

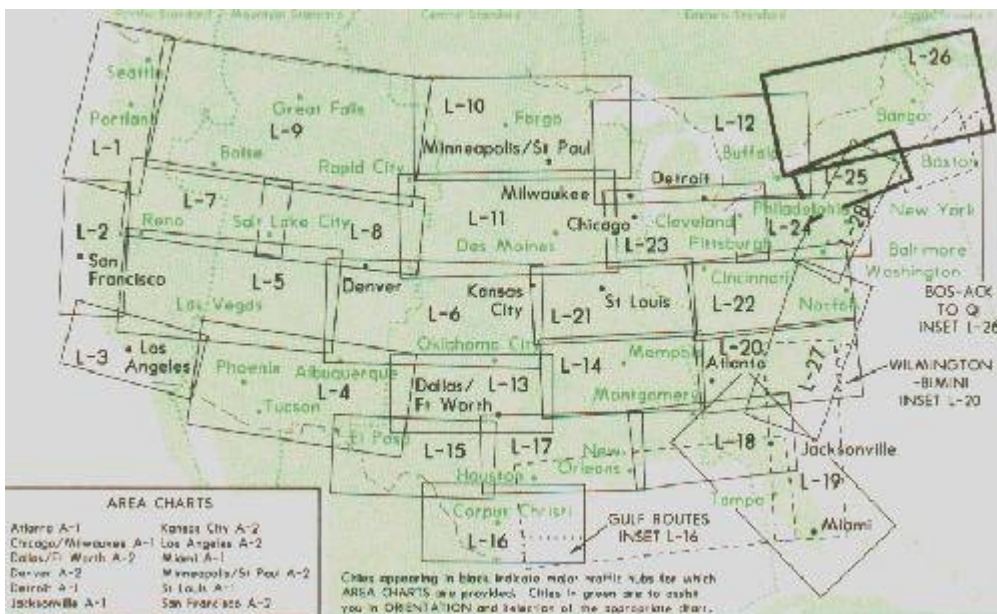
IFR Kaarten



Courtesy Chris Sheldon

Zoals verwacht mag worden zijn IFR Enroute Low Altitude kaarten behoorlijk anders als hun VFR tegenhangers. Omdat een toestel dat op een IFR vluchtplan vliegt, weinig van de grond ziet, zijn objecten op een IFR kaart nauwelijks aanwezig of belangrijk. Een snelle blik op een IFR kaart laat dit zien; meren en rivieren zijn vaag zichtbaar, verder worden er eigenlijk geen andere terrein objecten afgebeeld.

Eigenlijk verschillen de IFR- en VFR kaarten zoveel, dat je zou denken dat de twee uitgevende instanties niet met elkaar praten! Bekijk eerst eens de overzichtskaart op de voorkant.



Het dekkingsgebied van de Low Altitude Kaarten.

Om te beginnen zijn alle symetrische gebieden zoals in de sectiekaarten verdwenen. Sommige kaarten bestrijken een heel groot gebied, L-9 is er eentje, terwijl ander een klein gebiedje beslaan, zie L-3. Ook geen grijze arcering, om aan te geven welke kaart we in onze handen hebben, maar een dikke rand om het gebied.

Low Altitude kaarten hebben namen die beginnen met een "L" en jawel, High Altitude kaarten beginnen met een "H". Dus geen mooie namen om het gebied aan te geven, alleen nummers.

Misschien niet zo verwonderlijk, er zijn ook IFR Aera kaarten beschikbaar. Langs de onderkant van zo'n "L" kaart lees je:

Cities appearing in black indicate major traffic hubs for which AREA CHARTS are provided. Cities in green are to assist you in ORIENTATION and selection of the appropriate chart.

Opmerking op de overzichtskaart.

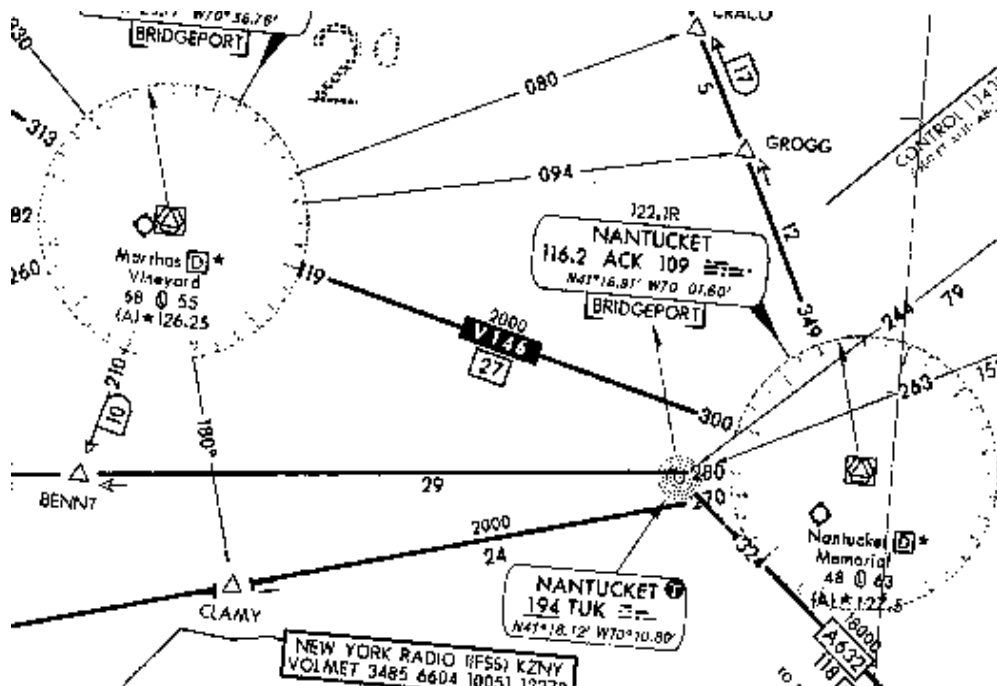
Kijken we naar het overzicht, dan zien we dat er 12 Area kaarten beschikbaar zijn. Verrassend genoeg is er geen kaart voor het New York gebied. Het erg drukke verkeer daar staat constant onder toezicht van zo'n strenge ATC, dat een Area kaart een lachertje zou zijn!

Nog een belangrijk ding voordat we de kaart nader gaan bekijken. De schaal van de IFR kaarten. Niet groter dan 1:500000, op de L-25 is 1 inch precies 8 Nm, zodat de afstand nog met een normale lineaal gemeten kan worden. Maar wacht eens, L-26 die op de achterkant staat, daar meten we op 1 inch 16 Nm! En de L-26 heeft nog een inzetstuk (Boston-Nantucket-Yarmouth) en daar is 1 inch 40 Nm!

Geen zorgen, alle belangrijke afstanden zijn in Nm op een IFR kaart afgedrukt, pas alleen op met het schatten van afstanden, omdat de schaal per kaart verschillend is.

Op naar de binnenkant. Net als een sectiekaart, zijn IFR kaarten aan twee kanten bedrukt, maar met een verschil. Op een "L" kaart lees je de achterkant niet door de kaart verticaal te draaien, maar draai je hem om, net als een krant. Als je hem toch verticaal draait, lees je de kaart ondersteboven! Nou, lezen is een groot woord, maar je kunt goed de kluts kwijtraken als je VFR en IFR vliegt. Gelijke monikken, gelijke kappen gaat hier dus niet op!

Laten we eens in de buurt van Nantucket Airport blijven.



Uitsnede van een IFR kaart vlakbij Nantucket.

Heel veel dingen op een IFR kaart, herken je van de sectiekaart. De kompasrozen voor NDB en VOR blijven hetzelfde.

De rechthoekjes voor de ACK VOR en de TUK NDB zien er bijna hetzelfde uit als op de sectiekaart, met een toevoeging; de lengte- en breedtegraden worden vermeld, zodat een piloot ze in zijn GPS kan invoeren.

De informatie in de buurt van Nantucket is een beetje anders, maar nog steeds makkelijk te ontcijferen: naam, Nantucket Memorial, ligt in klasse D luchtruim, op 48 voet hoogte, de baan heeft verlichting, de langste baan is 6300 voet, er is ATIS beschikbaar op 127.5 Mhz.

Een gebied met beperkingen, R-4105A,B zie je zuidwest van Martha's Vineyard.

De grote **20** ten noordoosten van Martha's Vineyard is weer een indicatie van het hoogste punt in dat gebied.

Ook de Victor luchtwegen staan erop. Zie V 146. Ook de afstand, 27 Nm van ACK naar MVY. De 2000 die erboven staat is de minimale hoogte die gegarandeerd obstakelvrij is en alle radiosignalen zullen doorkomen.

Het driehoekje in de V46, de 270 graden radiaal vanaf ACK VOR, is een intersectie. Hij heet "CLAMY" en is vastgelegd op de 180 graden radiaal vanaf MVY en ligt op 24 Nm vanaf ACK.

Het volgende zul je niet zo vaak op een kaart zien. Kijk ten westen van de ACK VOR, het TUK NDB. Daar zie je een naarbinnen komende luchtweg (inbound), met een richting van 324 graden. Hij heet A632. Dit is een Low Frequency Navaid, een luchtweg met een laag frequente navigatiehulp. In dit geval is het een Oceanic Airway, een luchtweg over de oceaan. Om hem te ontvangen moet je minmaal op 18000 voet vliegen en hij ligt op 195 Nm van de SLATIN intersectie.

Kijk naar de 349° radiaal van ACK. Je ziet de GROGG intersectie op die radiaal, 12 Nm vanaf ACK. CRACO is de volgende intersectie op de zelfde radiaal, 5 Nm verder. De gezamenlijke afstand van de twee segmenten is 12 Nm naar GROGG en 5 Nm naar CRACO, is dus 17 NM. Je kunt de intersectie CRACO dus op twee manieren vaststellen, je vliegt op de 349° radiaal van ACK tot je het snijpunt van de 80° radiaal van MVY kruist, of je vliegt naar het 17 DME punt op de 349° radiaal van ACK. De '17' in het 'vlaggetje' vlakbij CRACO geeft de DME fix aan.

Elke intersectie met een pijltje er vlakbij kan dus worden vastgesteld door de afstanden tot de VOR bij elkaar op te tellen.

Het wordt tijd om een koers te plotten en eens wat te gaan vliegen! Op naar het volgende hoofdstuk!

© 1999 – 2004, Charles Wood.