cross Runway

Om toestemming te krijgen om een baan te kruisen moeten daar de volgende uitdrukkingen voor gebruikt worden:

Grondstation	Vlieger
	REQUEST CROSS RUNWAY... (NR)
CROSS RUNWAY... (NR), [REPORT VACATED]	CROSS RUNWAY ... (NR), [WILCO]
	RUNWAY VACATED

ICAO stelt dat als het zicht vanuit de toren marginaal of slecht is, de klaring om de baan te kruisen moet worden uitgebreid met de opdracht aan de vlieger om de baan vrij te melden [REPORT VACATED].

Zoals iedere klaring worden ook deze klaringen
 "gelijk de bontgevederde pagegaaï"
 door de vlieger geheel teruggelezen.



RT Oefening les 1: "Proefoproep, Start up, Taxi, Holding Point"

De items van elke onderstaande opdracht zijn opzettelijk in willekeurige volgorde gezet om de samenstelling van het 'start up request' te beoefenen. Oefening 1 t/m 3 betreffen circuittraining, oefening 4 t/m 8 een bestemming elders in Nederland. Alle stappen tot en met het bereiken van het holding point zullen hierin worden beoefend. Gebruik de plattegrond op de volgende pagina van het vliegveld EELDE om een goed overzicht te hebben.

1. Je staat geparkeerd voor het restaurant op vliegveld EELDE. Roepnaam **PH-VSS**. Het type is een Cessna 172 en ATIS informatie F heb je ontvangen. Begin met een Proefoproep op Eelde Delivery frequentie (121.700). Je wilt één uur 'touch and goes' maken en bent een VFR vlucht.
2. De **PH-AED** is een Piper Archer. Je hebt ATIS informatie G ontvangen en staat geparkeerd voor de toren van vliegveld EELDE. Begin met het maken van een Proefoproep op Eelde Delivery frequentie (121.700). Je wilt één uur 'touch and goes' maken en bent een VFR vlucht.
3. De **PH-vcf** wil een VFR circuit trainingsvlucht van een half uur maken en staat geparkeerd op het platform van vliegveld EELDE. Het type is een Piper Archer en je hebt ATIS F ontvangen. Begin met het maken van een Proefoproep op Eelde Delivery frequentie (121.700).
4. Je bent de gezagvoerder van de **PH-LPO**. Je staat geparkeerd voor het restaurant van vliegveld EELDE en hebt ATIS H ontvangen. Het type is een Cessna 172. Maak een Proefoproep op Eelde Delivery frequentie (121.700) en meld dat je een VFR vlucht met bestemming Seppe wilt maken.
5. De **PH-MSE** staat geparkeerd voor de toren van vliegveld EELDE. Het type is een Mooney. Je hebt ATIS informatie G ontvangen. Je wilt een VFR vlucht naar Midden Zeeland maken. Begin met het maken van een Proefoproep op Eelde Delivery frequentie (121.700).
6. De **PH-MFT**, die een VFR vlucht naar Hilversum wil maken, staat geparkeerd op het platform van vliegveld EELDE. ATIS informatie H is ontvangen. Het type is een Katana. Begin met het maken van een Proefoproep op Eelde Delivery frequentie (121.700).
7. De **PH-LIN**, die een VFR vlucht naar Rotterdam wil maken, staat geparkeerd op het platform van vliegveld EELDE. ATIS informatie H is ontvangen. Het type is een Cessna 172. Begin met het maken van een Proefoproep op Eelde Delivery frequentie (121.700).
8. De **PH-BSP**, die een VFR vlucht naar Rotterdam wil maken, staat geparkeerd op het platform van vliegveld EELDE. ATIS informatie G is ontvangen. Het type is een Piper Cherokee. Begin met het maken van een Proefoproep op Eelde Delivery frequentie (121.700).
9. De **PH-MEY**, een Beech Bonanza die een VFR vlucht naar Teuge wil maken, staat geparkeerd op het platform van vliegveld EELDE. ATIS informatie G is ontvangen. Begin met het maken van een Proefoproep op Eelde Delivery frequentie (121.700).