

Little Navmap verdient een goede uitleg want zo little is het niet meer.



Vluchtplan:

- nieuw vluchtplan
- oproepen uit data base
- save vluchtplan

Plaats op de kaart:

- huisje en +-teken: uitleg: read the manual
- centreer vluchtplan
- centreer vliegtuig
- verwijder vliegtuigspoor
- terug laatste positie
- naar volgende positie

Kaartgegevens:

- meer details op kaart
- default details op kaart
- minder details op kaart

Luchthavens:

- add-on luchthavens
- harde landingsbaan
- zachte landingsbaan of baan voor watervliegtuigen
- vliegvelden die leeg zijn

Bakens, waypoints, ILS

- VOR
- NDB
- waypoint
- ILS

Airways:

- Victor routes
- Jet routes

Laat zien op kaart:

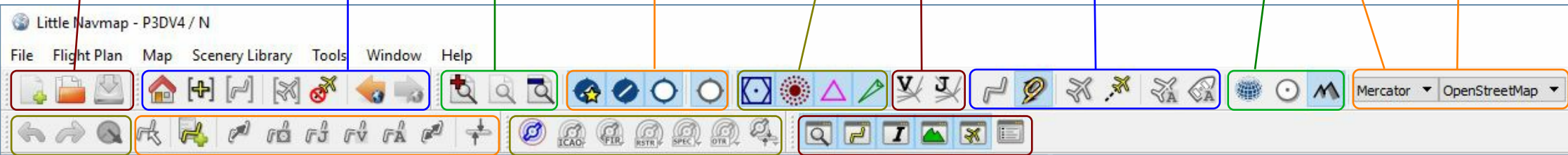
- vluchtplan
- missed approach
- vliegtuig
- afgelegd pad vliegtuig
- AI en multiplayer vliegtuig
- AI vaartuig

Laat zien op kaart:

- parallellen meridianen
- landen- en plaatsnamen
- heuvels, bergen met/zonder schaduw

Keus uit twee kaartprojecties

Keus uit negen soorten kaarten



Vluchtplan op kaart wijzigen

- verandering op kaart mogelijk/onmogelijk maken
- nieuw vluchtplan van routebeschrijving maken
- bereken een direct vluchtplan
- bereken een VOR/NDB-vluchtplan
- bereken een jetroute-vluchtplan
- bereken een Victorroute-vluchtplan
- bereken een vluchtplan met hoogte (J- of V-route) als uitgangspunt
- vluchtplan omgekeerd
- pas hoogte aan met Oost-West regel en IFR-VFR regels

Airspaces:

airspaces aan/uit zetten met daarachter zes verschillende airspaces.

Knoppen die het contact maken tussen de kaart en de

bijbehorende vensters:

- het zoekvenster (zoeken luchthaven, bakens, enz.)
- het vluchtplanvenster
- het informatievenster
- het vluchtplan-hoogtevenster (VNAV)
- het vliegtuigvenster
- de kaartlegenda

Toen Peter Dodds voor het eerst zijn Plan-G op het net zette waren we blij. Voor GA-vliegen een prachtige vluchtplanner met moving map, schitterend! Allemaal tevreden piloten, stel je dat eens voor. Toen Alexander Barthel voor het eerst Little Navmap op het net zette begonnen we weer te twijfelen. Hoe lang kan een flichtsimmer tevreden

zijn? Meestal maar kort en dat weten de ontwikkelaars van betaalde add-ons ook wel. Maar Plan-G en Little Navmap zijn beide gratis. Dus? Dus de makers van deze twee prachtige programma's zijn gewoon idealisten. Liefde voor het vak.

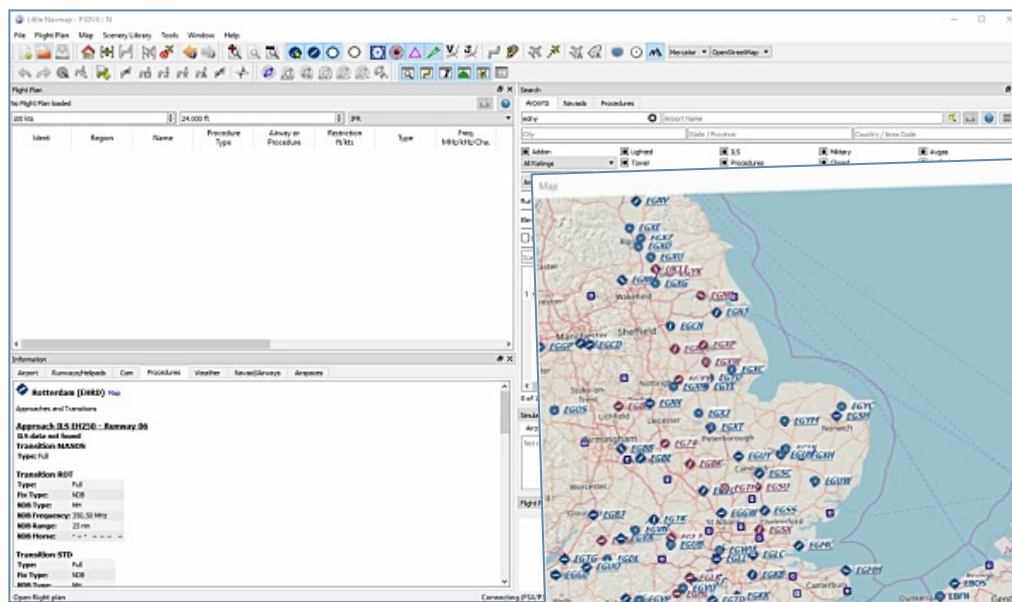
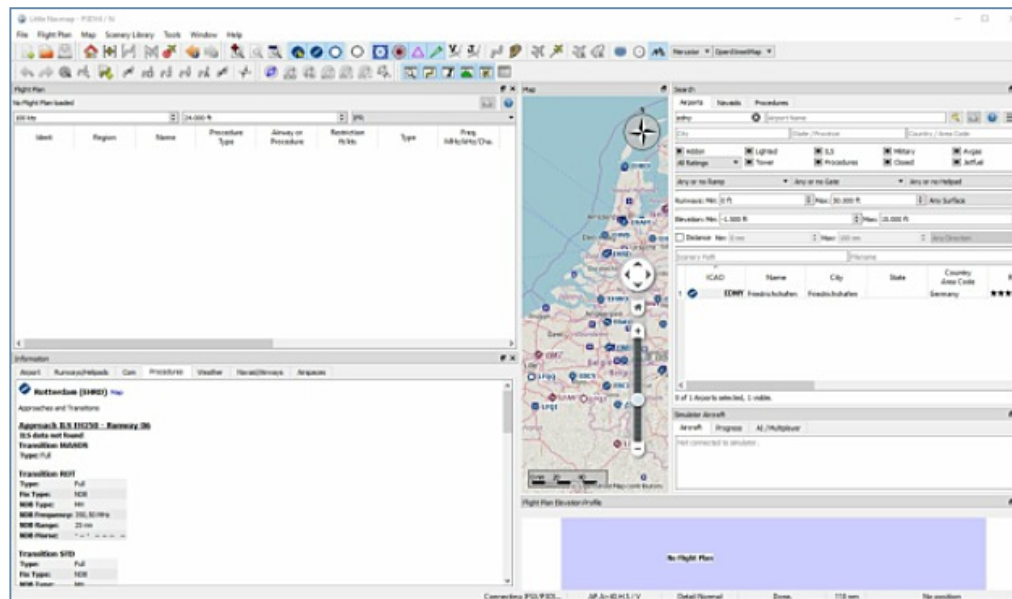
Ik ga mij hier niet wagen aan een vergelijkend warenonderzoek want dat is

voor een amateurschrijver niet te doen. Wat ik wel kan doen is Little Navmap een beetje verduidelijken want de eerste kennismaking, heb ik begrepen, verloopt niet voor iedereen gunstig. Het lint, of taakbalk bovenin kan nogal gecompliceerd overkomen. En wat doe je met gecompliceerde dingen? Je hakt ze in mootjes en gaat dan de verschillende onderdelen apart

bekijken en dat heb ik hierboven gedaan. Dan gaan ineens allerlei zaken duidelijk worden. Bijvoorbeeld vluchtplan of kaartgegevens en bakens, waypoints, ILS. Ik ben er zeker van als je dit op je gemak doet en ook Little Navmap in huis haalt, veel op zijn plaats valt. Ga naar: <https://albar965.github.io/littlenavmap.html> Daar kan je ook in een kort

overzicht de mogelijkheden en voorzieningen van het programma lezen. Installeren hoeft niet. Je plaatst alle files in een aparte map naar keuze en maakt een snelkoppeling van het executable naar je bureaublad en dan kan je starten. Vanzelfsprekend moet je Little Navmap eerst de weg wijzen naar de scenery.cfg want er moet een database aangelegd worden. En dan krijg je een beeld als hiernaast het bovenste plaatje en dat is teleurstellend want het kaartje is veel te klein. Daar gaan we iets aan doen. Je klikt in de bovenbalk van het kaartvenster en verslept dit een stuk. Dan vergroot je het kaartvenster en dan ziet het er ineens heel anders uit. Elk venster in Little Navmap kan je losmaken van het hoofdvenster en er daarmee experimenteren, groter, kleiner, enz. Als je dat dan uitgebreid gedaan hebt met verschillende vensters en je er een zootje van gemaakt hebt, ga dan naar de uitklapmenu's links bovenin naar Window. De onderste mogelijkheid daar is reset window layout, dan ben je weer terug bij het beginpunt. De praktijk leert dat je vaak alleen de kaart apart zet en vergroot. Zoek het maar uit zou ik zeggen.

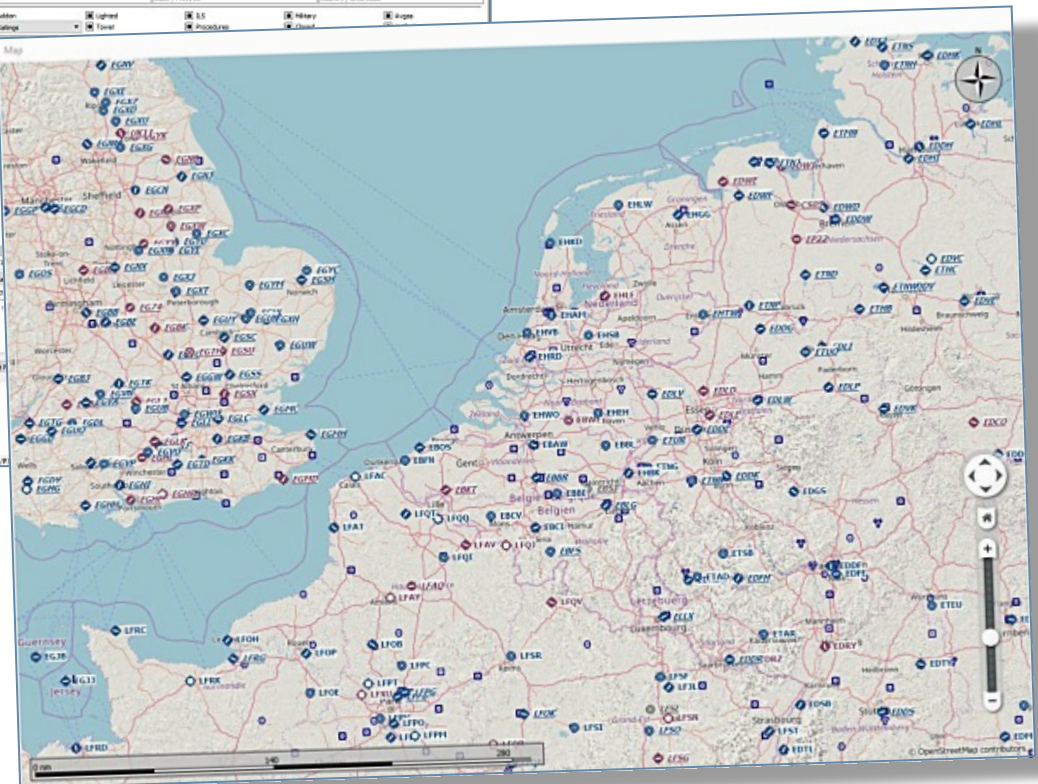
Als je, zoals ik heb aangeraden, de verschillende symbolen in het lint een beetje hebt uitgetprobeerd heb je kunnen constateren dat veel hiervan rechtstreeks in de kaart zichtbaar is. Dan is je duidelijk geworden welke functies er in het kaartgedeelte zitten. Maar ik wil er nog één extra laten zien: Hele-



maal rechts (vorige pagina) zie je OpenStreetMap. Dat is de kaart die je waarschijnlijk het meest gebruikt. De andere kaartweergaven ook eens proberen levert interessante weergaven op. Een tweede variant van OpenStreetMap geeft puur de verkeerswe-

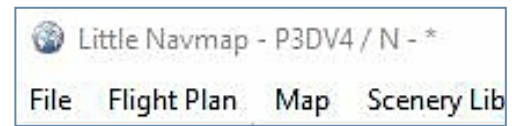
gen en andere zaken weer zoals we dat gewend zijn van een autokaart. En daarop kan je navigeren. Ik heb even gecheckt of de SLUIS VAN PIET die een belangrijk referentiepunt voor het circuit van EHMZ is, erop staat. Jazeker. Bij voldoende vergroten. Niet alle verschillende kaarten wil ik laten zien. Op de volgende pagina zie je er nog twee, de varianten CARTO light en CARTO dark waarbij de onderliggende kaart vrijwel verdwenen is, geschikt dus voor vliegen op grotere hoogten.

Maar laten we eens de andere vensters gaan bekijken en wat zij te bieden hebben. Het eerste belangrijke venster is natuurlijk Flight Plan. En ja, nu wordt het tijd dat je de officiële hand-





leiding erbij pakt. Ga naar de uitklapmenu's links bovenin en open het kopje Help. Het derde van boven: Contents (Offline, PDF) is de manual. Er zit in het begin een uitgebreide inhoudsopgave waar je rechtstreeks kunt doorkoppelen naar het betreffende hoofdstuk. Ik klik op Flight Plan Dock Window en dan begint voor ons het echte studeren. Het is niet anders.

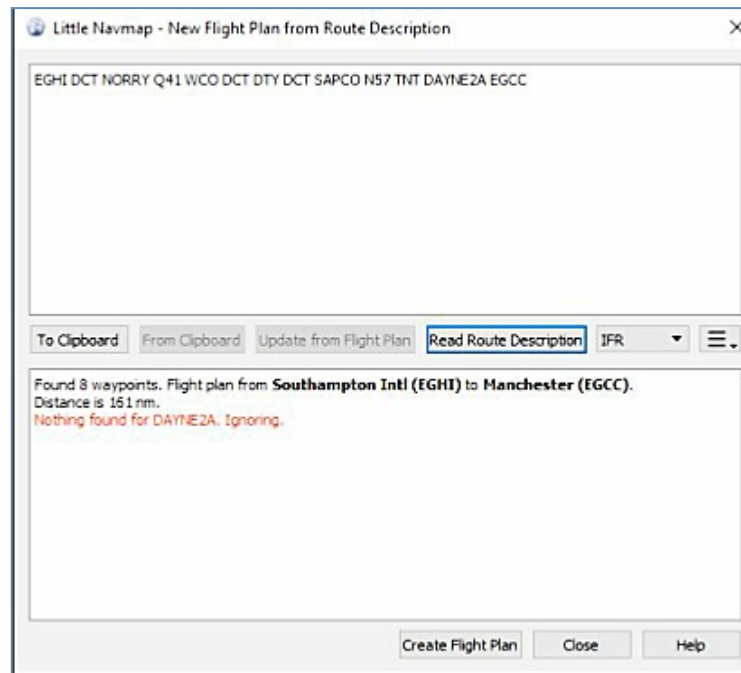
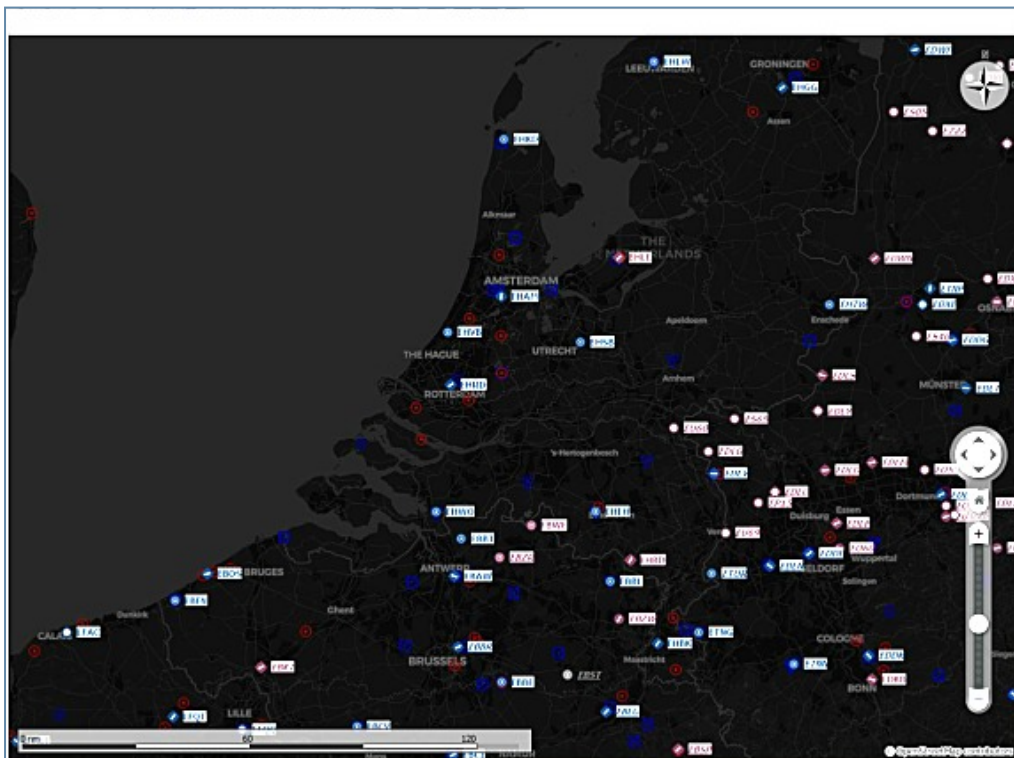


Ga naar de uitklapmenu's linksbovenin en open File en kies daar voor New Flight Plan (of klik op het betreffende icoon in het lint). Klik dan Flight Plan open en selecteer het enige op dit moment beschikbare item: New Flight Plan From Route Description. Een

nieuw vluchtplan: Dat haal ik uit de tutorials over de Dash 8 Q400 die op onze archiepagina's staan, een vlucht van Southampton naar Manchester want dat is een Victor route en dat is ook wel eens leuk voor een keertje:

EGHI DCT NORRY Q41 WCO DCT DTY DCT SAPCO N57 TNT DAYNE2A EGCC

Dat voeren we in in het bovenste venster en drukken dan op Read Route Description. In het onderste veld zien we dat dit vluchtplan is geaccepteerd behalve de DAYNE2A arrival (STAR) en die ignoret hij. Hij trekt zich daar niets van aan. Dat kan, De AIRAC waarop de laatste update van Little Navmap is gebaseerd is nr. 1707 en die is nieuwer dan die van de tutorial van de DASH 8. De STAR zal dus inmiddels zijn gewijzigd. Moeten we nog even uitzoeken. Maar, ho stop



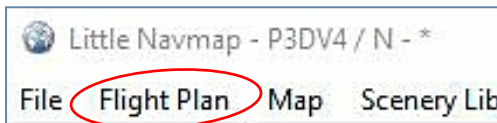
wacht even, dit was toch een flight planner voor GA en dan een STAR? Ja, op de forums was regelmatig te lezen dat men enthousiast was over het programma maar dan please, please, kunnen er ook SIDs en STARs worden ingebouwd? En zo geschiedde. Met de laatste update is dit een feit. Voor zover ik weet heeft Plan-G dat niet, maar



Plan-G heeft weer iets anders heel moois want die heeft een autopilot functie. Je kunt Little Navmap als je een abonnement hebt bij Navigraph dus updaten. Ik zou zeggen: Weg met de default database van FSX/P3D waar geen SIDs en STARs in staan,

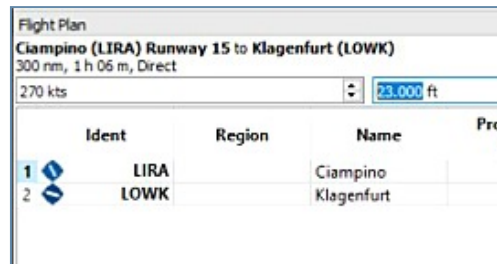
alleen approaches, het laatste stukje naar de baan toe. Druk op Create Flight Plan onder het tweede venster en voilà. Dus geen STAR, maar ook geen SID en hoe zit dat dan? Nou, EGHI, Southampton heeft geen SIDs.

We hebben nu een vluchtplan erin staan maar echt bevredigend is het nog niet want de STAR werd niet herkend door Little NavMap en Southampton heeft geen SIDs terwijl het ons natuurlijk om de SIDs en STARs ging. We gaan het eens helemaal van scratch opbouwen.



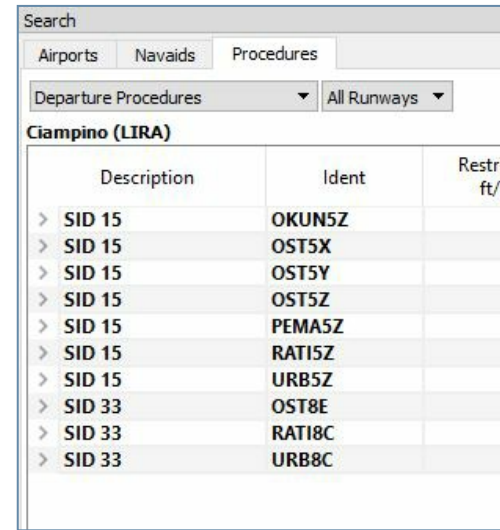
Als je een nieuw vluchtplan wilt maken met behulp van het venster waar we zojuist mee gewerkt hebben kan je

net zo goed meteen op Flight Plan drukken en daarna gaan we invullen: LIRA LOWK. We gaan vliegen van Ciampino (Rome) naar Klagenfurt in Oostenrijk in het bovenste venster. Dan Read Route Description en dan Create Flight Plan. We hebben dan in het venster Flight Plan en in de kaart een rechtstreekse vlucht staan:

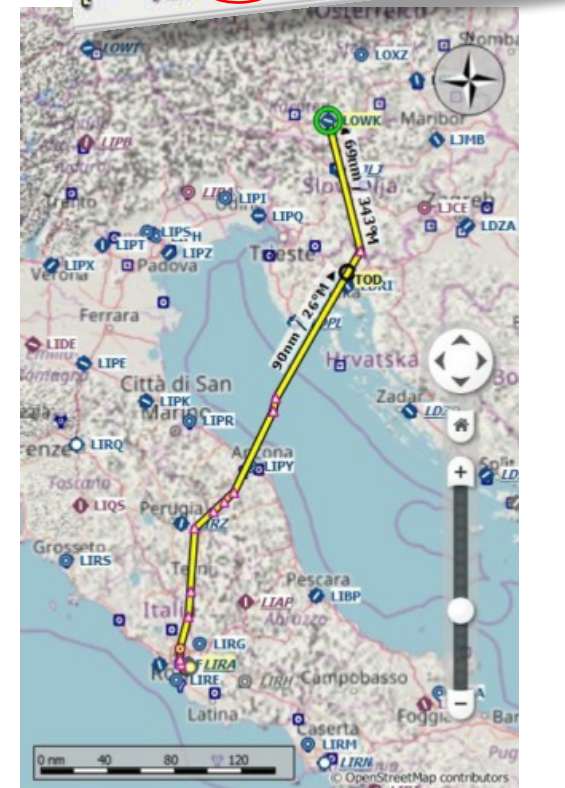


We gaan met de supersnelle Learjet 35A en ik heb net de hoogte naar 23.000ft gebracht. De afstand is groot genoeg om een beetje hoger te gaan en snelheid te winnen. Klik dan met de rechtermuisknop op LIRA en de twee bovenste mogelijkheden zijn interessant. Ten eerste: Show Information. Dan krijg je uitgebreide informatie over LIRA inclusief twee weerberichten (of meer) in het Informationvenster. Ten tweede Show Procedures want daar gaan we op zoek naar een geschikte SID voor de richting waarin we vliegen. Nog even de plattegrond van de luchthaven zien? Klik op het blauwe woordje Map in het informatievenster of rechtstreeks in de kaart op LIRA. Precies, plaatjes zeggen mee dan praatjes. Als we op Show Procedures hebben gedrukt krijgen we

in het Search (Zoek)-venster, een belangrijk venster voor ons, de procedures van LIRA te zien. In het linkse uitklapvenster daaronder kies je voor Departure Procedures:



Alle SIDs voor baan 15 en baan 33. Ga ze maar eens proberen. Even klikken op een SID en dan komt die in de kaart. Er zitten mooie spaghetti-Sids bij. Ik kies voor baan 15 en de SID URB5Z, die is mooi rechtstreeks maar je dient natuurlijk te beseffen dat jij als piloot dit niet bepaalt maar dat ATC dit doet. Goed, met de rechtermuisknop op deze SID klikken en dan kies je voor: Use LIRA and SID 15 URB5Z as departure en dan wordt hij aan de route gekoppeld. Hier rechtsboven het plaatje. Dan klik ik in het lint op jetroute want we moeten de route nog bepalen. Ik kan ook het symbooltje met de -A- drukken en Little NavMap laten bepalen of het een jetroute of Victorroute is.



En dan krijgen we het het altijd spannende gedeelte van de STAR en de approach en de transition en menigeen heeft al na een paar uurtjes STAR en een time out aangevraagd en wat Paracetamolletjes. Waar zit het probleem? Je denkt dat het allemaal logisch in elkaar zit en dat is ook wel zo maar toch ook weer niet. Bovendien zijn wij flightsimmers verkeerd bezig want wij proberen vier functies tegelijk te vervullen: captain, co-pilot, dispatch-medewerker en airtraffic-controller. Het eerste gedeelte, de STAR, is meestal vrij logisch. De windrichting tijdens het landen bepaalt welke baan we gebruiken. Maar als er twee parallel banen zijn heb je al weer twee approaches die niet erg lijken op elkaar en wat moet ik dan nu beslissen. Niets dus, ATC bepaalt de approach. En in approaches kunnen ook varianten voorkomen omdat ATC voldoende 'armslag' moet houden. ATC heeft de taak alle vliegtuigen die op het veld aanstormen netjes in een treintje te zetten met zoveel mogelijk gelijke tussenpozen. Daar hebben ze gereedschappen voor zoals holdings waarin ze vliegtuigen kunnen parkeren maar ook verschillende approaches, de een wat meer met een omweg en de ander meer rechtstreeks. Een mooi voorbeeld is de ILS-landing op baan 18R van Schiphol. Daar bestaat een approach via waypoint NIRSI die een rare lus maakt en een andere die veel rechtstreekser is. Beide approaches beginnen op SOGUL, het einde van STAR REDFA1A. Je mag het nakij-

ken. Als dus meerdere toestellen daar vanuit het zuidwesten komen aanderen zou je de snelste via NIRSI kunnen sturen zodat hij een beetje kan afkoelen. Conclusie: pieker er niet te veel over, over de logica. Het is wel een goed gebruik om je vooraf een beetje in de STARs te verdiepen bij een multiplayervlucht zodat je niet met die watzeggu(?)-ervaring zit als je een andere STAR krijgt en moet vragen: Please repeat? Niet professioneel.

Voor Klagenfurt neem ik een makkelijke: KLAG1A voor baan 28. Ik rechtsklik op LOWK, de onderste post in het vluchtplan en kies daar voor Show procedures. Van het rijtje STARs kies ik KLAG1A. Ik rechtsklik op die STAR en kies voor: Use LOWK and STAR KLAG1A as destination, dan wordt de STAR aan de route gekoppeld. Die STAR zet je al rechtstreeks en in de juiste richting in de 'trechter' van de ILS. Geen approach meer nodig. In de lijst van arrivals op Klagenfurt kom je ook Approach ILS 28R tegen, die is nog wat rechtstreekser. ATC mag het zeggen wat je moet doen. En als ATC aan het koffiedrinken is ga je zelf even op de stoel van ATC zitten. Als je dit alles nu ook werkelijk in het programma



hebt uitgevoerd heb je natuurlijk ook de hele tijd de ontwikkelingen gevolgd in de afbeelding rechtsonder, het Flight Plan Elevation Profile, laten we het kortweg je VNAV noemen met daarop TOD, de Top Of Descent een uiterst belangrijk punt: wanneer begin je met de afdaling. Eigenlijk is alles wel duidelijk hieraan en het is een gewaardeerd instrument. Plan-G heeft

hem ook maar toen ik ermee werkte moest ik eerst de hoogtegegevens van alle landstreken van het internet importeren. Ik weet niet hoe dat nu zit bij Plan-G. In Little Navmap zit het standaard.

En de aandachtige lezertjes hebben ook gezien dat de hoogterestricties voor de STAR (en ook de SID) netjes op de kaart staan aangegeven. Soms moet je even vergroten om dat allemaal goed te kunnen lezen. Trouwens die gegevens staan ook in het vluchtplan in de kolom Restriction ft/kts. In het Searchvenster staan ook meerdere mogelijkheden. Je kunt zoeken op Procedures wat we nu gedaan hebben, maar ook op airports. Als je een airport wilt zoeken op ICAO-code is het beter eerst even de toetsencombinatie Ctrl + R in te drukken dan zet je de (omvanrijke) database weer op zijn beginpunt. Datzelfde geldt voor de Nav aids.

Dit artikel is bedoeld om je een beetje wegwijs te maken nadat je van de eerste schrik bekomen bent als je het hebt opgestart. Als je dit allemaal doorhebt blijft er niks anders over dan de manual erbij te pakken. Sterkte!

Erik.

