

HINWEISE ZUM AUSFÜLLEN DES FLUGPLANFORMULARS

ALLGEMEIN

Das im Folgenden beschriebene Format und die Art, wie die Daten einzusetzen sind, ist genauestens einzuhalten.

Die Daten sind beginnend bei der ersten freien Stelle des jeweiligen Feldes einzusetzen, nicht benützte Felder bzw. Stellen eines Feldes sind freizulassen.

Besonders ist darauf zu achten, dass keine Punkte, Beistriche, Bindestriche oder falsche Schrägstriche verwendet werden.

Alle Zeitangaben haben in UTC (Universal Time Coordinated = koordinierte Weltzeit) zu erfolgen.

Die schraffierten Zeilen vor Feld 3 werden von der Meldestelle für Flugverkehrsdienste (ARO), die den Flugplan weiterleitet, ausgefüllt.

Unter der Bezeichnung „Flugplatz“ werden auch andere Abflug- bzw. Landeplätze, die nicht Flugplatz sind, die jedoch von bestimmten Luftfahrzeugarten (z.B. Hubschrauber) verwendet werden, verstanden.

Einige Österreich betreffende ergänzende Vorschriften (z.B. zwecks automatischer Verarbeitung) sind bei den einzelnen Punkten gesondert in Kursivschrift hervorgehoben.

VORSCHRIFTEN FÜR DAS EINTRAGEN DER ATS-DATEN

Der/Die verantwortliche Pilot/In oder ein befugter Vertreter hat die Felder 7-19 gemäß den internationalen Vorschriften (ICAO-Doc. 4444 und EUROCONTROL CFMU/Handbuch, Teil IFPS) ergänzt durch die von den einzelnen Staaten verlautbarten Vorschriften auszufüllen.

Bei der Weiterleitung werden vorerst nur die Felder 7-18 übermittelt (Eingereichter Flugplan - FPL); das FELD 19 ist erst auf Grund einer eventuellen Anforderung (RQS) seitens einer ATS-Stelle bzw. CFMU als Ergänzungsflugplan (SPL) zu übermitteln.

Auf Anfrage informieren die Bediensteten von VFSS oder des jeweiligen TERM Office über alle Vorschriften im Zusammenhang mit dem Flugplan.

FELD 7: LUFTFAHRZEUGKENNUNG

Einzusetzen ist eine der folgenden, aus höchstens 7 alphanumerischen Zeichen bestehenden Luftfahrzeugkennungen:

- das Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen, z.B. OELAC, OE9435, 4XBCD, wenn
 - das vom Luftfahrzeug verwendete Funktelefonie-Rufzeichen mit dem Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen übereinstimmt, z.B. OELAC, oder diesem die ICAO-Funkbezeichnung des Luftfahrzeughalters vorangesetzt wird, z.B. AUSTRIAN OELAC;
 - das Luftfahrzeug keine Funkausrüstung hat

- die ICAO-Bezeichnung des Luftfahrzeughalters, gefolgt von der Flugkennung (z.B. AUA802, KLM511, DLH213), wenn das verwendete Funktelefonie-Rufzeichen des Luftfahrzeuges aus der ICAO-Funkbezeichnung des Luftfahrzeughalters und der Flugkennung besteht.
- Coderufzeichen bei Such- und/oder Rettungsübungen (z.B. SAREX1, RESCUE1)

Anmerkung: Die Luftfahrzeugkennungen sind im Flugplan unter „REG/...“ mit dem Zusatz „RESCUE EXERCISE“ bzw. „RESCUE MISSION“ anzuführen.

Bei Verbandsflügen ist das Luftfahrzeugkennzeichen des führenden Luftfahrzeuges anzugeben. Im FELD 18 sind nach „REG/...“ sämtliche Kennzeichen anzugeben.

Anmerkung: Bestimmungen über die Anwendung des Funktelefonie-Rufzeichens sind im ICAO-Anhang 10, Teil II, Kapitel 5, enthalten.

Die ICAO-Bezeichnungen und Funkbezeichnungen der Luftfahrzeughalter sind im ICAO DOC 8585 „DESIGNATORS FOR AIRCRAFT OPERATING AGENCIES, AERONAUTICAL AUTHORITIES AND SERVICES“ enthalten.

FELD 8: FLUGREGELN, ART DES FLUGES

1. Flugregeln (1 Buchstabe)

Einzusetzen ist einer der folgenden Buchstaben:

- I bei IFR
- V bei VFR
- Y wenn zuerst IFR, dann VFR
- Z wenn zuerst VFR, dann IFR

2. Art des Fluges (1 Buchstabe)

Einzusetzen ist ein Buchstabe (der Buchstabe wird durch die einzelnen Staaten individuell verwendet), wenn dies von der zuständigen ATS-Behörde verlangt wird.

In Österreich werden folgende Angaben verlangt:

- B bei österreichischen Militärflügen innerhalb der FIR WIEN
- S bei Flügen im Fluglinienverkehr
- N bei Flügen im Bedarfsluftverkehr
- G bei Flügen der Allgemeinen Zivilluftfahrt
- M bei Militärflügen
- X bei Flügen, die nicht unter die o.a. Beispiele einzuordnen sind

FIR WIEN: Bei Dienstflügen des Bundes (z.B. Bundesministerium, Bundesamt) ist „X“ einzusetzen.

FELD 9: ANZAHL DER LUFTFAHRZEUGE, LUFTFAHRZEUGTYPE, KATEGORIE FÜR WIRBELSCHLEPPENBILDUNG

1. Anzahl der Luftfahrzeuge (1 oder 2 Ziffern)

ist nur einzusetzen, wenn es sich um mehr als EIN Luftfahrzeug handelt.

2. Luftfahrzeugtype (2 bis 4 Buchstaben)

Einzusetzen ist eine der folgenden Varianten:

- die entsprechende Typenbezeichnung gemäß ICAO DOC 8643 „AIRCRAFT TYPE DESIGNATORS“
- „ZZZZ“, wenn keine ICAO-Typenbezeichnung festgelegt wurde bzw. bei Verbandsflügen mit Luftfahrzeugen verschiedener Typen; zusätzlich ist in FELD 18 unter „TYP/...“ die (Anzahl und) Type/n des/der Luftfahrzeuge/s anzugeben.

FIR WIEN: Für spezielle Luftfahrzeuge (ohne ICAO-Typenbezeichnung) können innerhalb der FIR WIEN folgende Bezeichnungen verwendet werden:

- *GYRO* *Ultralight/Microlight Autogyro*
- *GLID* *Glider*
- *SHIP* *Airship (Luftschiff)*
- *BALL* *Balloon (Freiballon)*
- *ULAC* *Ultralight/Microlight Aircraft*
- *UHEL* *Ultralight/Microlight Helicopter*

3. Kategorie für Wirbelschleppenbildung (1 Buchstabe)

Einzusetzen ist einer der folgenden Buchstaben:

- L (LIGHT) LFZ mit einer höchstzulässigen Startmasse von 7.000 KG (15.500 LB) oder weniger
- M (MEDIUM) LFZ mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 7.000 KG (15.500 LB), jedoch weniger als 136.000 KG (300.000 LB)
- H (HEAVY) LFZ mit einer höchstzulässigen Startmasse von 136.000 KG (300.000 LB) oder mehr
- J (SUPER) zurzeit nur Airbus A380-800

FELD 10: AUSRÜSTUNG

1. Funk- und Navigationsausrüstung (COM/NAV/APCH)

Einzusetzen ist:

- N wenn keine Funk- und Navigationsausrüstung (COM/NAV/APCH) vorhanden oder diese nicht betriebsbereit ist; ergänzend ist in FELD 18 „STS/NORDO“ einzutragen.

oder:

- S wenn Funk- und Navigationsausrüstung (COM/NAV/APCH) den Erfordernissen für die gesamte Flugstrecke entspricht und in Betrieb ist (=Standardausrüstung).

Anmerkung: Die Standardausrüstung umfasst in Österreich VHF RTF, ADF, VOR, ILS und DME. Der ATS-Behörde eines Staates steht es jedoch frei, eine andere Standardausrüstung festzulegen. Ist Standardausrüstung und eine zusätzliche Ausrüstung vorhanden, so ist der Buchstabe „S“ und danach die zusätzliche Ausrüstung in alphabetischer Reihenfolge einzusetzen.

und/oder einer oder mehrere der nachstehend angeführten Buchstaben entsprechend der verfügbaren und betriebsbereiten Funk- und Navigationsausrüstung:

- C LORAN C
- D DME (Entfernungsmessgerät)
- E DECCA
- F ADF (Radiokompass)
- G GNSS (Global Navigation Satellite System)
- H HF RTF (Kurzwellen-Sprechfunk)
- I Trägheitsnavigation (Inertial Navigation)
- J Datenverbindung (Data link); ergänzend ist in FELD 18 die Ausrüstung unter Voraussetzung von „DAT/...“, gefolgt von einem oder mehreren Buchstaben, je nach Erfordernis, anzugeben.
- K MLS (Mikrowellenlandesystem)
- L ILS (Instrumentenlandesystem)
- O VOR (UKW-Drehfunkfeuer)
- R RNP (Required Navigational Performance)

Anmerkung: Der Buchstabe „R“ bedeutet, dass das Luftfahrzeug die vorgeschriebene Ausrüstung für die Strecke, das Streckensegment und/oder für das betreffende Gebiet mitführt. Die Ausrüstung für RNAV für IFR-Flüge in Europa ist verpflichtend. Ausgenommen sind Staatsluftfahrzeuge. Bei Fehlen von „R“ ist ergänzend im FELD 18 „STS/NONRNAV“ einzutragen.

FIR WIEN: Für Österreich gilt RNAV über F195.

- T TACAN
- U UHF RTF (Dezimeterwellen-Sprechfunk)
- V VHF RTF (Ultrakurzwellen-Sprechfunk)
- W RVSM
- X Verwendung, wenn von ATS bestimmte Angaben gefordert werden.

FIR WIEN: Der Buchstabe „X“ ist für Flüge innerhalb der FIR WIEN einzusetzen, wenn das Luftfahrzeug mit einer Luftfahrzeugfunkstelle ausgerüstet ist, jedoch an Board niemand eine gültige Sprechfunkberechtigung besitzt; zusätzlich ist in FELD 18 „COM/NO RTF RATING“ einzutragen.

- Y 8.33 KHZ Sender

FIR WIEN: für IFR-Flüge über FL 195 innerhalb der FIR WIEN verpflichtend; Ausnahmen/Abweichungen von der Regelung sind in der AIP veröffentlicht. Das Fehlen des Buchstabens „Y“ wird als Fehlen einer 8.33 khz-bandfähigen Ausrüstung angesehen.

- Z andere Ausrüstung; zusätzlich ist im FELD 18 die andere Ausrüstung unter der Voraussetzung der jeweils zutreffenden Abkürzung „COM/...“ oder „NAV/...“ genau anzugeben.

2. Surveillance-Ausrüstung (1 bis 2 Buchstaben)

Einzusetzen ist einer der folgenden Buchstaben, um die verfügbare und betriebsbereite Ausrüstung zu bezeichnen:

- N keine Ausrüstung vorhanden (oder nicht betriebsbereit)
- A Transponder - Modus A (4 Ziffern - 4096 Kodes)
- C Transponder - Modus A (4 Ziffern - 4096 Kodes) und Modus C
- S Transponder - Modus S mit Druckhöhenübermittlung und Übermittlung der Luftfahrzeugidentifizierung
- P Transponder - Modus S mit Druckhöhenübermittlung, aber ohne Übermittlung der Luftfahrzeugidentifizierung
- I Transponder - Modus S mit Übermittlung der Luftfahrzeugidentifizierung, aber ohne Druckhöhenübermittlung
- X Transponder - Modus S ohne Übermittlung der Luftfahrzeugidentifizierung und ohne Druckhöhenübermittlung

und zusätzlich (falls zutreffend):

- D ADS (Automatic Dependent Surveillance) -Tauglichkeit

FIR WIEN: *Innerhalb der FIR WIEN haben IFR-Flüge und Überlandsichtflüge bei Nacht einen betriebsbereiten SSR-Transponder mitzuführen, der zu gewährleisten hat, dass Abfragen nach Modus A in 4096 Kodes und Abfragen nach Modus C in Verbindung mit einer automatischen Druckhöhenübermittlung beantwortet werden können.*

FELD 13: ABFLUGPLATZ, ZEIT

1. Abflugplatz (4 Buchstaben)

Einzusetzen ist eine der folgenden Varianten:

- die 4-buchstabile ICAO-Ortskennung des Abflugplatzes
- „ZZZZ“, wenn dem Abflugplatz keine ICAO-Ortskennung zugeordnet wurde; Zusätzlich ist in FELD 18 unter „DEP/...“ der Name des Abflugplatzes einzusetzen.
- „AFIL“ bei Flugplanaufgabe im Fluge; Zusätzlich ist in FELD 18 unter „DEP/...“ der Name des Abflugplatzes und - falls verfügbar - die tatsächliche Abflugzeit einzusetzen.

2. Zeit (4 Ziffern)

Einzusetzen ist eine der folgenden Varianten:

- die voraussichtliche Abblockzeit (EOBT)

Anmerkung: „Voraussichtliche Abblockzeit“ ist der voraussichtliche Zeitpunkt, zu welchem das Luftfahrzeug die mit dem Abflug in Verbindung stehenden Bewegungen beginnen wird (z.B. taxi, push-back)

- die tatsächliche oder voraussichtliche Überflugzeit über jenem Punkt der Flugstrecke, von dem der Flugplan gelten soll, bei Flugplanaufgabe im Fluge (AFIL).

FIR WIEN: *Innerhalb der FIR WIEN ist der Zeitpunkt der Flugplanabgabe einzutragen.*

FELD 15: REISEGESCHWINDIGKEIT, FLUGHÖHE, FLUGSTRECKE

Einzusetzen ist die erste Reisegeschwindigkeit und die erste Reiseflughöhe, dann dem Pfeil folgend die Streckenbeschreibung entsprechend den Vorschriften ICAO DOC 4444 und CFMU-Handbuch (Teil IFPS).

Anmerkung: Wird ein Flugplan an IFPS geschickt, müssen die Eintragungen im FELD 15 zu der angegebenen Luftfahrzeugtype passen, da IFPS diese Daten überprüft und den Flugplan allenfalls zurückweist (REJ).

1. Reisegeschwindigkeit

Einzusetzen ist für den ersten Streckenabschnitt oder für die gesamte Flugstrecke die wahre Eigengeschwindigkeit (TAS) in einer der folgenden Varianten:

- in Knoten, ausgedrückt durch „N“, gefolgt von 4 Ziffern; z.B. „N0485“;
- in Stundenkilometern, ausgedrückt durch „K“, gefolgt von 4 Ziffern, sofern dies von der jeweils zuständigen ATS-Behörde vorgeschrieben ist; z.B. „K0830“;
- als Mach-Zahl in Hundertstel (nächstes Hundertstel), ausgedrückt durch „M“, gefolgt von 3 Ziffern; z.B. „M082“;

2. Flughöhe

Einzusetzen ist die geplante Reiseflughöhe für den ersten Streckenabschnitt oder für die gesamte Flugstrecke in einer der folgenden Varianten:

- als Flugfläche (1013,2 HPA), ausgedrückt durch „F“, gefolgt von 3 Ziffern; z.B. „F085“, „F100“;
- als Flughöhe (Altitude) in Hundert-Fuß-Einheiten, ausgedrückt durch „A“, gefolgt von 3 Ziffern; z.B. „A045“, „A100“;
- als Flugfläche in Meter (Standard Meter, 1013,2 HPA) in Zehn-Meter- Einheiten, ausgedrückt durch „S“, gefolgt von 4 Ziffern, sofern dies von der jeweils zuständigen ATS-Behörde vorgeschrieben ist; z.B. „S0990“, „S1130“;
- als Flughöhe (Altitude) in Zehn-Meter-Einheiten, ausgedrückt durch „M“, gefolgt von 4 Ziffern; z.B. „M0840“;
- „VFR“ bei VFR-Flügen

3. Flugstrecke (einschließlich Änderung der Geschwindigkeit, der Flughöhe und/oder der Flugregeln)

Flüge auf ATS-Strecken

Einzusetzen ist eine der folgenden Varianten:

- die Bezeichnung der ersten ATS-Strecke, wenn der Abflugplatz auf der ATS-Strecke liegt bzw. mit dieser verbunden ist (und in chronologischer Reihenfolge alle weiteren ATS-Strecken).

Anmerkung: Wenn die „upper“ und „lower“ ATS-Strecke gleich verlaufen, kann bei einem RQ FL im „upper airspace“ am Beginn der Streckenbeschreibung sowohl entweder die „upper“ oder die „lower“ ATS-Strecke eingetragen werden; z.B. „N0440F310 PUBEG (U)M725 GRZ ...“

- wenn der Abflugplatz nicht auf der ATS-Strecke liegt bzw. mit dieser verbunden ist, die Buchstaben „DCT“ (siehe Anmerkung zu DCT) gefolgt von dem Punkt, ab dem auf der

ersten ATS-Strecke geflogen wird, gefolgt von der Bezeichnung der ATS-Strecke (und in chronologischer Reihenfolge alle weiteren ATS-Strecken).

Außerdem ist jeder Punkt einzusetzen, bei dem entweder eine Änderung der Geschwindigkeit, der Flughöhe, der ATS-Strecke und/oder der Flugregeln geplant ist

- gefolgt - nach jeder Änderung - von der Bezeichnung des nächstfolgenden ATS-Streckenabschnittes, auch wenn der Flug auf der ATS-Strecke fortgesetzt wird.

Anmerkung: Wenn ein Übergang von einer unteren zu einer oberen ATS- Strecke, welche die gleiche Richtung haben, geplant ist, ist die Angabe des Übergangspunktes nicht erforderlich.

oder:

- gefolgt von den Buchstaben „DCT“ (siehe Anmerkung zu DCT), wenn der nächste Punkt, zu dem geflogen wird, außerhalb einer festgelegten ATS-Strecke liegt, es sei denn, beide Punkte werden durch geographische Koordinaten definiert.

Flüge außerhalb festgelegter ATS-Strecken

Einzusetzen sind Punkte, die normalerweise nicht mehr als 30 Minuten Flugzeit oder 370KM (200NM) voneinander entfernt liegen, einschließlich jener Punkte, ab denen eine Änderung der Geschwindigkeit, der Flughöhe, des Kurses oder der Flugregeln geplant ist.

Wenn von der/den zuständigen ATS-Behörde/n vorgeschrieben, so ist bei Flügen, die vorwiegend in Ost/West-Richtung und zwischen 70°N und 70°S operieren, die Flugstrecke durch Punkte in geographische Koordinaten in ganzen oder halben Breitengraden und jeweils im Abstand von 10 Längengraden anzugeben.

Außerhalb der vorgenannten Breiten, ist die Flugstrecke durch Punkte in geographischen Koordinaten in ganzen Breitengraden und jeweils im Abstand von 20 Längengraden anzugeben.

Der Abstand zwischen den angegebenen Punkten soll eine Stunde Flugzeit nicht übersteigen. Falls erforderlich, sind zusätzliche Punkte festzulegen.

Für Flüge, die vorwiegend in Nord/Süd-Richtung operieren, ist die Flugstrecke durch Punkte in geographischen Koordinaten in ganzen Längengraden und jeweils im Abstand von 5 Breitengraden anzugeben.

Einzusetzen sind die Buchstaben „DCT“ (siehe Anmerkung zu DCT) zwischen aufeinander folgenden Punkten, es sei denn, beide Punkte werden entweder durch geographische Koordinaten oder Richtung und Entfernung zu einer Funknavigationsanlage definiert.

Anmerkung zu DCT:

FIR WIEN: Für jene Teile der Flugstrecke, die innerhalb der FIR WIEN liegen, dürfen die Buchstaben „DCT“ nur eingesetzt werden:

- für österreichische Militärflüge, wenn es ihr Auftrag verlangt
- für allgemeine Vermessungsflüge

Für die Flugstreckenbeschreibung sind nur die nachfolgend angeführten Eintragungen a) bis f) zu verwenden und die einzelnen Eintragungen durch Zwischenräume zu trennen.

a) ATS-Strecke (2 bis 7 Zeichen)

Einzusetzen ist die für die Strecke oder Teil der Strecke festgelegte Kurzbezeichnungen einschließlich, wo zweckmäßig, der Kurzbezeichnung der Standard-Instrumenten An- bzw. Abflugstrecke; z.B. „SNU2A“, „P978“, „UM141“, „GAMLI4W“;

b) Markierungspunkte (2 bis 11 Zeichen)

- die für den Punkt bzw. Funknavigationsanlage festgelegte Bezeichnung (Kennung) (2 bis 5 Zeichen); z.B. „ZW“, „INN“, „OSPEN“;

oder

- wenn keine Bezeichnung (Kennung) festgelegt wurde, erfolgt die Angabe

1. in vollen Graden (7 Zeichen)

2 Ziffern für die geographische Breite in Graden, gefolgt von „N“ (Nord) oder „S“ (Süd);
3 Ziffern für die geographische Länge in Graden, gefolgt von „E“ (Ost) oder „W“ (West).
Zur Vervollständigung der Datengruppe sind gegebenenfalls jeweils die ersten Stellen mit Nullen aufzufüllen. z.B. „46N078W“, „08N005W“;

oder

2. in Graden und Minuten (11 Zeichen)

4 Ziffern für die geographische Breite in Graden und Minuten, gefolgt von „N“ (Nord) oder „S“ (Süd); 5 Ziffern für die geographische Länge in Graden und Minuten, gefolgt von „E“ (Ost) oder „W“ (West). Zur Vervollständigung der Datengruppe sind gegebenenfalls jeweils die ersten Stellen mit Nullen aufzufüllen. z.B. „4620N07805W“, „0820N00531W“;

oder

3. mittels Angabe der Richtung und Entfernung von einer Funknavigationshilfe (8 oder 9 Zeichen)

Die Kennung der Funknavigationshilfe (normalerweise VOR) (2 oder 3 Buchstaben), dann die missweisende Peilung von der Funknavigationshilfe (3 Ziffern) und die Entfernung in NM von der Funknavigationshilfe (3 Ziffern). Zur Vervollständigung der Datengruppe sind gegebenenfalls jeweils die ersten Stellen der Zifferngruppen mit Nullen aufzufüllen. z.B. „DUB180040“ (= VOR DUB 180° MAG, 40 NM);

c) Änderung der Geschwindigkeit oder Flughöhe (höchstens 21 Zeichen)

Einzusetzen ist der Punkt, bei dem eine Änderung der Geschwindigkeit (TAS 5 % bzw. 0,01 Mach oder mehr) oder der Flughöhe geplant ist, gefolgt von einem Schrägstrich und der Reisegeschwindigkeit und Reiseflughöhe - auch dann, wenn die Änderung nur einer dieser beiden Angaben geplant ist. z.B. „LN/N0280A045“, „46N078W/M082F330“, „DUB180040/N0350M0840“;

d) Flugregelwechsel (höchstens 3 Zeichen)

Einzusetzen ist der Punkt, bei dem der Flugregelwechsel (und eventuell ein Geschwindigkeitswechsel) geplant ist, gefolgt von einem Zwischenraum und einer der folgenden Buchstabengruppen:

- „VFR“ wenn von IFR zu VFR; z.B. „SBG VFR“
- „IFR“ wenn von VFR zu IFR; z.B. „SBG/N0280F090 IFR“

FIR WIEN: Für jene Teile der Flugstrecke, die innerhalb der FIR WIEN liegen, dürfen im FELD 15 nur ATS-Strecken, vordefinierte Streckenführungen und in der AIP verlautbarte 3- bzw. 5-buchstabile Meldepunkte verwendet werden.

Der Flugregelwechsel ist im FELD 15 nur nach einem verlautbarten Meldepunkt einzutragen. Ist jedoch ein Flugregelwechsel abseits eines verlautbarten Meldepunktes geplant, ist im FELD 15 der Meldepunkt und im FELD 18 nach „STS/...“ Richtung und Entfernung zu diesem Meldepunkt, wo der tatsächliche Flugregelwechsel stattfinden wird, anzugeben. z.B. „STS/SBG090020Y“;

Erfolgt der Abflug nach IFR und der Flugregelwechsel auf VFR bereits über dem Abflugfix, ist nach der 3-buchstabigen Bezeichnung des Abflugfixes ein „D“ anzufügen. z.B. bei ADEP LOWI: „RTTD VFR“;

Z-Flüge, die über einem Ablauffix des Zielflugplatzes (z.B. STO, SNU, GRZ etc.) auf IFR übergehen, haben im FELD 15 nach der Angabe des Flugregelwechsels keine weiteren ATS-Strecken anzugeben. z.B. bei DEST LOWW: „SNU/N0120F050 IFR“;

Für Y-Flüge mit ADEP innerhalb der FIR WIEN und Streichung des IFR-Status außerhalb der FIR WIEN, muss der „Cancellation Point“ im FELD 18 unter „STS/...“ eingetragen werden. z.B. „STS/KPT Y“;

e) Reisesteigflug (höchstens 28 Zeichen)

Einzusetzen ist - jeweils ohne Zwischenraum:

- Der Buchstabe „C“, gefolgt von einem Schrägstrich, dann der Punkt, ab dem der Beginn des Reisesteigfluges geplant ist, gefolgt von einem Schrägstrich, dann die Geschwindigkeit während des Reisesteigfluges und die beiden Flughöhen, die während des Reisesteigfluges besetzt sind. z.B. „C/48N050W/M082F290F350“;

oder

- Der Buchstabe „C“, gefolgt von einem Schrägstrich, dann der Punkt, ab dem der Beginn des Reisesteigfluges geplant ist, gefolgt von einem Schrägstrich, dann die Geschwindigkeit, die während des Reisesteigfluges beibehalten wird und die Flughöhe, über der der Reisesteigflug geplant ist, gefolgt von den Buchstaben „PLUS“. z.B. „C/48N050W/M082F090PLUS“;

f) STAY-Indicator

Der STAY-Indicator wurde von IFPS eingeführt, um die Möglichkeit zu schaffen, geplante Zeitverzögerungen während eines Fluges aufgrund besonderer en-route Aktivitäten (z.B. Trainingsflüge, Fotoflüge, Vermessungsflüge etc) in den Flugplan einzuarbeiten. Der STAY-Indicator kann nur für Flüge innerhalb der IFPZ (IFPS-Zone) verwendet werden, dafür aber pro Flugplan bis zu neunmal.

Der STAY-Indicator beginnt mit dem Wort „STAY“, dann folgt die Sequenznummer (eine Ziffer von 1-9), dann ein Querstrich gefolgt von einer Zeitangabe (4 Ziffern, in der Form „hhmm“).

Im FELD 15 folgt nach dem Punkt, bei dem die en-route Aktivität beginnt, ein Abstand, dann der STAY-Indicator gefolgt von einem weiteren Abstand und dem Punkt, bei dem die Aktivität endet. Danach kann die Route wie bei einem normalen Flugplan weitergeführt bzw. weitere STAY-Indicator verwendet werden.

- | | |
|--|--------------------------------------|
| ○ Flug von A nach B (Airwork in A) | 2 FPL (A nach A, A nach B) |
| ○ Flug von A nach B (Airwork in C) | 2 FPL (A nach C, C nach B) |
| ○ Flug von A nach A (Airwork in B und C) | 3 FPL (A nach B, B nach C, C nach A) |
| ○ Flug von A nach B (Airwork in A und B) | 2 FPL (A nach A, A nach B) !!! |

Im FELD 18 jedes Flugplans, für den ein Folgeflugplan vorhanden ist, ist „STS/FC“ einzutragen. Sonstige Informationen zum Trainingsablauf, die für die Flugsicherung von Bedeutung sind, sind ebenfalls im FELD 18 des jeweiligen Flugplans unter „RMK/...“ zu vermerken.

z.B.: Flug von LOAV nach LOAU mit IFR-Airwork in LOWL (RQ 2 LAPP) möchte nach Beendigung der Airwork über der Piste zu VFR wechseln und nach LOAU fliegen.

1. Flugplan

(FPL-OEDOU-ZG

-PARO/L-S/C

-LOAV0900

-N0120VFR TAGAS/N0120F080 IFR L610 LUGIM L174 LNZ

-LOWL0100 LOWS LOAV

-STS/FCVFR RMK/2LAPP DOF/091031)

2. Flugplan

(FPL-OEDOU-VG

-PARO/L-S/C

-LOWL1000

-N0120VFR STO

-LOAU0120 LOAV

-DOF/091031)

FELD 16: Zielflugplatz, Voraussichtliche Gesamtflugdauer, Ausweichflugplatz

Einzusetzen ist der Zielflugplatz und - ohne Zwischenraum - die voraussichtliche Gesamtflugdauer.

1. Zielflugplatz (4 Buchstaben)

Einzusetzen ist eine der folgenden Varianten:

- die 4-buchstabige ICAO-Ortskennung des Zielflugplatzes
- „ZZZZ“, wenn dem Zielflugplatz keine ICAO-Ortskennung zugeordnet wurde; ergänzend ist in FELD 18 unter „DEST/...“ der Name des Zielflugplatzes einzusetzen.

FIR WIEN:

VFR-Flüge, die auf einem österreichischen Flughafen (LOWW, LOWG, LOWI, LOWK, LOWL, LOWS) starten und die CTR (control zone) mit unbekanntem Ziel innerhalb Österreichs verlassen, können als Zielflugplatz den jeweiligen „leaving CTR indicator“ (LORx – letzter Buchstabe gibt den Flughafen an, z.B. „LORL“ für leaving CTR LOWL) angeben! Für die Gesamtflugdauer wird eine fiktive Flugzeit von „0001“ eingesetzt. Ergänzend MUSS im FELD 18 der Zusatz „STS/NO ATA“ eingetragen werden, da eine Auslösung des Such- und Rettungsdienstes bei Überfälligkeit der Landemeldung aufgrund der fiktiven Flugzeit (0001) nicht möglich ist.

2. Voraussichtliche Gesamtflugdauer

Einzusetzen ist eine der folgenden Varianten (in der Form „hhmm“):

- die voraussichtliche Gesamtflugdauer

Anmerkung: „Voraussichtliche Gesamtflugdauer“ ist bei IFR-Flügen die voraussichtlich benötigte Flugzeit vom Start bis zur Ankunft über dem Ablaufpunkt des Instrumentenanflugverfahrens oder, falls für den Zielflugplatz keine Navigationshilfe vorhanden ist, bis zum Erreichen des Zielflugplatzes. Bei VFR-Flügen ist es die voraussichtlich benötigte Flugzeit vom Start bis zum Erreichen des Zielflugplatzes.

FIR WIEN: *Bei Aufgabe eines Sammelflugplans für aufeinanderfolgende VFR-Flüge in der Nähe eines Flugplatzes oder im Rahmen von Luftfahrtveranstaltungen, sowie für Verbandsflüge kann die fiktive Flugzeit „1111“ eingetragen werden. Ergänzend MUSS im FELD 18 der Zusatz „STS/NO ATA“ eingetragen werden, da eine Auslösung des Such- und Rettungsdienstes bei Überfälligkeit der Landemeldung aufgrund der fiktiven Flugzeit nicht möglich ist.*

- die voraussichtliche Restflugdauer ab dem Zeitpunkt der Flugplanaufgabe, wenn der Flugplan im Fluge aufgeliefert wurde (AFIL).

3. Ausweichflugplatz

Einzusetzen ist eine der folgenden Varianten:

- die 4-buchstabile ICAO-Ortskennung des Zielflugplatzes
- „ZZZZ“, wenn dem Ausweichflugplatz keine ICAO-Ortskennung zugeordnet wurde; ergänzend ist in FELD 18 unter „ALTN/...“ der Name des Ausweichflugplatzes einzusetzen;

Es können bis zu 2 Ausweichflugplätze im FELD 16 - getrennt durch einen Zwischenraum - angegeben werden. Alle weiteren Ausweichflugplätze sind im FELD 18 unter „ALTN/...“ anzugeben.

FELD 18: Sonstige Angaben

Einzusetzen ist entweder:

- „0 (Null)“ wenn für diesen Punkt keine Angaben vorliegen;

oder:

- Angaben, die auf Grund vorheriger Eintragungen oder aus anderen Gründen erforderlich sind, unter Voransetzung der jeweils zutreffenden Kurzbezeichnung, gefolgt von einem Schrägstrich;

Folgende Kurzbezeichnungen können verwendet werden:

- ALTN/ Name des/der Ausweichflugplatzes/plätze für den Zielflugplatz, wenn in FELD 16 „ZZZZ“ eingetragen ist, bzw. für weitere Ausweichflugplätze, wenn mehr als 2 Ausweichflugplätze angegeben werden;
- CODE/ Flugzeugadresse (ausgedrückt in der Form eines alphanumerischen Schlüssels von sechs Hexadezimalzeichen), wenn von der zuständigen ATS-Stelle verlangt. z.B. „CODE/F00001“ ist die niedrigste Flugzeugadresse enthalten in einem spezifischen Block, welcher von der ICAO verwaltet wird;

- COM/ Wichtige Angaben, die sich auf die COM-Ausrüstung beziehen, wenn dies von der zuständigen ATS-Behörde verlangt wird. z.B. „COM/NO RTF RATING“ (bei „X“ im FELD 10);
- DAT/ Wesentliche Angaben betreffend Datenkanaltauglichkeit.
Einer oder mehrere der folgenden Buchstaben ist zu verwenden:
 - S für Satelliten-Kanal
 - H HF-Kanal
 - V VHF-Kanal
 - M SSR mode Satelliten-Kanal
- DEP/ Name des Abflugplatzes, wenn in FELD 13 „ZZZZ“ eingetragen ist; oder die 4-buchstabile ICAO-Ortskennung des Abflugplatzes bzw., wenn dem Abflugplatz keine ICAO Ortskennung zugeordnet wurde, der Name des Abflugplatzes, wenn in FELD 13 „AFIL“ eingetragen ist;
- DEST/ Name des Zielflugplatzes, wenn in FELD 16 „ZZZZ“ eingetragen ist;
- DOF/ Abflugdatum in der Form „yymmdd“ (in Österreich verpflichtend)
- EET/ Wesentliche Punkte oder FIR-Grenzen (ICAO-Ortskennungen) und kumulierte voraussichtliche Flugdauer zu diesen Punkten bzw. FIR-Grenzen, wenn dies auf Grund regionaler Luftfahrtabkommen erforderlich ist oder von der zuständigen ATS-Behörde verlangt wird;
- NAV/ Wichtige Angaben, die sich auf die Navigationsausrüstung beziehen, wenn dies von der zuständigen ATS-Behörde verlangt wird. z.B. „NAV/INS“;
- OPR/ Name des Luftfahrzeughalters, wenn dieser nicht aus der in FELD 7 eingetragenen Luftfahrzeugkennung hervorgeht;
- PER/ Leistungsdaten des Luftfahrzeuges, wenn dies von der zuständigen ATS-Behörde verlangt wird;
- RALT/ Name des/der Ausweichflugplatzes(-plätze) auf der Strecke;
- REG/ Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen, wenn dieses mit der in FELD 7 eingetragenen Luftfahrzeugkennung nicht übereinstimmt;
- RFP/Q. Replacement Flight Plan - entsprechend den verlautbarten Vorschriften für Ersatzflugpläne (AIP AUSTRIA ENR 1.10-9); z.B. „RFP/Q1“;
- RIF/ Einzelheiten über die Flugstrecke zum geänderten Zielflugplatz, gefolgt von der Ortskennung dieses Flugplatzes. Für die geänderte Flugstrecke ist eine neue Freigabe im Fluge erforderlich. z.B. „RIF/DTA HEC KLAX“, „RIF/ESP G94 CLA APPH“, „RIF/LEMD“;

Anmerkung: Diese Eintragung ist zu verwenden, wenn bereits vor dem Abflug bei einem Instrumentenflug auf Grund der Höchstflugdauer vorgesehen ist, dass möglicherweise zu einem anderen Zielflugplatz (der normalerweise weiter entfernt liegt) geflogen wird. Durch die Angabe des neuen Zielflugplatzes und der berichtigten Streckenführung im Flugplan sowie der Mitteilung an die zuständigen Flugverkehrsstellen wird eine Freigabeänderung erleichtert.

- RMK/ Angaben in Klartext, die von der zuständigen ATS-Behörde verlangt oder als notwendig erachtet werden, sowie allgemeine Informationen gemäß ICAO.
FIR WIEN: Für Flüge zu österreichischen Zielflugplätzen sind Angaben, die der Information der Flugverkehrsstelle dienen, anzugeben; z.B. „RMK/RQ 2APP“;
- RVR/ Pistensichtweite (Runway Visual Range) in Metern

- SEL/ SELCAL Kode (falls von der zuständigen ATS-Behörde verlangt)
- STAYINFO./ Beschreibung der en-route Aktivität, wenn im FELD 15 ein STAY-Indicator verwendet wird. z.B. „STAYINFO1/CALIBRATION OF LNZ VOR“
- STS/ Angaben über einen Grund für Sonderbehandlung, wobei ausschließlich folgende Angaben erlaubt sind:
 - ATFMEXEMPTAPPROVED für Flüge, die von Verkehrsflussmaßnahmen ausgenommen werden sollen
 - EMER für Flüge in einer Notsituation (bewirkt eine Befreiung von Verkehrsflussmaßnahmen)
 - HEAD für Flüge mit Staatsobershaupt (bewirkt eine Befreiung von Verkehrsflussmaßnahmen)
 - SAR für Flüge im Such- und Rettungsdienst (bewirkt eine Befreiung von Verkehrsflussmaßnahmen)
 - HOSP für Flüge mit kranken oder verletzten Personen, die sofortiger ärztlicher Hilfe bedürfen, einschließlich der Flüge, die zur lebenserhaltenden ärztlichen Versorgung von Kranken oder verletzten dringend erforderlich sind. Hierunter fallen sowohl Flüge, die Transplantate, Blutkonserven und Medikamente transportieren, als auch Flüge, die durchgeführt werden müssen, um am Zielort einen Patienten, Transplantate, Blutkonserven oder Medikamente aufzunehmen.
 - HUM für Flüge im humanitären Einsatz
 - PROTECTED für sicherheitsempfindliche Flüge, deren Flugplan nur einem festgelegten Empfängerkreis, der die Daten unbedingt benötigt, zugänglich gemacht werden soll;
 - STATE für Militärflüge, sowie für Zivillflüge im Einsatz für Militär, Polizei oder Zoll;

Anmerkung: Wenn mehr als nur eine Abkürzung zwecks Sonderbehandlung erforderlich ist, ist jeweils ein „STS/...“ voranzusetzen.
Rückflüge nach Notfalleinsätzen, die die o.a. Kriterien nicht erfüllen, unterliegen nicht der Vorrangbehandlung. Die Anforderung für Sonderbehandlung darf nicht widerrechtlich, zwecks Umgehung von Flugverkehrsmaßnahmen, verlangt werden.

- STS/NONRNAV Die Ausrüstung mit RNAV ist für IFR-Flüge in Europa verpflichtend (*für Österreich gilt RNAV über FL 195*). Ausgenommen sind Staatsluftfahrzeuge. Diese haben bei Fehlen von „R“ (im FELD 10) ergänzend im FELD 18 „STS/NONRNAV“ einzutragen.
- STS/EXM833 für Flüge, die zwar über keinen 8.33 KHZ bandfähigen Sender, aber über eine garantierte Ausnahmegewilligung verfügen. Die Verantwortung liegt beim Flugzeughalter bzw. zuletzt beim Piloten, dass solch ein Flug nur für die Flugstrecke die Ausnahmegewilligung besitzt, aber keine Berechtigung hat in ein „8.33 KHZ Gebiet“ ein bzw. durchzufliegen. RPL-Flüge werden als 8.33 KHZ bandfähige Flüge angesehen. Sollten RPL-Flüge ohne 8.33 KHZ bandfähiger Ausrüstung fliegen, so ist am Tag des Fluges, nicht früher als 20 Stunden vor EOBT, eine CHG-Meldung abzusetzen.
- TYP/ Luftfahrzeugtype/n; gegebenenfalls Anzahl der Luftfahrzeuge, wenn in FELD 9 „ZZZ“ eingetragen ist;

FELD 19: Ergänzende Angaben

- E/ Höchstflugdauer
Es ist mit 4 Ziffern die Höchstflugdauer in Stunden und Minuten einzusetzen.
- P/ Personen an Bord
Es ist die Gesamtzahl der Personen an Bord (Passagiere und Besatzung) einzusetzen, wenn dies von der zuständigen ATS-Behörde verlangt wird. Wenn die Gesamtanzahl der Personen zum Zeitpunkt der Flugplaneinreichung nicht bekannt ist, ist TBN (To be notified - noch bekannt zu geben) einzusetzen.
- R/ Notfunk
Es ist der entsprechende Buchstabe zu streichen, wenn die jeweilige Ausrüstung nicht vorhanden ist:
 - U UHF Frequenz 243.0 MHz
 - V VHF Frequenz 121.5 MHz
 - E ELT

FIR WIEN: Für Sichtflüge innerhalb der FIR WIEN ist das Mitführen eines funktionsbereiten Notsenders (ELT) vorgeschrieben. Wird kein funktionsbereiter ELT mitgeführt, ist im FELD 18 „RMK/NO ELT“ einzutragen.
- S/ Notausrüstung
Wenn keine Notausrüstung vorhanden ist, sind alle Angaben zu streichen.
Ansonsten ist der entsprechende Buchstabe zu streichen, wenn die jeweilige Notausrüstung nicht vorhanden ist.
 - P Arktis
 - M Meer
 - D Wüste
 - J Dschungel
- J/ Schwimmwesten
Wenn keine Schwimmwesten vorhanden sind, sind alle Angaben zu streichen.
Ansonsten ist der entsprechende Buchstabe zu streichen, wenn die jeweiligen Schwimmwesten nicht vorhanden sind:
 - L Schwimmwesten mit Lichter
 - F Schwimmwesten mit Fluor
 - U Schwimmwesten mit UHF Notfunk
 - V Schwimmwesten mit VHF Notfunk
- D/ Schlauchboote
Buchstabe „D“ und „C“ sind zu streichen, wenn keine Schlauchboote vorhanden sind, ansonsten ist unter „D“ die Anzahl und das Fassungsvermögen an Personen aller mitgeführten Schlauchboote einzusetzen.
Falls die mitgeführten Schlauchboote nicht abgedeckt sind, ist „C“ zu streichen, ansonsten ist die Farbe der Abdeckung einzusetzen.
- A/ Luftfahrzeugfarbe und Markierungen
Einzutragen sind die Farbe des Luftfahrzeuges und besondere Markierungen

- N/ Bemerkungen

Der Buchstabe „N“ ist zu streichen, wenn keine Bemerkungen erforderlich sind.
Zusätzliche Notausrüstung oder Bemerkungen zur vorhandenen Notausrüstung sind einzutragen.

- C/ Pilot

Name des/r verantwortlichen Piloten/In.

Eingereicht von:

Der Name der Dienststelle, Firma oder der Person, die den Flugplan eingereicht hat, ist einzutragen.

Der Flugplan gilt als entgegengenommen, wenn er, bei persönlicher Flugplanabgabe, vom Einreichenden (verantwortliche/r Pilot/In oder befugte Vertretung) und vom entgegennehmenden Bediensteten unterschrieben ist.

Bei Flugplaneinreichung auf anderem Wege (Telefon, Fax, Funk), ist dies vom entgegennehmenden Bediensteten entsprechend zu vermerken.

Zusätzliche Angaben sofern erforderlich:

- Erreichbarkeit bis EOBT: Um die Kontaktaufnahme mit dem/r verantwortlichen Pilot/In oder einer befugten Vertretung zu erleichtern (z.B. im Falle einer möglichen SLOT-Verbesserung), ist es sinnvoll, dieses Feld vor der Flugplanübermittlung auszufüllen.
- Bitte um Beratung via Fax: Wird das erste Feld angekreuzt, erteilt VFSS eine Beratung (PIB), die alle NOTAM enthält, die nicht älter als 90 Tage sind. Wird das zweite Feld (+3) angekreuzt hat, enthält die Beratung alle in Kraft befindlichen NOTAM.