

DATUM	REGISTRATIE	TYPE	PIC
-------	-------------	------	-----

VELDDATA ICAO	FREQ MHZ	ELEVATIE FT	CIRCUIT FT MSL	LENGTE M	RICHTING RWY + R / L

ATIS	INFO	TIJD UTC	BAAN IN GEBRUIK	WIND °/KT	ZICHT M / KM	WOLKEN BASIS FT	TEMP DAUWPT.	QNH HPA	TRL
VERTR.									
BEST.									

TIJDREGISTRATIE ☐ UTC ☐ LT	START	EINDE	TOTAAL
HOBBS Motor aan → motor uit (motorlooptijd)			h , xx
BLOKTIJD Off-block → on-block = vliegtijd volgens FCL, gaat in het logboek			h : mm

NOTITIES · KLARINGEN · BIJZONDERHEDEN · GEBREKEN

TRANSPONDER	7000	VFR · USA 1200	7500	KAPING	7600	RADIO-UITVAL	7700	MAYDAY
FREQUENTIES MHZ	121,500	NOODGEVAL	122,540	A/A DLD	122,555	A/A DLD	122,255	BALLON

DATUM	REGISTRATIE	TYPE	PIC
-------	-------------	------	-----

VELDDATA ICAO	FREQ MHZ	ELEVATIE FT	CIRCUIT FT MSL	LENGTE M	RICHTING RWY + R / L

QNH	WIND	UITWIJKHAVEN	BRANDSTOF START	BRANDST. LDG
-----	------	--------------	-----------------	--------------

TIJDREGISTRATIE ☐ UTC ☐ LT	START	EINDE	TOTAAL
HOBBS Motor aan → motor uit			h , xx
BLOKTIJD Off-block → on-block · logboek			h : mm

NR	WAYPOINT / TRAJECT	MC GR.	MH GR.	DIST NM	GS KT	ETE MIN	ETO UTC	ATO UTC
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								

ATIS	GROUND	TOWER / INFO	FIS	BEST. / UITW.
------	--------	--------------	-----	---------------

TRANSPONDER	7000	VFR · USA 1200	7500	KAPING	7600	RADIO-UITVAL	7700	MAYDAY
FREQUENTIES MHZ	121,500	NOODGEVAL	122,540	A/A DLD	122,555	A/A DLD	122,255	BALLON

KOERSKETEN: VAN KAART NAAR KOMPAS

TC WARE KOERS op de kaart gemeten	± VAR Variatie van de kaart	MC MAGNETISCHE KOERS kolom MC in het nav- log	± WCA Windcorrectiehoek uit de wind	MH MAGN. HEADING kolom MH, die vlieg je	± DEV Deviatie uit de tabel	CH KOMPASKOERS wat het kompas aanwijst
---	--	--	--	---	--	---

Variatie: oost aftrekken, west optellen (“East is least, West is best”). · **Windcorrectiehoek:** wind van rechts optellen, wind van links aftrekken. · **Deviatie:** alleen als er een deviatietabel bij het kompas zit, anders 0.

AFKORTINGEN

MC	MAGNETISCHE KOERS (kaart + variatie)	TC	WARE KOERS (t.o.v. geografisch noord)
MH	MAGNETISCHE HEADING (MC + WCA)	VAR	VARIATIE (geogr. ↔ magn. noord, kaart)
DIST	AFSTAND (lengte traject in NM)	DEV	DEVIATIE (eigen fout van het kompas)
GS	GRONDSNELHEID (snelheid over grond, kt)	WCA	WINDCORRECTIEHOEK (correctie tegen de wind)
ETE	GESCHATTE TIJD ONDERWEG (duur van het traject)	IAS	AANGEWEZEN LUCHTSNELHEID (van de snelheidsmeter)
ETO	GESCHATTE OVERVLEGIJTID (gepland boven het WP)	TAS	WARE LUCHTSNELHEID (IAS + hoogte/temp)
ATO	WERKELIJKE OVERVLEGIJTID (werkelijk, in de vlucht)	W/V	WIND (richting/sterkte, waar)
ETA	GESCHATTE AANKOMSTTIJD (aankomst op bestemming)	WA	WINDHOEK (windrichting – koers)

REKENWERK PER TRAJECT, ZONDER NAVIGATIEREKENAAR

- 1 Koers en lengte op de kaart meten → **TC** , **DIST** [NM]
- 2 Variatie toepassen → **MC = TC – oost-VAR** of **TC + west-VAR**
- 3 Windhoek bepalen → **WA = windrichting – TC**
- 4 In componenten splitsen → **Dwarswind = W × sin WA** **Tegenwind = W × cos WA**
- 5 Windcorrectiehoek → **WCA = dwarswind × 60 ÷ TAS** · wind van rechts +, van links –
- 6 Heading → **MH = MC + WCA**
- 7 Snelheid over grond → **GS = TAS – tegenwind** · rugwind: +
- 8 Trajecttijd → **ETE = DIST ÷ GS × 60** [min]
- 9 Overvliegtijd → **ETO = vertrektijd + ETE** , daarna **ETO = vorige ETO + ETE**
- 10 Tijdens de vlucht **ATO** invullen. Het verschil met ETO is je tijdfout voor de rest van de route

VUISTREGELS UIT HET HOOFD

SINUS UIT HET HOOFD	$30^\circ \approx 0,5 \cdot 45^\circ \approx 0,7 \cdot 60^\circ \approx 0,9$ · $90^\circ = 1,0$	COSINUS	zelfde rij terug: $0^\circ = 1,0$... $90^\circ = 0$
TAS UIT IAS	+ 2% per 1000 ft drukhoogte	MINUTEN PER NM	60 ÷ GS
1-OP-60-REGEL	Fout° = afwijking × 60 ÷ gevlogen NM	BRANDSTOF	ETE ÷ 60 × verbruik [l/h]
DAALSNELHEID 3°	ft/min ≈ GS ÷ 2 × 10	VUISCHECK WCA	$WCA \leq 10^\circ \rightarrow GS \approx TAS - \text{tegenwind}$

WELKE TIJD HOORT IN WELK BOEK		
TIJD	BOORDBOEK (HOORT BIJ HET Vliegtuig)	LOGBOEK (HOORT BIJ JOU)
HOBBS Motor aan → motor uit	JA Looptijd van de motor, meestal ook de basis voor de afrekening.	NEE Daar is in het logboek geen kolom voor.
BLOKTIJD Off-block → on-block	JA Wordt daar bijgehouden als vliegtijd van het vliegtuig.	JA, DEZE TELT Dit is de totale vliegtijd volgens FCL. Die telt voor de bevoegdheid, de ervaringseisen en de 90-dagenregel.
LUCHTTIJD Loskomen → neerkomen	ALLEEN OP VERZOEK Sommige houders noteren die er ook bij, veel niet.	NEE Puur aanvullende informatie.
URENTELLER Stand van de teller	JA Basis voor onderhoudsintervallen, TBO en het ARC.	NEE Alleen van belang voor de houder.
LANDINGEN Aantal per vlucht	JA Als kaal aantal.	JA Gesplitst in dag en nacht, voor de recente ervaring over 90 dagen.

WAT MAAR IN ÉÉN VAN DE TWEE BOEKEN HOORT	
ALLEEN IN HET LOGBOEK Jouw functie (PIC / dual / SPIC), nacht- en instrumenttijd, opmerkingen over opleiding of een check samen met de naam van de instructeur. Voor het boordboek maakt het niet uit in welke rol je vloog.	ALLEEN IN HET BOORDBOEK Alles wat technisch is. Vloeistoffen, tellerstand en vooral gebreken. De volgende piloot leest het boordboek, niet jouw logboek. Daarom staat boven het notitieveld op blad A uitdrukkelijk "Bijzonderheden · gebreken": dat is het briefje waaruit je overschrijft in het boordboek.

IN BEIDE BOEKEN
Datum · registratie · type · vertrek- en bestemmingsveld · naam van de gezagvoerder · bloktijd · landingen. Die gegevens schrijf je één keer op blad A en neem je over in beide boeken.

TWEE KANTEKENINGEN
De houder bepaalt de kolommen in het boordboek. Clubs, charterbedrijven en eigenaren van ultralichte vliegtuigen doen dat verschillend, en veel van hen gebruiken inmiddels elektronische systemen in plaats van papier. Bij twijfel geldt hun voorschrift, niet deze tabel. · Voor het logboek telt de bloktijd, niet de Hobbs-tijd. Het Hobbs-getal heb je nodig voor het boordboek en voor de afrekening; wie het in het logboek overneemt, schrijft zichzelf elke vlucht te veel uren toe.