

REPUBLIK ÖSTERREICH

AUSTRO CONTROL GmbH
LUFTFAHRTINFORMATIONSDIENST
Wagramer Straße 19
1220 Wien
AUSTRIA



AUSTRO CONTROL GmbH
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE
Wagramer Strasse 19
1220 Wien
AUSTRIA

Phone: +43 (0)51703/2051
Telefax: +43 (0)51703/2056
AFTN: LOWWYNYX
e-mail: nof@astrocontrol.at

REPUBLIC OF AUSTRIA

AIC A 3/18
1 MAR

Dieses AIC umfasst 36 Seiten.

Durch dieses AIC wird AIC A 20/17 ersetzt.

This AIC includes 36 pages.

This AIC replaces AIC A 20/17.

Sonderregelungen für die Flugplanaufgabe innerhalb Österreichs

Englische Version des AIC beginnt ab Seite 19.

Special regulations for submission of flight plan within Austria

English version of the AIC starting from page 19.

1. Einleitung

Die Sonderregelungen gelten für Flüge innerhalb Österreichs. Dieses AIC soll Piloten neben der AIP (ENR 1.10 Flugplanung) als Unterstützung für die korrekte Flugplanaufgabe unter Einbeziehung österreichischer Besonderheiten dienen.

Detaillierte und international gültige Hinweise zum Ausfüllen des Flugplanformulars befinden sich im ÖNfL (Österreichisches Nachrichtenblatt für Luftfahrer) Kapitel 2 Nummer 227, welches nicht nur über die Austro Control Homepage (http://www.austrocontrol.at/piloten/vor_dem_flug/aim_produkte) sondern auch über Selfbriefing/Homebriefing einsehbar ist.

2. Allgemeines zum Flugplan

- Regelung bei Verwendung des „Leaving CTR Indicator - LORX“ (siehe Punkt 3.3.1)
- Regelungen für Fahrplanmeldungen von Freiballonfahrten mittels SB/HB (siehe Punkt 4)

2.1 Flugplanaufgabe vor dem Flug

Ein Flugplan ist mindestens 60 Minuten vor der voraussichtlichen Abblockzeit (EOBT - Estimated Off Block Time) aufzugeben.

Anmerkung: Flugpläne für Flüge in Gebiete, in welchen Verkehrsflusssteuerungsmaßnahmen aufrecht sind, sind spätestens 3 Stunden vor EOBT aufzugeben.

2.1.1 Flugplanaufgabe bei AIS/ARO WIEN

Inkorrekt und/oder unvollständig ausgefüllte Flugplanformulare können nicht verarbeitet werden und werden daher von AIS/ARO WIEN zurückgewiesen. Per Fax aufgegebene Flugpläne werden erst nach Anruf bei AIS/ARO WIEN bearbeitet.

Anmerkung: Bei telefonischer Flugplanaufgabe muss vor allem an verkehrsintensiven Tagen mit Wartezeiten gerechnet werden. Flugpläne, die über SB/HB aufgegeben werden, können deutlich rascher verarbeitet werden. Die Benützung von SB/HB bietet nebenbei den Vorteil, im Bedarfsfall den Nachweis über die getätigte Flugvorbereitung vorweisen zu können.

2.1.2 Flugplanaufgabe über Selfbriefing/Homebriefing (SB/HB)

Ein über SB/HB aufgebener Flugplan, der von AIS/ARO WIEN wegen fehlender und/oder inkorrektur Daten zurückgewiesen wurde, enthält auch den Grund für die Zurückweisung. Ein Flugplan gilt erst dann als korrekt und angenommen, wenn in der Spalte „FPL-Status“ der Eintrag „AKZEPTIERT“ steht. Bis dahin ist der Flugplan bei den zuständigen Flugverkehrskontrollstellen nicht verfügbar!

2.1.2.1 Flugplanaufgabe über Selfbriefing (SB)

SB Stationen befinden sich auf allen österreichischen Flughäfen. Über die Terminals können Wetterdaten und NOTAM abgerufen, Unterlagen (AIP, AIC, ÖNfL etc.) eingesehen, sowie Flugpläne aufgegeben werden. Die Benützung ist kostenlos, eine Registrierung allerdings erforderlich. Zusätzlich befinden sich auch auf etlichen Flugfeldern SB Stationen, die von Vereinen, Flugschulen oder Flugplatzhaltern zur Verfügung gestellt werden.

2.1.2.2 Flugplanaufgabe über Homebriefing (HB)

Es besteht die Möglichkeit, mit dem persönlichen SB Login über Internet HB zu nutzen.

Alle Hinweise dazu unter → <http://www.homebriefing.com>

2.2 Flugplanaufgabe während des Fluges (AFIL) bei TFI bzw. FIC WIEN

Flugpläne können während des Fluges auf der Frequenz des Fluginformationsdienstes aufgegeben werden, wenn besondere Umstände dies erfordern (z.B. unvorhergesehene Wettererscheinungen, Notfälle).

In diesem Fall akzeptiert der Fluginformationsdienst (TFI bzw. FIC WIEN) die Flugplandaten, der Flugplan wird an AIS/ARO WIEN weitergeleitet, welches die Übermittlung an die zuständigen Stellen vornimmt.

Aufgrund hoher Frequenzbelastung und teilweise unvollständiger Funkabdeckung wird jedoch dringend empfohlen, Flugpläne auf einem anderen Weg als über die Frequenz des Fluginformationsdienstes aufzugeben.

Nicht angenommen werden Flugpläne für weiterführende Flüge nach Landungen, ausgenommen Flugpläne für Notfälle (z.B. Rettungsflüge).

2.2.1 Aufgabe eines „eingeschränkten Flugplans“ auf einer Flugverkehrskontrollfrequenz

Ein Flugplan mit eingeschränkten Informationen gemäß SERA 4001 kann an Flugverkehrskontrollstellen übermittelt werden, um Freigaben für einen Flugabschnitt (z.B. Kreuzen einer CTR, Landung auf bzw. Abflug von einem kontrollierten Flugplatz) zu erhalten.

Anmerkung: Ein eingeschränkter Flugplan wird üblicherweise nur jene Informationen enthalten, die für die Flugverkehrskontrolle zu diesem Zeitpunkt von Bedeutung sind; z.B. Rufzeichen, Luftfahrzeugtype, gewünschte Flugstrecke und Flughöhe.

ACHTUNG: Flugalarmdienst wird hierbei nur für diesen Teilabschnitt des Fluges ausgeübt. Die Ausübung des Flugalarmdienstes endet mit der Freigabe zum Verlassen der Flugverkehrskontrollfrequenz!

2.3 Aktivierung des Flugplans - Übermittlung einer Abflugmeldung

Wenn ein Flugplan vor dem Abflug aufgegeben wurde und sich auf dem Abflugplatz keine Flugverkehrsdienststelle im Dienst befindet, hat der Pilot oder eine von ihm beauftragte Person den Flugplan unverzüglich auf dem raschesten Weg durch Übermittlung einer Abflugmeldung zu aktivieren, ausgenommen bei Flugplänen für Flüge gemäß Punkt 2.3.1 (RMK/NOATD) und Punkt 3.3.2 (Sammelflüge).

Anmerkung: Die Übermittlung der Abflugmeldung kann mittels Anruf bei AIS/ARO WIEN (Tel. +43 (0)5 1703/3211) oder per Funk über die Frequenz des Fluginformationsdienstes (TFI 118,525MHz bzw. FIC WIEN 124,4MHz) erfolgen.

ACHTUNG: Der Alarmdienst bei Überfälligkeit der Landemeldung wird nur für aktivierte Flüge und Flüge gemäß Punkt 2.3.1 (RMK/NOATD) ausgeübt!

2.3.1 Flüge, für die keine Abflugmeldung übermittelt wird - RMK/NOATD (No Actual Time of Departure)

Keine Abflugmeldung gemäß Punkt 2.3 ist für Flüge innerhalb Österreichs erforderlich, wenn im FELD 18 des Flugplans angegeben wurde, dass keine Abflugmeldung übermittelt wird (RMK/NOATD).

In diesem Fall wird die voraussichtliche Abblockzeit (EOBT) als tatsächliche Abflugzeit (ATD) angesehen.

Anmerkung: Die Verwendung von „RMK/NOATD“ ist für Flüge ins Ausland untersagt, weil es sich hierbei um eine rein österreichische Regelung handelt und der Eintrag „RMK/NOATD“ im Ausland nicht zulässig ist. Dies betrifft auch Flüge mit Abflug- und Zielflugplatz in Österreich, deren Flugstrecke über ausländisches Gebiet führt, da der Flugplan in diesem Fall auch an ausländische Stellen übermittelt wird.

2.4 Schließen des Flugplans nach der Landung - Übermittlung einer Landemeldung

Wenn ein Flugplan für den gesamten Flug oder den restlichen Teil eines Fluges bis zum Zielflugplatz abgegeben wurde und sich am Flugplatz der Landung zur Landezeit keine Flugverkehrsdienststelle im Dienst befindet, so hat der Pilot unmittelbar nach der Landung den Flugplan durch Übermittlung einer Landemeldung zu schließen.

Anmerkung: *Die Übermittlung der Landemeldung kann mittels Anruf bei AIS/ARO WIEN (Tel. +43 (0)5 1703/3211) oder über SB/HB erfolgen. Die Verantwortung über die Übermittlung der Landemeldung verbleibt jedoch auch dann beim Piloten, wenn eine andere Person (z.B. Flugplatzbetriebsleiter des Landeplatzes) mit dieser Aufgabe betraut wird.*

ACHTUNG: Es wird nochmals mit Nachdruck darauf hingewiesen, dass für aktivierte Flüge und Flüge gemäß Punkt 2.3.1 (RMK/NOATD) bei fehlender Landemeldung 30 Minuten nach geplanter Landung der Such- und Rettungsdienst ausgelöst wird, welcher erheblichen organisatorischen und finanziellen Aufwand nach sich zieht!

2.4.1 Schließen des Flugplans am Sprechfunkweg unmittelbar vor der Landung

Wenn jedoch bekannt ist, dass am Flugplatz der Landung keine für eine rasche Übermittlung der Landemeldung geeigneten Fernmeldeeinrichtungen (z.B. Telefon) vorhanden sind, so hat der Pilot unmittelbar vor der Landung einer Flugverkehrsdienststelle, sofern möglich, am Sprechfunkweg die bevorstehende Landung unter Verwendung der nachfolgend aufgeführten Phrase zu melden.

Pilot: „OEABC kurz vor der Landung in [Flugplatz der Landung]. Erbitte Schließen meines Flugplans.“ bzw.
„OEABC short before landing in [arrival aerodrome]. Request to close my flight plan.“

Lotse: „OEABC Flugplan geschlossen um [Zeit].“ bzw.
„OEABC flight plan closed at [time].“

Die auf diese Weise abgesetzte Meldung kommt einer Landemeldung gleich und wird auch als solche weitergeleitet!

Anmerkung: *Dieses Verfahren wird nur in wenigen Einzelfällen, z.B. bei Landung in abgelegenen Gebieten ohne Telefonverbindung, zur Anwendung kommen.*

2.4.2 Schließen des Flugplans am Sprechfunkweg während des Fluges

Ein Flugplan für einen Sichtflug, der auf einem unkontrollierten österreichischen Flugplatz landet, kann unter Verwendung der nachfolgend aufgeführten Phrase am Sprechfunkweg geschlossen und somit die Übermittlung einer Landemeldung unterlassen werden.

Pilot: „OEABC ich schließe meinen Flugplan.“
„OEABC closing my flight plan“.

Lotse: „OEABC Flugplan geschlossen um [Zeit].“
„OEABC flight plan closed at [time].“

Anmerkung: *Das am Sprechfunkweg abgesetzte „Ich schließe meinen Flugplan“ bzw. „Closing my flight plan“ ersetzt sinngemäß das ehemalige „NOATA“ und bewirkt lediglich, dass der Alarmdienst bei Überfälligkeit der Landemeldung nicht ausgeübt wird. Sonstige Gründe für die Auslösung des Such- und Rettungsdienstes (z.B. Empfang eines Notrufes, ELT) bleiben weiterhin erhalten.*

ACHTUNG: Eine Landemeldung muss vom Piloten jedenfalls abgegeben werden, wenn bei Flügen aus dem Ausland die Landung auf einem anderen als dem ursprünglich vorgesehenen Zielflugplatz erfolgt, bzw. wenn ihm dies auferlegt wurde!

3. Flugplandaten

3.1 Abflugplatz

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 und die Position (Koordinaten in Grad und Minuten) des Abflugplatzes einzutragen.
z.B.: „DEP/STEGERSBACH 4710N01610E“

Anmerkung: Bei Verwendung von „ZZZZ“ ist die Angabe „DEP/[NAME] [KOORDINATEN]“ im FELD 18 verpflichtend.
Fehlt dieser Eintrag, kann der Flugplan nicht verarbeitet werden, und er wird von AIS/ARO WIEN zurückgewiesen.

3.2 Flugstrecke

3.2.1 Flugstrecke bei Sichtflügen (Beispielflugplan 5.1)

Die VFR Flugstreckenbeschreibung sollte klar aber dennoch kurz sein und - insbesondere bei Ein-/Aus-/Durchflug einer Kontrollzone (CTR) bzw. bei Überfliegen einer Bundesgrenze - Meldepunkte bzw. Pflichtmeldepunkte enthalten. Überflüssige „DCT“ (direct) und Füllzeichen (z.B. Schrägstriche) sind nicht zulässig. Soweit möglich sind die jeweiligen Kurzbezeichnungen zu verwenden.

Ist die Flugstrecke bei Flugplanaufgabe noch nicht bekannt, ist „BYRDO“ (by radio) einzusetzen.

Weitere mögliche VFR Flugstreckenbeschreibungen (Beispielflugplan 5.8):

- GA glider area (Segelfluggebiet)
- HOV hovering flight (Schwebeflug für Hubschrauber)
- PARA parachute jumping (Fallschirmspringerabsetzflug) - wenn möglich mit Absprungort; ergänzend ist die gewünschte Flughöhe (requested flight level) einzutragen; z.B. „PARA RADFELD RFL140“
- gängige Abkürzungen bei Übungsabläufen von Trainingsflügen (siehe Punkt 3.4.3)

3.2.1.1 CTR LOWS: Routen (inkl. Meldepunkte) und Meldepunkte

Routen:	ADNET.....	AD (S AD)
	EUGENDORF.....	EU (MP GL EU)
	HALLEIN.....	HA (GR HA)
	STRASSWALCHEN.....	ST (MP SK ST)
	TEISENDORF.....	TD (AI TD)
	WHISKEY.....	W
Transitroute:	Durchflug durch CTR via SBG VOR:.....	TS GS LE
Meldepunkte:	ADNET.....	AD
	AINRING.....	AI
	EUGENDORF.....	EU
	GLASENBACH.....	GL
	GRABENSEE.....	GS
	GRÖDIG.....	GR
	HALLEIN.....	HA
	LENGAU.....	LE
	MARIA PLAIN.....	MP
	SEEKIRCHEN.....	SK
	SIERRA.....	S
	STRASSWALCHEN.....	ST
	TACHINGER SEE.....	TS
	TEISENDORF.....	TD
	PASS LUEG.....	PL
	VOGLAU.....	VO
	WHISKEY.....	W

3.2.1.2 CTR LOWG: Sektoren (inkl. Meldepunkte), Routen (inkl. Meldepunkte) und Meldepunkte

Sektoren:	SECTOR ECHO.....	E (KD)
	SECTOR WHISKEY.....	W (SD)
Routen:	GRAZ-NORD.....	GN (GN AW)
	GLEISDORF.....	GL (GL LH AO) - <u>ACHTUNG: nur inbound routing!</u>
Transitroute:	Durchflug durch CTR entlang der A2.....	W LH (bzw. LH W)
Meldepunkte:	AUTOBAHN-OST.....	AO
	AUTOBAHN-WEST.....	AW
	GLEISDORF.....	GL
	GRAZ-NORD.....	GN
	KALSDORF.....	KD
	LASSNITZHÖHE.....	LH
	SENDER DOBL.....	SD

3.2.1.3 CTR LOWI: Routen (inkl. Meldepunkte) und Meldepunkte

Routen:	MIKE.....	M (M1 M2 M3)
	NOVEMBER.....	N (N1 N2)
	WHISKEY.....	W (W1 W2)
Meldepunkte:	BRENNER.....	BR
	FOXTROT.....	F
	GOLF.....	G
	INDIA.....	I
	MIKE 1.....	M1
	MIKE 2.....	M2
	MIKE 3.....	M3
	NOVEMBER 1.....	N1
	NOVEMBER 2.....	N2
	SIERRA.....	S
	WHISKEY 1.....	W1
	WHISKEY 2.....	W2

3.2.1.4 CTR LOWK: Sektoren (inkl. Meldepunkte) und Meldepunkte

Sektoren:	SECTOR NORTH.....	N (N3)
	SECTOR WEST.....	W (W3)
Meldepunkte:	ECHO 1.....	E1
	ECHO 2.....	E2
	NOVEMBER 1.....	N1
	NOVEMBER 2.....	N2
	NOVEMBER 3.....	N3
	SIERRA.....	S
	WHISKEY 1.....	W1
	WHISKEY 2.....	W2
	WHISKEY 3.....	W3

3.2.1.5 CTR LOWL: Sektoren (inkl. Meldepunkte) und Meldepunkte

Sektoren:	SECTOR NORTH.....	N
	SECTOR SOUTH.....	S
Meldepunkte:	KILO.....	K
	OSKAR.....	O
	SIERRA.....	S

3.2.1.6 CTR LOWW: Sektoren (inkl. Meldepunkte), Routen (inkl. Meldepunkte) und Meldepunkte

Sektoren:	SECTOR E.....	E (RU OR)
	SECTOR S.....	S (MU UW HI EB)
Routen:	KLOSTERNEUBURG.....	KL (KL DT FR)
Meldepunkte:	DONAUTURM.....	DT
	EBERGASSING.....	EB
	FREUDENAU.....	FR
	HIMBERG.....	HI
	KLOSTERNEUBURG.....	KL
	KREUZENSTEIN.....	KR
	MÜNCHENDORF.....	MU
	ORTH.....	OR
	PETRONELL.....	PE
	RUTZENDORF.....	RU
	SCHÖNAU.....	SC
	STRASSHOF.....	ST
	UNTERWALTERSDORF.....	UW

3.2.2 Flugstreckenbeschreibung bei IFR Flügen (Beispielflugpläne 5.2/5.3/5.4)

Ein Flugregelwechsel ist im FELD 15 nur nach einem markanten Punkt einzutragen.

Anmerkung: Bei Z Flügen, die auf einem markanten Punkt auf IFR wechseln, ist die Angabe der EET bis zu diesem Punkt zwar nicht vorgeschrieben, für eine bessere Planung des Verkehrs jedoch erwünscht.

Ist jedoch ein Flugregelwechsel abseits eines markanten Punktes geplant, ist im FELD 15 dieser Punkt und im FELD 18 nach „RMK/“ der Punkt und Richtung (3-stellige Gradangabe) und Entfernung (3-stellige Meilenangabe) zu diesem Punkt, wo der tatsächliche Flugregelwechsel stattfinden wird, mit dem Zusatz „Y“ oder „Z“ anzugeben (siehe Beispielflugplan 5.3).

z.B. „RMK/SBG090020Y“ (Streichung des IFR Status auf SBG Radial 090 in einer Entfernung von 20NM von VOR SBG).

3.2.2.1 Flugstrecke bei lokalen IFR Trainingsflügen

Als lokale IFR Trainingsflüge werden Flüge bezeichnet, die nur einen Flugplatz betreffen (d.h. dort starten und landen) und sich innerhalb der TMA dieses Flugplatzes bis zu einer Maximalhöhe von F195 bewegen.

Eine der folgenden Streckenbeschreibungen ist zu verwenden:

- für LOWG: ○ GBG PIBIP
- für LOWI: ○ RTT
 ○ INN
- für LOWK: ○ KFT MOKEG
- für LOWL: ○ PETEN
 ○ LNZ ARASA
- für LOWS: ○ SBG
- für LOWW: ○ STO NERDU
 ○ SNU BALAD
 ○ WGM MABOD

3.2.3 Flüge mit „Airwork nicht auf dem Zielflugplatz“ (Beispielflugpläne 5.6)

Flugpläne für Flüge innerhalb der FIR WIEN, die auf einem anderen Flugplatz als dem Zielflugplatz Airwork (Übungsflüge etc.) durchzuführen beabsichtigen (z.B. Dreiecksflüge), sind, um den Erfordernissen der automatischen Flugplandatenauswertung zu entsprechen, in Teilstücke gegliedert einzureichen. Die EOBT des nachfolgenden Flugplans ergibt sich aus EOBT des vorhergehenden Flugplans plus TOTAL EET des vorhergehenden Flugplans.

Im FELD 18 jedes Flugplans, für den ein Folgeflugplan vorhanden ist, ist „RMK/FLTCONT“ (flight continues) einzutragen.

Sonstige Informationen zum Trainingsablauf, die für die Flugverkehrskontrolle von Bedeutung sind (siehe Punkt 3.4.3), sind ebenfalls im FELD 18 des jeweiligen Flugplans unter „RMK/...“ zu vermerken.

Beispiele für Flüge mit Airwork, die auf mehrere Flugpläne aufgeteilt werden müssen:

- Flug von A nach A (Airwork in X)..... 2 FPL (A nach X, X nach A)
- Flug von A nach A (Airwork in X und Y)..... 3 FPL (A nach X, X nach Y, Y nach A)
- Flug von A nach B (Airwork in A)..... 2 FPL (A nach A, A nach B)
- Flug von A nach B (Airwork in X)..... 2 FPL (A nach X, X nach B)
- Flug von A nach B (Airwork in A und B)..... 2 FPL (A nach A, A nach B, kein FPL von B nach B!!!)

3.3 Zielflugplatz, Voraussichtliche Gesamtflugdauer, Zielausweichflugplatz

3.3.1 Zielflugplatz

Einzusetzen ist eine der folgenden Varianten:

- die 4-buchstellige ICAO Ortskennung des Zielflugplatzes
- „ZZZZ“, wenn dem Zielflugplatz keine ICAO Ortskennung zugeordnet wurde; zusätzlich ist im FELD 18 unter „DEST/...“ der Name und die Position (Koordinaten in Grad und Minuten) des Zielflugplatzes einzutragen.
z.B.: „DEST/STEGERSBACH 4710N01610E“

Anmerkung: Bei Verwendung von „ZZZZ“ ist die Angabe „DEST/[NAME] [KOORDINATEN]“ im FELD 18 verpflichtend.
Fehlt dieser Eintrag, kann der Flugplan nicht verarbeitet werden, und er wird von AIS/ARO WIEN zurückgewiesen.

3.3.1.1 VFR Abflug von einem Flugplatz mit einer Kontrollzone (CTR) bzw. Flugplatzverkehrszone (ATZ) und Schließen des Flugplans nach Ausflug aus der CTR bzw. ATZ (Beispielflugplan 5.7)

VFR Flüge, die in LOWG, LOWI, LOWK, LOWL, LOWS, LOWW, LOXA, LOXN, LOXT oder LOXZ starten und den Flugplan gleich nach dem Ausflug aus der CTR bzw. ATZ schließen möchten (siehe 2.4.2), können bei Flugplanaufgabe auf der zuständigen Kontrollfrequenz einen eingeschränkten Flugplan (siehe 2.2.1) aufgeben.

Aufgrund der Anbindung des Flugplanverarbeitungssystems an die EAD (European Aeronautical Database) ist bei Aufgabe eines vollständigen Flugplans vor dem Abflug bei AIS/ARO WIEN bzw. über SB/HB die Verwendung des ehemaligen „Leaving CTR Indicator“ (LORX) als Zielflugplatz im FELD 16 nicht mehr zulässig.

In diesem Fall ist als Zielflugplatz „ZZZZ“ und als voraussichtliche Gesamtflugdauer die fiktive Flugzeit „0001“ einzutragen.

Zusätzlich ist in FELD 18 „DEST/LORX 4800N01600E“ einzutragen, wobei auch andere in Österreich liegende Koordinaten verwendet werden können.

ACHTUNG: Für diese Flüge wird kein Alarmdienst bei Überfälligkeit der Landemeldung ausgeübt, da die Auslösung des Such- und Rettungsdienstes bei Überfälligkeit der Landemeldung aufgrund der fiktiven voraussichtlichen Gesamtflugdauer und des unbekanntenen Zielflugplatzes nicht möglich ist!
Der Alarmdienst endet mit der Freigabe zum Verlassen der Flugverkehrskontrollfrequenz!

3.3.2 Voraussichtliche Gesamtflugdauer

Folgende Sonderfälle sind für Flüge innerhalb der FIR WIEN zulässig:

- 0001 für VFR Flüge mit Zielflugplatz „ZZZZ“ und „DEST/LORX 4800N01600E“ (siehe Punkt 3.3.1.1)
- 1111 bei Aufgabe eines Sammelflugplans für aufeinanderfolgende gleiche VFR Flüge, entweder in der Nähe eines Flugplatzes (z.B. Fallschirmspringerabsetzflüge) oder im Rahmen von Luftfahrtveranstaltungen;

Anmerkung: Bei Flugplanaufgabe über SB/HB ist als Höchstflugdauer im FELD 19 in diesem Fall ein Wert größer als „1111“ einzutragen. Die korrekte Höchstflugdauer pro Flug kann, falls gewünscht, im FELD 18 unter „RMK/ENDURANCE...“ eingetragen werden.

ACHTUNG: Für diese Flüge wird kein Alarmdienst bei Überfälligkeit der Landmeldung ausgeübt, da eine Auslösung des Such- und Rettungsdienstes bei Überfälligkeit der Landmeldung aufgrund der fiktiven voraussichtlichen Gesamtflugdauer nicht möglich ist.

3.3.3 Zielausweichflugplatz

Die Angabe eines Zielausweichflugplatzes ist bis auf einige Ausnahmen (z.B. VFR Flüge im Flugplatzbereich) verpflichtend!

Einzusetzen ist eine der folgenden Varianten:

- die 4-buchstabile ICAO Ortskennung des Zielausweichflugplatzes
- „ZZZZ“, wenn dem Zielausweichflugplatz keine ICAO Ortskennung zugeordnet wurde; zusätzlich ist im FELD 18 unter „ALTN/...“ der Name und die Position (Koordinaten in Grad und Minuten) des Zielausweichflugplatzes einzutragen.
z.B.: „ALTN/STEGERSBACH 4710N01610E“

*Anmerkung: Bei Verwendung von „ZZZZ“ ist die Angabe „ALTN/[NAME] [KOORDINATEN]“ im FELD 18 verpflichtend.
Fehlt dieser Eintrag, kann der Flugplan nicht verarbeitet werden, und er wird von AIS/ARO WIEN zurückgewiesen.*

3.4 Sonstige Angaben (FELD 18)

3.4.1 EET (Estimated Elapsed Time - Voraussichtliche Flugdauer) (Beispielflugpläne 5.1/5.3)

In folgenden Fällen ist die Angabe einer (oder mehrerer) EET im FELD 18 notwendig:

- bei grenzüberschreitenden VFR Flügen (Angabe der/s Grenzüberflugpunkte/s inkl. Flugzeit); z.B.: „EET/OKF0025“.
- bei Z Flügen, wenn abseits eines markanten Punktes auf IFR gewechselt wird (siehe Punkt 3.2.2)

Anmerkung: Bei Z Flügen, die auf einem markanten Punkt auf IFR wechseln, ist die Angabe der EET bis zu diesem Punkt zwar nicht vorgeschrieben, für eine bessere Planung des Verkehrs jedoch erwünscht.

3.4.2 Angaben über besondere Flugabläufe (Beispielflugplan 5.8)

Folgende Angaben über besondere Flugabläufe sind im Flugplan im FELD 18 unter „RMK/...“ einzutragen und der betroffenen Flugverkehrskontrollstelle beim Erstkontakt zu melden:

- ACRO Kunstflug (acrobatics)
- BANNER Bannerschleppflug (banner) und evtl. Schriftzug des Banners
- FLTCONT Flug wird unmittelbar nach dem Aufsetzen und Durchstarten/Tiefanflug/Fehlanflug zu einem anderen Flugplatz fortgesetzt (flight continues)
- FOTO Fotoflug
- HAIL Hagelabwehrflug (hail suppression)
- LIC¹⁾ Einweisungsflüge, sowie Schulungsflüge zum Erwerb einer Berechtigung (license)
- PARA Fallschirmspringerabsetzflug (parachute dropping)
- RTFT Funktraining (radio telephony training)
- SOLO Alleinflug - nur Flugschüler an Bord; Fluglehrer (flight instructor) am Boden (Name und Telefonnummer des Fluglehrers unter „RMK/...“ angeben);
- TOW Segelflugzeugschleppflug (glider towing)
- TRG Trainingsflug

¹⁾ Die Verantwortung über die korrekte Verwendung dieser Angabe, welche fallweise eine Reduktion der Flugplatzgebühren bewirkt, liegt beim verantwortlichen Piloten!

3.4.3 sonstige Informationen (Beispielflugpläne 5.6)

Sämtliche sonstige Informationen (z.B. Übungsablauf bei Trainingsflügen, Adressen, Telefonnummern), für die es im FELD 18 keine passende Abkürzung gibt, können ebenfalls unter „RMK/...“ eingetragen werden.

Gängige Abkürzungen bei Übungsabläufen von Trainingsflügen sind:

- APCH approach (Anflug - wenn möglich mit Anzahl; z.B. „2APCH“)
- LAPCH low approach (Tiefanflug - wenn möglich mit Anzahl; z.B. „2LAPCH“)
- MAPCH missed approach (Fehlanflug - wenn möglich mit Anzahl; z.B. „2MAPCH“)
- TFCC traffic circuit (Platzrunde - wenn möglich mit Anzahl; z.B. „2TFCC“)
- TFCP traffic pattern (Platzrunde - wenn möglich mit Anzahl; z.B. „2TFCP“)
- TGL touch and go landing (aufsetzen und durchstarten - wenn möglich mit Anzahl; z.B. „2TGL“)

Anmerkung: Diese Abkürzungen können bei lokalen VFR Trainingsflügen auch als Streckenbeschreibung verwendet werden (siehe Beispielflugplan 5.8).

4. Regelung zum Ausfüllen des SB/HB Flugplanformulars bei Freiballonfahrten (Fahrtanmeldung)

Bei Abgabe einer Fahrtanmeldung für Freiballonfahrten über SB/HB ist das Flugplanformular wie folgt auszufüllen:

- FELD 7 Luftfahrzeugkennung, bei mehr als 7 Zeichen ist im FELD 18 unter „REG/...“ das Kennzeichen vollständig anzuführen
- FELD 8 VG
- FELD 9 BALL/L
- FELD 13 die 4-buchstabile ICAO Ortskennung des Abflugplatzes bzw. „ZZZZ“, wenn dem Abflugplatz keine ICAO Ortskennung zugeordnet wurde, voraussichtliche Aufstiegszeit
- FELD 15 Reisegeschwindigkeit/VFR, Driftrichtung (evtl. Flugstrecke), maximale Steighöhe; z.B.: „N0009VFR DRIFT SE ALT3500FT“.
- FELD 16 „ZZZZ“, voraussichtliche Gesamtfahrdauer
- FELD 18 Sonstige Angaben
 - DEP/ bei „ZZZZ“: Name und Position (Koordinaten in Grad und Minuten) des Aufstiegsortes; z.B.: „DEP/STEGERSBACH 4710N01610E“.
 - DEST/ Name und Position (Koordinaten in Grad und Minuten) des voraussichtlichen Landeplatzes; bei Fahrten innerhalb Österreichs kann auch „DEST/AUSTRIA [Koordinaten]“ oder „DEST/AUSTRIA 4800N01600E“ verwendet werden.
 - COM/ allfällige verfügbare Sprechfunkausrüstung, einschließlich der Funksendefrequenz
 - RMK/ Kontaktnummer - wenn verfügbar (Handy-Nr. des Piloten bzw. des Begleitfahrzeuges)
 - EET/ beabsichtigte Grenzüberquerungen und voraussichtliche Fahrdauer bis dorthin
- FELD 19 Ergänzende Angaben
 - E/ Höchsthöhe
 - P/ Anzahl der Personen an Bord
 - A/ vorherrschende Farbe inkl. evtl. Aufdrucke
 - C/ Name des Piloten

5. Beispielflugpläne anhand der Selfbriefing-/Homebriefingmaske

Die angefügten Beispielflugpläne basieren auf der Flugplanmaske (ohne FELD 19) von Selfbriefing/Homebriefing und können im Detail vom ICAO Flugplanformat abweichen (z.B. DOF neben EOBT)

5.1 grenzüberschreitender VFR Flug (siehe Punkt 3.2.1)

7 LFZ Kennung *	8 Flugregeln *	Art des Fluges *
<input type="text" value="OEXXX"/>	<input type="text" value="V = VFR"/>	<input type="text" value="G = general"/>
9 Anzahl	Typen Kennung *	Wirbelschleppenkategorie *
<input type="text" value="1"/>	<input type="text" value="C150"/>	<input type="text" value="L = Light"/>
10a COM/NAV Ausrüstung *	10b Transponder Ausrüstung *	
<input type="text" value="SY"/>	<input type="text" value="S"/>	
In der Liste der COM/NAV Ausrüstung auswählen		In der Liste der Überwachungs-Ausrüstung auswählen
NAV/	COM/	
DAT/	PBN/	
13 Abflugplatz *	EOBT *	DOF *
<input type="text" value="LOWW"/>	<input type="text" value="1240"/>	<input type="text" value="26.02.2018"/>
15 Reisegeschwindigkeit *	Flughöhe *	
<input type="text" value="N = Knoten (4 Ziffern)"/>	<input type="text" value="VFR = Flughöhe"/>	
Flugstrecke *	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; width: 60%;"><input type="text" value="S SOPRON"/></div> <div style="width: 35%;"> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px; margin-bottom: 2px;">★ Meine Strecken</div> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px; margin-bottom: 2px;">📁 Strecke speichern</div> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px; margin-bottom: 2px;">✉ Vorschläge</div> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px;">🌐 Karte</div> </div> </div>	
16 Zielflugplatz *	Voraussichtliche Gesamtflugdauer *	Ausweichflugplatz
<input type="text" value="LHFM"/>	<input type="text" value="0038"/>	<input type="text" value="LOAN"/>
18 Sonstige Angaben	2ter Ausweichflugplatz	
<input type="text" value="EET/SOPRON0019"/>	<input type="text"/>	

- FELD 15 (Flugstrecke): Meldepunkt/Sektor über den die Kontrollzone verlassen wird + Grenzüberflugpunkt (siehe Punkt 3.2.1)
- FELD 18 (Sonstige Angaben):
 - EET/ voraussichtliche Flugdauer bis zum Grenzüberflugpunkt (siehe Punkt 3.4.1)

5.2 IFR Flug (siehe Punkt 3.2.2)

7 LFZ Kennung *	8 Flugregeln *	Art des Fluges *	
<input type="text" value="XXX123"/>	<input type="text" value="I = IFR"/>	<input type="text" value="N = non-scheduled"/>	
9 Anzahl	Typen Kennung *	Wirbelschleppenkategorie *	
<input type="text" value="1"/>	<input type="text" value="GLEX"/>	<input type="text" value="M = Medium"/>	
10a COM/NAV Ausrüstung *	10b Transponder Ausrüstung *		
<input type="text" value="DE2E3FGHIJ3J4J5J7R5WXYZ"/>	<input type="text" value="B1D1L"/>		
<input type="button" value="In der Liste der COM/NAV Ausrüstung auswählen"/>	<input type="button" value="In der Liste der Überwachungs-Ausrüstung auswählen"/>		
NAV/	<input type="text" value="RNVD1E2A1"/>	COM/	
DAT/	<input type="text"/>	PBN/	
	<input type="text" value="A1B1D1O2O3S2"/>		
13 Abflugplatz *	EOBT *	DOF *	
<input type="text" value="LOWW"/>	<input type="text" value="0430"/>	<input type="text" value="14.11.2017"/>	
15 Reisegeschwindigkeit *	Flughöhe *		
<input type="text" value="N = Knoten (4 Ziffern)"/>	<input type="text" value="0506"/>	<input type="text" value="F = Flugfläche"/>	
		<input type="text" value="300"/>	
Flugstrecke *	<input type="text" value="SOVIL DCT SITNI DCT BAGSI DCT NANIT NANIT1A"/>		
	<input type="button" value="★ Meine Strecken"/> <input type="button" value="📄 Strecke speichern"/> <input type="button" value="🔍 Vorschläge"/> <input type="button" value="🌐 Karte"/>		
16 Zielflugplatz *	Voraussichtliche Gesamtflugdauer *	Ausweichflugplatz	2ter Ausweichflugplatz
<input type="text" value="LOWI"/>	<input type="text" value="0033"/>	<input type="text" value="EDNY"/>	<input type="text"/>
18 Sonstige Angaben	<input type="text" value="SUR/260A REG/OEXXX EET/EDUU0021 LOW0022 SEL/ABCD CODE/123456 RVR/300 OPR/XXXAIR RMK/ASLLOWWDLDM123456"/>		
<input checked="" type="checkbox"/> In Feld 18 RMK/IFPSRA einfügen			
Zeigt an, dass der Aufgeber des Flugplans eine eventuelle Änderung der Flugstrecke durch IFPS akzeptiert.			

- **FELD 10a (Ausrüstung):** D (Pflichteintrag wegen „PBN/A1B1D1O2O3S2“)
Z (Pflichteintrag wegen „NAV/RNVD1E2A1“)
- **PBN:** Pflichteintrag wegen „R“ in FELD 10a

5.3 Z Flug (siehe Punkt 3.2.2)

7 LFZ Kennung *	8 Flugregeln *	Art des Fluges *
<input type="text" value="OEXXX"/>	<input type="text" value="Z = VFR-IFR"/>	<input type="text" value="G = general"/>
9 Anzahl	Typen Kennung *	Wirbelschleppenkategorie *
<input type="text" value="1"/>	<input type="text" value="DA40"/>	<input type="text" value="L = Light"/>
10a COM/NAV Ausrüstung *	10b Transponder Ausrüstung *	
<input type="text" value="BDGRSY"/>	<input type="text" value="L"/>	
<input type="button" value="In der Liste der COM/NAV Ausrüstung auswählen"/>	<input type="button" value="In der Liste der Überwachungs-Ausrüstung auswählen"/>	
NAV/	COM/	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	
DAT/	PBN/	
<input type="text"/>	<input type="text" value="B2D2O2S1"/>	
13 Abflugplatz *	EOBT *	DOF *
<input type="text" value="LOAV"/>	<input type="text" value="0900"/>	<input type="text" value="14.11.2017"/>
15 Reisegeschwindigkeit *	Flughöhe *	
<input type="text" value="N = Knoten (4 Ziffern)"/>	<input type="text" value="0120"/>	
<input type="text" value="VFR = Flughöhe"/>	<input type="text"/>	
Flugstrecke *	<input type="button" value="★ Meine Strecken"/> <input type="button" value="📄 Strecke speichern"/> <input type="button" value="🔍 Vorschläge"/> <input type="button" value="🌐 Karte"/>	
<input type="text" value="MOVOS/N0120F100 IFR DCT ABIRI ABIRI2A"/>		
16 Zielflugplatz *	Voraussichtliche Gesamtflugdauer *	Ausweichflugplatz
<input type="text" value="LOWK"/>	<input type="text" value="0100"/>	<input type="text" value="LOWG"/>
2ter Ausweichflugplatz	<input type="text" value="LOAV"/>	
18 Sonstige Angaben	<input type="text" value="EET/MOVOS0024"/>	

In Feld 18 RMK/IFPSRA einfügen
 Zeigt an, dass der Aufgeber des Flugplans eine eventuelle Änderung der Flugstrecke durch IFPS akzeptiert.

- FELD 8 (Flugregeln): Z
- FELD 10a (Ausrüstung): D,G(Pflichteintrag wegen „PBN/B2D2O2S1“)
- PBN: Pflichteintrag wegen „R“ in FELD 10a
- FELD 15 (Flugstrecke): zuerst VFR Route (wenn vorhanden); dann markanter Punkt des Flugregelwechsels (bzw. Bezugspunkt des Flugregelwechsels) mit Schrägstrich und Geschwindigkeit und gewünschter Reiseflughöhe; dann „IFR“, dann IFR Route.
- FELD 18 Sonstige (Angaben):
 - EET/ voraussichtliche Flugdauer bis zum Punkt des geplanten Flugregelwechsels (siehe Punkt 3.2.2)

5.4 Y Flug (siehe Punkt 3.2.2)

7 LFZ Kennung *	8 Flugregeln *	Art des Fluges *	
<input type="text" value="OEXXX"/>	<input type="text" value="Y = IFR-VFR"/>	<input type="text" value="G = general"/>	
9 Anzahl	Typen Kennung *	Wirbelschleppenkategorie *	
<input type="text" value="1"/>	<input type="text" value="DA40"/>	<input type="text" value="L = Light"/>	
10a COM/NAV Ausrüstung *	10b Transponder Ausrüstung *		
<input type="text" value="BDGRSY"/>	<input type="text" value="L"/>		
<input type="button" value="In der Liste der COM/NAV Ausrüstung auswählen"/>	<input type="button" value="In der Liste der Überwachungs-Ausrüstung auswählen"/>		
NAV/	COM/		
<input type="text"/>	<input type="text"/>		
DAT/	PBN/		
<input type="text"/>	<input type="text" value="B2D2O2S1"/>		
13 Abflugplatz *	EOBT *	DOF *	
<input type="text" value="LOWL"/>	<input type="text" value="1540"/>	<input type="text" value="14.11.2017"/>	
15 Reisegeschwindigkeit *	Flughöhe *		
<input type="text" value="N = Knoten (4 Ziffern)"/>	<input type="text" value="070"/>		
<input type="text" value="0120"/>			
Flugstrecke *			
<input type="text" value="MASUR DCT MOVOS VFR"/>			
	<input type="button" value="★ Meine Strecken"/> <input type="button" value="📁 Strecke speichern"/> <input type="button" value="🔍 Vorschläge"/> <input type="button" value="🌐 Karte"/>		
16 Zielflugplatz *	Voraussichtliche Gesamtflugdauer *	Ausweichflugplatz	2ter Ausweichflugplatz
<input type="text" value="LOAV"/>	<input type="text" value="0110"/>	<input type="text" value="LOAN"/>	<input type="text" value="LOWW"/>
18 Sonstige Angaben	<input type="text"/>		
<input checked="" type="checkbox"/> In Feld 18 RMK/IFPSRA einfügen	Zeigt an, dass der Aufgeber des Flugplans eine eventuelle Änderung der Flugstrecke durch IFPS akzeptiert.		

- FELD 8 (Flugregeln): Y
- FELD 10a (Ausrüstung): D,G (Pflichteintrag wegen „PBN/B2D2O2S1“)
- PBN: Pflichteintrag wegen „R“ in FELD 10a
- FELD 15 (Flugstrecke): zuerst IFR Route bis zum Punkt des Flugregelwechsels; dann „VFR“; dann VFR Route (falls vorhanden).

5.5 lokaler IFR Trainingsflug in LOWL (siehe Punkt 3.2.2.1)

7 LFZ Kennung *	8 Flugregeln *	Art des Fluges *	
<input type="text" value="OEXX"/>	<input type="text" value="I = IFR"/>	<input type="text" value="X = other"/>	
9 Anzahl	Typen Kennung *	Wirbelschleppenkategorie *	
<input type="text" value="1"/>	<input type="text" value="DA42"/>	<input type="text" value="L = Light"/>	
10a COM/NAV Ausrüstung *	10b Transponder Ausrüstung *		
<input type="text" value="DFGRSY"/>	<input type="text" value="H"/>		
<input type="button" value="In der Liste der COM/NAV Ausrüstung auswählen"/>	<input type="button" value="In der Liste der Überwachungs-Ausrüstung auswählen"/>		
NAV/	COM/		
<input type="text"/>	<input type="text"/>		
DAT/	PBN/		
<input type="text"/>	<input type="text" value="A1B1"/>		
13 Abflugplatz *	EOBT *	DOF *	
<input type="text" value="LOWL"/>	<input type="text" value="0845"/>	<input type="text" value="14.11.2017"/>	
15 Reisegeschwindigkeit *	Flughöhe *		
<input type="text" value="N = Knoten (4 Ziffern)"/>	<input type="text" value="A = Flughöhe in"/>		
<input type="text" value="0160"/>	<input type="text" value="070"/>		
Flugstrecke *			
<input type="text" value="PETEN"/>			
	<input type="button" value="★ Meine Strecken"/> <input type="button" value="📁 Strecke speichern"/> <input type="button" value="🔍 Vorschläge"/> <input type="button" value="🌐 Karte"/>		
16 Zielflugplatz *	Voraussichtliche Gesamtflugdauer *	Ausweichflugplatz	2ter Ausweichflugplatz
<input type="text" value="LOWL"/>	<input type="text" value="0115"/>	<input type="text" value="LOWS"/>	<input type="text"/>
18 Sonstige Angaben			
<input type="text" value="RMK/LIC 4MAPCH"/>			
<input type="checkbox"/> In Feld 18 RMK/IFPSRA einfügen	Zeigt an, dass der Aufgeber des Flugplans eine eventuelle Änderung der Flugstrecke durch IFPS akzeptiert.		

- FELD 8 (Art des Fluges): X
- FELD 10a (Ausrüstung): D,G (Pflichteintrag wegen „PBN/A1B1“)
- PBN: Pflichteintrag wegen „R“ in FELD 10a
- FELD 15 (Flugstrecke): Streckenbeschreibung für lokalen IFR Trainingsflug in LOWL (siehe Punkt 3.2.2.1)
- FELD 18 (Sonstige Angaben):
 - RMK/ „LIC“ (siehe Punkt 3.4.2) + nähere Angaben zum Trainingsprogramm (siehe Punkt 3.4.3)

5.6 Trainingsflug mit „Airwork nicht auf dem Zielflugplatz“ (siehe Punkt 3.2.3)

OEXXX von LOWS nach LOAU möchte IFR starten, in LOWL 2 IFR Anflüge trainieren und dann über dem VOR STO auf VFR wechseln.

Dieser Flugplan muss in 2 Teilpläne aufgeteilt werden:

- 1) IFR FPL von LOWS nach LOWL
- 2) Y FPL von LOWL nach LOAU

1. Teilplan

7 LFZ Kennung *	8 Flugregeln *	Art des Fluges *	
<input type="text" value="OEXXX"/>	<input type="text" value="I = IFR"/>	<input type="text" value="X = other"/>	
9 Anzahl	Typen Kennung *	Wirbelschleppenkategorie *	
<input type="text" value="1"/>	<input type="text" value="DA42"/>	<input type="text" value="L = Light"/>	
10a COM/NAV Ausrüstung *	10b Transponder Ausrüstung *		
<input type="text" value="DGRSY"/>	<input type="text" value="S"/>		
<input type="button" value="In der Liste der COM/NAV Ausrüstung auswählen"/>	<input type="button" value="In der Liste der Überwachungs-Ausrüstung auswählen"/>		
NAV/	COM/		
<input type="text"/>	<input type="text"/>		
DAT/	PBN/		
<input type="text"/>	<input type="text" value="B2D2O2S1"/>		
13 Abflugplatz *	EOBT *	DOF *	
<input type="text" value="LOWS"/>	<input type="text" value="1500"/>	<input type="text" value="14.11.2017"/>	
15 Reisegeschwindigkeit *	Flughöhe *		
<input type="text" value="N = Knoten (4 Ziffern)"/>	<input type="text" value="A = Flughöhe in"/>		
<input type="text" value="0140"/>	<input type="text" value="060"/>		
Flugstrecke *	<input type="button" value="★ Meine Strecken"/> <input type="button" value="📁 Strecke speichern"/> <input type="button" value="🔍 Vorschläge"/> <input type="button" value="🌐 Karte"/>		
<input type="text" value="LNZ LNZ1K"/>			
16 Zielflugplatz *	Voraussichtliche Gesamtflugdauer *	Ausweichflugplatz	2ter Ausweichflugplatz
<input type="text" value="LOWL"/>	<input type="text" value="0200"/>	<input type="text" value="LOAV"/>	<input type="text" value="LOWW"/>
18 Sonstige Angaben	<input type="text" value="RMK/TRG 2LAPCH FLTCONT"/>		
<input checked="" type="checkbox"/> In Feld 18 RMK/IFPSRA einfügen			
Zeigt an, dass der Aufgeber des Flugplans eine eventuelle Änderung der Flugstrecke durch IFPS akzeptiert.			

- FELD 8 (Art des Fluges): X
- FELD 10a (Ausrüstung): D,G (Pflichteintrag wegen „PBN/B2D2O2S1“)
- PBN: Pflichteintrag wegen „R“ in FELD 10a
- FELD 18 (Sonstige Angaben):
 - RMK/ Angaben zum Trainingsprogramm (siehe Punkt 3.4.3) + „FLTCONT“ (siehe Punkt 3.2.3)

2. Teilplan

7 LFZ Kennung *	8 Flugregeln *	Art des Fluges *
<input type="text" value="OEXXX"/>	<input type="text" value="Y = IFR-VFR"/>	<input type="text" value="G = general"/>
9 Anzahl	Typen Kennung *	Wirbelschleppenkategorie *
<input type="text" value="1"/>	<input type="text" value="DA42"/>	<input type="text" value="L = Light"/>
10a COM/NAV Ausrüstung *	10b Transponder Ausrüstung *	
<input type="text" value="DGRSY"/>	<input type="text" value="S"/>	
<input type="button" value="In der Liste der COM/NAV Ausrüstung auswählen"/>	<input type="button" value="In der Liste der Überwachungs-Ausrüstung auswählen"/>	
NAV/	COM/	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	
DAT/	PBN/	
<input type="text"/>	<input type="text" value="B2D2O2S1"/>	
13 Abflugplatz *	EOBT *	DOF *
<input type="text" value="LOWL"/>	<input type="text" value="1700"/>	<input type="text" value="14.11.2017"/>
15 Reisegeschwindigkeit *	Flughöhe *	
<input type="text" value="N = Knoten (4 Ziffern)"/>	<input type="text" value="A = Flughöhe in"/>	
<input type="text" value="0140"/>	<input type="text" value="090"/>	
Flugstrecke *	<input type="button" value="★ Meine Strecken"/> <input type="button" value="📁 Strecke speichern"/> <input type="button" value="🔍 Vorschläge"/> <input type="button" value="🌐 Karte"/>	
<input type="text" value="LNZ J21 STO VFR"/>		
16 Zielflugplatz *	Voraussichtliche Gesamtflugdauer *	Ausweichflugplatz
<input type="text" value="LOAU"/>	<input type="text" value="0125"/>	<input type="text" value="LOAV"/>
18 Sonstige Angaben	2ter Ausweichflugplatz	
<input type="text"/>	<input type="text" value="LOWW"/>	
<input checked="" type="checkbox"/> In Feld 18 RMK/IFPSRA einfügen		
Zeigt an, dass der Aufgeber des Flugplans eine eventuelle Änderung der Flugstrecke durch IFPS akzeptiert.		

- FELD 8 (Art des Fluges): X
- FELD 10a (Ausrüstung): D,G (Pflichteintrag wegen „PBN/B2D2O2S1“)
- PBN: Pflichteintrag wegen „R“ in FELD 10a
- FELD 13 (EOBT): EOBT des ersten Teilplans plus TOTAL EET des ersten Teilplans (15.00 + 02.00 = 17.00; siehe Punkt 3.2.3)
- FELD 15 (Flugstrecke): zuerst IFR Route bis zum Punkt des Flugregelwechsels; dann „VFR“; dann VFR Route (falls vorhanden);

5.7 VFR Abflug von LOWS und Schließen des Flugplans nach Ausflug aus der CTR (siehe Punkt 3.3.1.1)

7 LFZ Kennung *	8 Flugregeln *	Art des Fluges *
<input type="text" value="OEXX"/>	<input type="text" value="V = VFR"/>	<input type="text" value="G = general"/>
9 Anzahl	Typen Kennung *	Wirbelschleppenkategorie *
<input type="text" value="1"/>	<input type="text" value="C172"/>	<input type="text" value="L = Light"/>
10a COM/NAV Ausrüstung *	10b Transponder Ausrüstung *	
<input type="text" value="OV"/>	<input type="text" value="S"/>	
<input type="button" value="In der Liste der COM/NAV Ausrüstung auswählen"/>		<input type="button" value="In der Liste der Überwachungs-Ausrüstung auswählen"/>
NAV/	COM/	
DAT/	PBN/	
13 Abflugplatz *	EOBT *	DOF *
<input type="text" value="LOWS"/>	<input type="text" value="1400"/>	<input type="text" value="14.11.2017"/>
15 Reisegeschwindigkeit *	Flughöhe *	
<input type="text" value="N = Knoten (4 Ziffern)"/>	<input type="text" value="VFR = Flughöhe"/>	
16 Zielflugplatz *	Voraussichtliche Gesamtflugdauer *	Ausweichflugplatz
<input type="text" value="ZZZZ"/>	<input type="text" value="0001"/>	<input type="text"/>
18 Sonstige Angaben	2ter Ausweichflugplatz	
<input type="text" value="DEST/LORX 4800N01600E"/>	<input type="text"/>	
<input type="checkbox"/> In Feld 18 RMK/IFPSRA einfügen Zeigt an, dass der Aufgeber des Flugplans eine eventuelle Änderung der Flugstrecke durch IFPS akzeptiert.		

- **FELD 15 (Flugstrecke):** Punkt/Sektor über den die Kontrollzone verlassen wird (siehe Punkt 3.2.1.2)
- **FELD 16 Zielflugplatz:** „ZZZZ“ + fiktive EET „0001“ (siehe Punkt 3.3.1.1)
- **FELD 18 (Sonstige Angaben):**
 - DEST/ LORX 4800N01600E (siehe Punkt 3.3.1.1)

5.8 VFR Grundsicherungsflug (siehe Punkt 3.2.1/3.4.2)

7 LFZ Kennung *	8 Flugregeln *	Art des Fluges *	
<input type="text" value="OEXXX"/>	<input type="text" value="V = VFR"/>	<input type="text" value="X = other"/>	
9 Anzahl	Typen Kennung *	Wirbelschleppenkategorie *	
<input type="text" value="1"/>	<input type="text" value="C150"/>	<input type="text" value="L = Light"/>	
10a COM/NAV Ausrüstung *	10b Transponder Ausrüstung *		
<input type="text" value="SY"/>	<input type="text" value="S"/>		
In der Liste der COM/NAV Ausrüstung auswählen		In der Liste der Überwachungs-Ausrüstung auswählen	
NAV/	COM/		
DAT/	PBN/		
13 Abflugplatz *	EOBT *	DOF *	
<input type="text" value="LOWS"/>	<input type="text" value="0940"/>	<input type="text" value="26.02.2018"/>	
15 Reisegeschwindigkeit *	Flughöhe *		
<input type="text" value="N = Knoten (4 Ziffern)"/>	<input type="text" value="VFR = Flughöhe"/>		
Flugstrecke *			
<input type="text" value="STGL"/>	<input type="button" value="★ Meine Strecken"/> <input type="button" value="📁 Strecke speichern"/> <input type="button" value="✉ Vorschläge"/> <input type="button" value="🌐 Karte"/>		
16 Zielflugplatz *	Voraussichtliche Gesamtflugdauer *	Ausweichflugplatz	2ter Ausweichflugplatz
<input type="text" value="LOWS"/>	<input type="text" value="0100"/>	<input type="text" value="LOWL"/>	<input type="text"/>
18 Sonstige Angaben			
<input type="text" value="RMK/LIC"/>	<input type="button" value="+"/>		

- FELD 8 Art des Fluges: X
- FELD 15 Flugstrecke: 5 touch and go landings (siehe Punkt 3.2.1/3.4.3)
- FELD 18 Sonstige Angaben:
 - RMK/ „LIC“ (siehe Punkt 3.4.2)

Special regulations for the submission of flight plan within Austria

1. Introduction

These special regulations apply to flights within Austria. The aim of this AIC is to provide support to pilots in addition to the AIP (ENR 1.10 flight planning), to help them submit flight plans correctly, taking into consideration best practices.

Detailed instructions for completion of the flight plan form can be found in the ÖNfL (Österreichisches Nachrichtenblatt für Luftfahrer) Chapter 2, number 227, which is available not only on the Austro Control website (http://www.austrocontrol.at/en/pilots/pre-flight_preparation/aim_products) but also through the Selfbriefing/Homebriefing system.

2. General information about flight plans

- Regulation regarding the use of the "Leaving CTR Indicator - LORX" (see chapter 3.3.1)
- Regulations regarding the submission of announcement of a manned hot air balloon ride via SB/HB (see chapter 4)

2.1 Submission of flight plan prior departure

Flight plans shall be submitted at least 60 minutes before EOBT (Estimated Off-Block Time).

Note: Flight plans for flights into areas subject to Air Traffic Flow Management shall be submitted at least 3 hours before EOBT.

2.1.1 Submission of flight plan to AIS/ARO WIEN

Incorrect and/or incomplete flight plan forms cannot be processed and will be rejected by AIS/ARO WIEN. Flight plans submitted by fax will not be processed until AIS/ARO WIEN has been contacted by telephone.

Note: Waiting times are to be expected when submitting flight plans by telephone, especially on days with heavy air traffic. Flight plans submitted using Selfbriefing/Homebriefing (SB/HB) can be processed much more quickly. The use of SB/HB also offers the advantage of being able to prove that a pre-flight information bulletin has been generated (legal recording).

2.1.2 Submission of flight plan via Selfbriefing/Homebriefing (SB/HB)

Flight plans submitted via SB/HB that have been rejected by AIS/ARO WIEN due to missing and/or incorrect data will always include the reason for the rejection. A flight plan shall not be deemed correct and accepted until "ACCEPTED" appears in the column "FPL status". Up until then, the flight plan is not available to the relevant air traffic control units!

2.1.2.1 Submission of flight plan via Selfbriefing (SB)

SB stations can be found at all Austrian airports. The terminals can be used to retrieve weather information and NOTAM briefings, view documents (AIP, AIC, ÖNfL etc.), and to submit flight plans. Using the terminals is free of charge, but registration is required. SB stations can also be found at numerous aerodromes. They are provided by associations, flying schools or aerodrome operators.

2.1.2.2 Submission of flight plan via Homebriefing (HB)

Your personal SB login account can also be used to access HB via the internet.

Detailed information about this service can be found at → <http://www.homebriefing.com>

2.2 Submission of flight plan to TFI WIEN or FIC WIEN during flight (AFIL)

Flight plans may be filed during flight if required by certain circumstances (e.g. due to unforeseen weather changes, emergency situations). In this case, the Flight Information Service (either FIC or TFI) will accept the flight plan data via radio and forward the flight plan to AIS/ARO WIEN for further transmission to the relevant units.

Due to busy radio frequency occupancy and partially incomplete radio coverage it is strongly recommended to file flight plans rather by other means than on the frequency of the FIS. It is also recommended to file a flight plan prior departure for VFR flights, which intend to cross airspaces for which an ATC clearance is required.

Flight plans for flights which continue after landing are not accepted, except in emergency cases (e.g. rescue flights).

2.2.1 Submission of a "limited flight plan" on an air traffic control frequency

A flight plan with limited information in accordance with SERA 4001 may be transmitted to air traffic control units to obtain an ATC clearance for a segment of a flight (e.g. when crossing a CTR or landing at or departing from a controlled aerodrome).

Note: A limited flight plan usually only contains data which are of importance to air traffic control at that point in time, e.g. call sign, aircraft type, requested flight path and altitude.

ATTENTION: Alerting service is only provided during this part of the flight.
Alerting service ends when permission to leave the air traffic control frequency is granted!

2.3 Flight plan activation - transmission of a departure report

If a flight plan has been submitted prior departure and no air traffic services unit is on duty at the aerodrome, the pilot or a person delegated by the pilot shall activate the flight plan by immediately transmitting a departure report by the fastest means possible, except in the case of flight plans for flights in accordance with chapter 2.3.1 (RMK/NOATD) and chapter 3.3.2 (collective flights).

Note: A departure report can be transmitted by calling AIS/ARO WIEN (Tel. + 43 (0)5 1703 3211) or by radio on the frequency of the flight information service (TFI 118.525 MHz or FIC WIEN 124.400 MHz).

ATTENTION: Alerting service for flights overdue will only be provided for activated flights and flights according to chapter 2.3.1 (RMK/NOATD)!

2.3.1 Flights for which no departure message is transmitted - RMK/NOATD (No Actual Time of Departure)

No departure report in accordance with chapter 2.3 is required for flights operating within Austrian airspace if it is specified in ITEM 18 of the flight plan that no departure message will be transmitted (RMK/NOATD).

In this case the estimated off-block time (EOBT) will be considered as the actual time of departure (ATD).

Note: The use of "RMK/NOATD" is not permitted for flights operating outside Austrian airspace because this regulation only applies within Austria and is not acceptable in other countries. This also applies to flights with departure and destination aerodrome located within Austria, but are routed via foreign airspace, as the flight plan is forwarded to the foreign air traffic services units in such cases.

2.4 Closing a flight plan after landing – transmission of an arrival report

If a flight plan - covering the entire flight or the remaining portion of a flight to the destination aerodrome - has been submitted and no air traffic services unit is on duty at the time of landing, the pilot shall close the flight plan immediately after landing by transmission of an arrival report.

Note: Transmission of the arrival report can be made by calling AIS/ARO WIEN (Tel. +43 (0)5 1703 / 3211) or by means of SB/HB. The responsibility for the transmission of the arrival report remains with the pilot in command, even if another person (e.g. aerodrome operations manager at the aerodrome of arrival) has been entrusted with this task.

ATTENTION: Once again it is explicitly pointed out that in case of a missing arrival report for activated flights and flights referred to in chapter 2.3.1 (RMK/NOATD) 30 minutes after the estimated time of arrival the search and rescue service will be initiated, which will result in considerable organisational effort and expense!

2.4.1 Closing a flight plan by radio short before landing

When communication facilities at the arrival aerodrome or operating site are known to be inadequate and alternate arrangements for the transmission of the arrival report on the ground are not available, the following action shall be taken:

Short before landing the pilot shall, if practicable, transmit by radio to the appropriate air traffic services unit, a message comparable to an arrival report by using the following phrase:

Pilot: "OEABC short before landing at [arrival aerodrome]. Request to close my flight plan."

ATC: "OEABC flight plan closed at [time]."

This message will be treated as an arrival report and will be further processed as such!

Note: This procedure is normally used only in exceptional cases such as when landing in remote areas without telephone connection.

2.4.2 Closing a flight plan by radio during the flight

A flight plan for a VFR flight landing at an uncontrolled Austrian aerodrome can be closed during flight using the following phrase by radio, thus avoiding the need to make an arrival report:

Pilot: „OEABC closing my flight plan“.

ATC: "OEABC flight plan closed at [time]."

Note: Announcing "Closing my flight plan" by radio replaces the former term "NOATA" and only serves to prevent that search and rescue service will be initiated because of an overdue arrival report. Other reasons to initiate search and rescue operations (such as receiving an emergency call, ELT) still remain.

ATTENTION: An arrival report has to be made in any case if an aircraft departing from another country has diverted to an alternate aerodrome or if a pilot has been ordered to do so!

3. Flight plan data

3.1 Departure aerodrome

One of the following terms can be used:

- The 4-letter ICAO location indicator of the departure aerodrome
- "ZZZZ", if no ICAO location indicator has been assigned to the departure aerodrome; in addition, the name and the location (coordinates in degrees and minutes) of the departure aerodrome is also to be entered in ITEM 18 as "DEP/..."; e.g.: "DEP/STEGERSBACH 4710N01610E".

Note: When using "ZZZZ" it is mandatory to add "DEP/[NAME] [COORDINATES]" in ITEM 18.

If this appendix is missing the flight plan cannot be processed and therefore will be rejected by AIS/ARO WIEN.

3.2 Flight route

3.2.1 Flight route for VFR flights (sample flight plan 5.1)

The VFR flight route description should be clear and concise and - particularly when flying into/through/out of a control zone (CTR) or crossing a national border - contain the necessary and mandatory reporting points. Unnecessary "DCT"s (direct) and padding (e.g. forward slashes) are not permitted. The appropriate abbreviations shall be used as far as possible.

If the flight route is not yet known when the flight plan is submitted, "BYRDO" (by radio) shall be entered.

Other possible VFR flight route descriptions (sample flight plan 5.8):

- GA glider area
- HOV hovering flight
- PARA parachute jumping - including parachute drop location and requested flight level; e.g. "PARA RADFELD RFL140".
- common abbreviations used in connection with training flights (see chapter 3.4.3)

3.2.1.1 CTR LOWS: Routes (including reporting points) and reporting points

Routes:	ADNET.....	AD (S AD)
	EUGENDORF.....	EU (MP GL EU)
	HALLEIN.....	HA (GR HA)
	STRASSWALCHEN.....	ST (MP SK ST)
	TEISENDORF.....	TD (AI TD)
	WHISKEY.....	W
Transit route:	Flight through CTR via SBG VOR:.....	TS GS LE
Reporting points:	ADNET.....	AD
	AINRING.....	AI
	EUGENDORF.....	EU
	GLASENBACH.....	GL
	GRABENSEE.....	GS
	GRÖDIG.....	GR
	HALLEIN.....	HA
	LENGAU.....	LE
	MARIA PLAIN.....	MP
	SEEKIRCHEN.....	SK
	SIERRA.....	S
	STRASSWALCHEN.....	ST
	TACHINGER SEE.....	TS
	TEISENDORF.....	TD
	PASS LUEG.....	PL
	VOGLAU.....	VO
	WHISKEY.....	W

3.2.1.2 CTR LOWG: Sectors (including reporting points), routes (including reporting points) and reporting points

Sectors:	SECTOR ECHO.....	E (KD)
	SECTOR WHISKEY.....	W (SD)
Routes:	GRAZ-NORD.....	GN (GN AW)
	GLEISDORF.....	GL (GL LH AO) - <u>Attention: Inbound routing only!</u>
Transit route:	Flight through CTR along A2.....	W LH (or LH W)
Reporting points:	AUTOBAHN-OST.....	AO
	AUTOBAHN-WEST.....	AW
	GLEISDORF.....	GL
	GRAZ-NORD.....	GN
	KALSDORF.....	KD
	LASSNITZHÖHE.....	LH
	SENDER DOBL.....	SD

3.2.1.3 CTR LOWI: Routes (including reporting points) and reporting points

Routes:	MIKE.....	M (M1 M2 M3)
	NOVEMBER.....	N (N1 N2)
	WHISKEY.....	W (W1 W2)
Reporting points:	BRENNER.....	BR
	FOXTROT.....	F
	GOLF.....	G
	INDIA.....	I
	MIKE 1.....	M1
	MIKE 2.....	M2
	MIKE 3.....	M3
	NOVEMBER 1.....	N1
	NOVEMBER 2.....	N2
	SIERRA.....	S
	WHISKEY 1.....	W1
	WHISKEY 2.....	W2

3.2.1.4 CTR LOWK: Sectors (including reporting points) and reporting points

Sectors:	SECTOR NORTH.....	N (N3)
	SECTOR WEST.....	W (W3)
Reporting points:	ECHO 1.....	E1
	ECHO 2.....	E2
	NOVEMBER 1.....	N1
	NOVEMBER 2.....	N2
	NOVEMBER 3.....	N3
	SIERRA.....	S
	WHISKEY 1.....	W1
	WHISKEY 2.....	W2
	WHISKEY 3.....	W3

3.2.1.5 CTR LOWL: Sectors (including reporting points) and reporting points

Sectors:	SECTOR NORTH.....	N
	SECTOR SOUTH.....	S
Reporting points:	KILO.....	K
	OSKAR.....	O
	SIERRA.....	S

3.2.1.6 CTR LOWW: Sectors (including reporting points), routes (including reporting points) and reporting points

Sectors:	SECTOR E.....	E (RU OR)
	SECTOR S.....	S (MU UW HI EB)
Routes:	KLOSTERNEUBURG.....	KL (KL DT FR)
Reporting points:	DONAUTURM.....	DT
	EBERGASSING.....	EB
	FREUDENAU.....	FR
	HIMBERG.....	HI
	KLOSTERNEUBURG.....	KL
	KREUZENSTEIN.....	KR
	MÜNCHENDORF.....	MU
	ORTH.....	OR
	PETRONELL.....	PE
	RUTZENDORF.....	RU
	SCHÖNAU.....	SC
	STRASSHOF.....	ST
	UNTERWALTERSDORF.....	UW

3.2.2 Route description for IFR flights (sample flight plans 5.2, 5.3 and 5.4)

In general, IFR route descriptions should be entered as a sequence of ATS routes and significant points;
e.g. "SITNI UL856 MATIG Q113 NAPSA NAPSA1A".

Note: "ATS routes" also include standard instrument departure routes (SID) and standard instrument arrival routes (STAR);
e.g. "LNZ5P" or "XANUT1W".

Changes of flight rules are only to be entered in ITEM 15 after a significant point.

Note: In the case of Z flights joining IFR at a significant point, provision of an EET up to this point is not mandatory, but is desirable, in order to plan air traffic better.

However, if a change of flight rules is planned abeam a significant point, that point must be entered in ITEM 15, and the point and direction (degrees expressed in 3 figures) and distance (miles expressed in 3 figures) of the point at which the change of flight rules will actually take place must be entered in ITEM 18 after RMK/ with the suffix "Y" or "Z" (sample flight plan 5.3).
e.g. "RMK/SBG090020Y" (Cancelling IFR at SBG radial 090 at a distance of 20NM from VOR SBG).

3.2.2.1 Flight routes for local IFR training flights

Flights are classified as local IFR training flights if they depart from/land at the same aerodrome and stay within the TMA of this aerodrome up to a maximum altitude of F195.

One of the following route descriptions shall be used:

- for LOWG: ○ GBG PIBIP
- for LOWI: ○ RTT
 ○ INN
- for LOWK: ○ KFT MOKEG
- for LOWL: ○ PETEN
 ○ LNZ ARASA
- for LOWS: ○ SBG
- for LOWW: ○ STO NERDU
 ○ SNU BALAD
 ○ WGM MABOD

3.2.3 Flights with "Airwork not at the destination aerodrome" (sample flight plan 5.6)

Flight plans for flights within the FIR WIEN that intend to perform airwork (training flights etc.) at another aerodrome than the destination aerodrome (such as triangular) flights must be split into multiple flight plans to meet the requirements of automatic flight plan processing. The EOBT of the subsequent flight plan is calculated by adding the TOTAL EET of the previous flight plan to the EOBT of the previous flight plan.

"RMK/FLTCONT" (flight continues) must be entered in ITEM 18 for any flight plan that has a subsequent flight plan.

Other information about the training schedule that is of importance to air traffic control (see chapter 3.4.3) can also be noted under "RMK/..." in ITEM 18 of the respective flight plan.

Examples of Airwork flights that need to be split into multiple flight plans:

- Flight from A to A (Airwork in X)..... 2 FPL (A to X, X to A)
- Flight from A to A (Airwork in X and Y)..... 3 FPL (A to X, X to Y, Y to A)
- Flight from A to B (Airwork in A)..... 2 FPL (A to A, A to B)
- Flight from A to B (Airwork in X)..... 2 FPL (A to X, X to B)
- Flight from A to B (Airwork in A and B)..... 2 FPL (A to A, A to B, no FPL from B to B!)

3.3 Destination aerodrome, total estimated elapsed time, alternate aerodrome

3.3.1 Destination aerodrome

One of the following terms can be used:

- The 4-letter ICAO location indicator of the destination aerodrome
- "ZZZZ", if no ICAO location indicator has been assigned to the destination aerodrome; in addition, the name and the location (coordinates in degrees and minutes) of the departure aerodrome is also to be entered in ITEM 18 as "DEST/...".
e.g.: "DEST/STEGERSBACH 4710N01610E"

Note: When using "ZZZZ" it is mandatory to add "DEST/[NAME] [COORDINATES]" in ITEM 18.

If this appendix is missing the flight plan cannot be processed and therefore will be rejected by AIS/ARO WIEN.

3.3.1.1 Departure from an aerodrome with a control zone (CTR) or an aerodrome traffic zone (ATZ) under VFR and closure of flight plan upon leaving the CTR/ATZ (sample flight plan 5.7)

VFR flights departing from LOWG, LOWI, LOWK, LOWL, LOWS, LOWW, LOXA, LOXN, LOXT or LOXZ and requesting to close the flight plan (see chapter 2.4.2) upon leaving the CTR/ATZ can submit a limited flight plan on the relevant air traffic control frequency (see chapter 2.2.1).

Since the flight plan processing system has been coupled to the EAD (European Aeronautical Database) the use of the former „Leaving CTR Indicator“ (LORX) as a destination aerodrome is no longer permitted when submitting a complete flight plan to AIS/ARO WIEN or via SB/HB. In such cases “ZZZZ” is to be entered as the destination aerodrome and “0001” as the fictitious total estimated elapsed time. In addition “DEST/LORX 4800N01600E” is to be entered in ITEM 18 whereas any other coordinates located in Austria can be used as well.

ATTENTION: Search and rescue services for flights overdue will not be initiated in such cases due to the fictitious total estimated elapsed time and the unknown destination aerodrome!
Alerting services will end when permission to leave the air traffic control frequency is granted!

3.3.2 Total estimated elapsed time – total EET

The following special codes may be used for flights within FIR WIEN:

- 0001 For VFR flights with destination aerodrome “ZZZZ” and “DEST/LORX 4800N01600E” (see chapter 3.3.1.1)
- 1111 When submitting a joint flight plan for successive identical VFR flights, either near an aerodrome (e.g. parachute drop flights) or in the context of special events (e.g.: air shows, festivals).

Note: When submitting the flight plan via SB/HB, the endurance in ITEM 19 in such cases must be greater than “1111”. The correct endurance for this flight can, if desired, be entered in ITEM 18 as “RMK/ENDURANCE...”.

ATTENTION: Search and rescue services for flights overdue will not be initiated in such cases due to the fictitious total estimated elapsed time.

3.3.3 Alternate aerodrome

With a few exceptions (e.g. VFR flights in the vicinity of an aerodrome), specification of an alternate aerodrome is mandatory!

One of the following terms can be used:

- The 4-letter ICAO location indicator of the alternate aerodrome
- “ZZZZ”, when no ICAO location indicator has been assigned to the alternate aerodrome; in addition, the name and the location (coordinates in degrees and minutes) of the alternate aerodrome is also to be entered in ITEM 18 as “ALTN/...”.
e.g.: “ALTN/STEGERSBACH 4710N01610E”

Note: When using „ZZZZ“ it is mandatory to add “ALTN/[NAME] [COORDINATES]” in ITEM 18.
If this appendix is missing the flight plan cannot be processed and therefore will be rejected by AIS/ARO WIEN.

3.4 Other information (ITEM 18)

3.4.1 Estimated Elapsed Time - EET (sample flight plans 5.1 and 5.3)

In the following cases, an EET (or several EETs) must be entered in ITEM 18:

- Cross-border VFR flights (specifying border-crossing point/s and estimated elapsed time), e.g.: “EET/OKF0025”.
- For Z flights, when joining IFR abeam a significant point (see chapter 3.2.2)

Note: In the case of Z flights joining IFR at a significant point, provision of an EET up to this point is not mandatory, but is desirable, in order to plan air traffic better.

3.4.2 Information on special flight procedures (sample flight plan 5.8)

The following terms concerning special flight procedures are to be indicated in ITEM 18 of the flight plan as "RMK/..." and reported to the appropriate ATC unit on initial contact:

- ACRO acrobatics
- BANNER banner towing flight, possibly including lettering on the banner
- FLTCONT flight will continue to another aerodrome immediately after touchdown/overshoot/low approach/missed approach
- FOTO photo flight
- HAIL hail suppression flight
- LIC¹⁾ instruction flights and training flights for the purpose of acquiring a license
- PARA parachute drop flight
- RTFT radio telephony training
- SOLO solo flight - only student pilot on board, flight instructor on the ground (enter name and phone number of the flight instructor as "RMK/..." in ITEM 18)
- TOW glider towing flight
- TRG training flight

¹⁾ The responsibility for the correct use of this term, which occasionally results in a reduction in aerodrome charges, lies with the pilot in command!

3.4.3 Other information (sample flight plan 5.6)

All other information (e.g. practice routines for training flights, addresses, telephone numbers) for which no suitable abbreviations in ITEM 18 exist can also be entered as "RMK/..."

Common abbreviations used in connection with training flights:

- APCH approach (if possible with number, e.g. "2APCH")
- LAPCH low approach (if possible with number, e.g. "2LAPCH")
- MAPCH missed approach (if possible with number, e.g. "2MAPCH")
- TFCC traffic circuit (if possible with number; e.g. "2TFCC")
- TFCP traffic pattern (if possible with number; e.g. "2TFCP")
- TGL touch-and-go landing (if possible with number; e.g. "2TGL")

Note: These abbreviations can also be used as a routing description for local VFR basic training flights (sample flight plan 5.8).

4. Regulations regarding the submission of announcement of a manned hot air balloon ride via SB/HB

When using SB/HB to announce a manned hot air balloon ride the flight plan form is to be filled out as follows:

- ITEM 7 aircraft identification, if more than 7 digits the complete aircraft identification is to be entered in ITEM 18 using „REG/..."
- ITEM 8 VG
- ITEM 9 BALL/L
- ITEM 13 the 4-letter ICAO location indicator of the departure aerodrome, or "ZZZZ", if no ICAO location indicator has been assigned to the point of departure; estimated time of departure
- ITEM 15 cruising speed/VFR, direction of drift or flight route, maximum altitude; e.g.: „N0009VFR DRIFT SE ALT3500FT“.
- ITEM 16 „ZZZZ“, total EET
- ITEM 18 other information
 - DEP/ name and location (coordinates in degrees and minutes) of the point of departure if "ZZZZ" is used in ITEM 13"; e.g.: "DEP/STEGERSBACH 4710N01610E".
 - DEST/ name and location (coordinates in degrees and minutes) of the expected landing site; for balloon rides within Austrian territory „DEST/AUSTRIA [coordinates]" or "DEST/AUSTRIA 4800N01600E" can be used.
 - COM/ radio telephony equipment including available frequencies
 - RMK/ cellphone number of the pilot in command or of the accompanying vehicle

- EET/ intended border crossing point and estimated flying time to this point
- ITEM 19 Supplementary information
 - E/ endurance
 - P/ number of persons on board
 - A/ dominant colour, including inscriptions
 - C/ name of pilot in command

5. Sample flight plans using the Selfbriefing/Homebriefing input screen

The following sample flight plans use the Selfbriefing/Homebriefing input screen (without ITEM 19) and may vary in detail from the standard ICAO flight plan form (e.g. DOF next to EOBT).

5.1 Cross-border VFR flight (see chapter 3.2.1)

7 LFZ Kennung *	8 Flugregeln *	Art des Fluges *	
<input type="text" value="OEXXX"/>	<input type="text" value="V = VFR"/>	<input type="text" value="G = general"/>	
9 Anzahl	Typen Kennung *	Wirbelschleppenkategorie *	
<input type="text" value="1"/>	<input type="text" value="C150"/>	<input type="text" value="L = Light"/>	
10a COM/NAV Ausrüstung *	10b Transponder Ausrüstung *		
<input type="text" value="SY"/>	<input type="text" value="S"/>		
<input type="button" value="In der Liste der COM/NAV Ausrüstung auswählen"/>	<input type="button" value="In der Liste der Überwachungs-Ausrüstung auswählen"/>		
NAV/	COM/		
DAT/	PBN/		
13 Abflugplatz *	EOBT *	DOF *	
<input type="text" value="LOWW"/>	<input type="text" value="1240"/>	<input type="text" value="26.02.2018"/>	
15 Reisegeschwindigkeit *	Flughöhe *		
<input type="text" value="N = Knoten (4 Ziffern)"/>	<input type="text" value="VFR = Flughöhe"/>		
Flugstrecke *			
<input type="text" value="S SOPRON"/>	<input type="button" value="★ Meine Strecken"/> <input type="button" value="📁 Strecke speichern"/> <input type="button" value="✉ Vorschläge"/> <input type="button" value="🌐 Karte"/>		
16 Zielflugplatz *	Voraussichtliche Gesamtflugdauer *	Ausweichflugplatz	2ter Ausweichflugplatz
<input type="text" value="LHFM"/>	<input type="text" value="0038"/>	<input type="text" value="LOAN"/>	<input type="text"/>
18 Sonstige Angaben			
<input type="text" value="EET/SOPRON0019"/>	<input type="button" value="+"/>		

- ITEM 15 (Route): reporting point/sector used to leave the CTR + border-crossing point (see chapter 3.2.1)
- ITEM 18 (Other Information):
 - EET/ estimated elapsed time to border-crossing point (see chapter 3.4.1)

5.2 IFR flight (see chapter 3.2.2)

7 LFZ Kennung *	8 Flugregeln *	Art des Fluges *	
<input type="text" value="XXX123"/>	<input type="text" value="I = IFR"/>	<input type="text" value="N = non-scheduled"/>	
9 Anzahl	Typen Kennung *	Wirbelschleppenkategorie *	
<input type="text" value="1"/>	<input type="text" value="GLEX"/>	<input type="text" value="M = Medium"/>	
10a COM/NAV Ausrüstung *	10b Transponder Ausrüstung *		
<input type="text" value="DE2E3FGHIJ3J4J5J7R5WXYZ"/>	<input type="text" value="B1D1L"/>		
<input type="button" value="In der Liste der COM/NAV Ausrüstung auswählen"/>	<input type="button" value="In der Liste der Überwachungs-Ausrüstung auswählen"/>		
NAV/	<input type="text" value="RNVD1E2A1"/>	COM/	
DAT/	<input type="text"/>	PBN/	
	<input type="text" value="A1B1D1O2O3S2"/>		
13 Abflugplatz *	EOBT *	DOF *	
<input type="text" value="LOWW"/>	<input type="text" value="0430"/>	<input type="text" value="14.11.2017"/>	
15 Reisegeschwindigkeit *	Flughöhe *		
<input type="text" value="N = Knoten (4 Ziffern)"/>	<input type="text" value="0506"/>	<input type="text" value="F = Flugfläche"/>	
		<input type="text" value="300"/>	
Flugstrecke *	<input type="text" value="SOVIL DCT SITNI DCT BAGSI DCT NANIT NANIT1A"/>		
	<input type="button" value="★ Meine Strecken"/> <input type="button" value="📄 Strecke speichern"/> <input type="button" value="🔍 Vorschläge"/> <input type="button" value="🌐 Karte"/>		
16 Zielflugplatz *	Voraussichtliche Gesamtflugdauer *	Ausweichflugplatz	2ter Ausweichflugplatz
<input type="text" value="LOWI"/>	<input type="text" value="0033"/>	<input type="text" value="EDNY"/>	<input type="text"/>
18 Sonstige Angaben	<input type="text" value="SUR/260A REG/OEXXX EET/EDUU0021 LOW0022 SEL/ABCD CODE/123456 RVR/300 OPR/XXXAIR RMK/ASLLOWWDLDM123456"/>		
<input checked="" type="checkbox"/> In Feld 18 RMK/IFPSRA einfügen	Zeigt an, dass der Aufgeber des Flugplans eine eventuelle Änderung der Flugstrecke durch IFPS akzeptiert.		

- ITEM 10a (Equipment): D (entry mandatory due to „ PBN/A1B1D1O2O3S2“
Z (entry mandatory due to „ NAV/RNVD1E2A1“)
- PBN entry mandatory due to „R“ in ITEM 10a
- RMK/IFPSRA: indicates that the pilot in command is willing to accept any changes of routing by IFPS

5.3 Z flight (see chapter 3.2.2)

7 LFZ Kennung *	8 Flugregeln *	Art des Fluges *
<input type="text" value="OEXX"/>	<input type="text" value="Z = VFR-IFR"/>	<input type="text" value="G = general"/>
9 Anzahl	Typen Kennung *	Wirbelschleppenkategorie *
<input type="text" value="1"/>	<input type="text" value="DA40"/>	<input type="text" value="L = Light"/>
10a COM/NAV Ausrüstung *	10b Transponder Ausrüstung *	
<input type="text" value="BDGRSY"/>	<input type="text" value="L"/>	
<input type="button" value="In der Liste der COM/NAV Ausrüstung auswählen"/>	<input type="button" value="In der Liste der Überwachungs-Ausrüstung auswählen"/>	
NAV/	COM/	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	
DAT/	PBN/	
<input type="text"/>	<input type="text" value="B2D2O2S1"/>	
13 Abflugplatz *	EOBT *	DOF *
<input type="text" value="LOAV"/>	<input type="text" value="0900"/>	<input type="text" value="14.11.2017"/>
15 Reisegeschwindigkeit *	Flughöhe *	
<input type="text" value="N = Knoten (4 Ziffern)"/>	<input type="text" value="0120"/>	
<input type="text" value="VFR = Flughöhe"/>		<input type="text"/>
Flugstrecke *		
<input type="text" value="MOVOS/N0120F100 IFR DCT ABIRI ABIRI2A"/>		
<input type="button" value="★ Meine Strecken"/> <input type="button" value="📄 Strecke speichern"/> <input type="button" value="🔍 Vorschläge"/> <input type="button" value="🌐 Karte"/>		
16 Zielflugplatz *	Voraussichtliche Gesamtflugdauer *	Ausweichflugplatz
<input type="text" value="LOWK"/>	<input type="text" value="0100"/>	<input type="text" value="LOWG"/>
2ter Ausweichflugplatz		<input type="text" value="LOAV"/>
18 Sonstige Angaben		
<input type="text" value="EET/MOVOS0024"/>		
<input checked="" type="checkbox"/> In Feld 18 RMK/IFPSRA einfügen		
Zeigt an, dass der Aufgeber des Flugplans eine eventuelle Änderung der Flugstrecke durch IFPS akzeptiert.		

- ITEM 8 (Flight Rules): Z
- ITEM 10a (Equipment): D,G (entry mandatory due to "PBN/B2D2O2S1")
- PBN: entry mandatory due to „R“ in ITEM 10a
- ITEM 15 (Route): VFR route (if applicable); followed by a space and the point at which a change of flight rules is planned, followed by an oblique stroke and both the cruising speed and cruising level, followed by „IFR“ and the desired IFR route.
- ITEM 18 (Other Information):
 - EET/ estimated elapsed time to the significant point where the change of flight rules is planned (see chapter 3.2.2)
- RMK/IFPSRA: indicates that the pilot in command is willing to accept any changes of routing by IFPS

5.4 Y flight (see chapter 3.2.2)

7 LFZ Kennung *	8 Flugregeln *	Art des Fluges *	
<input type="text" value="OEXX"/>	<input type="text" value="Y = IFR-VFR"/>	<input type="text" value="G = general"/>	
9 Anzahl	Typen Kennung *	Wirbelschleppenkategorie *	
<input type="text" value="1"/>	<input type="text" value="DA40"/>	<input type="text" value="L = Light"/>	
10a COM/NAV Ausrüstung *	10b Transponder Ausrüstung *		
<input type="text" value="BDGRSY"/>	<input type="text" value="L"/>		
<input type="button" value="In der Liste der COM/NAV Ausrüstung auswählen"/>	<input type="button" value="In der Liste der Überwachungs-Ausrüstung auswählen"/>		
NAV/	COM/		
<input type="text"/>	<input type="text"/>		
DAT/	PBN/		
<input type="text"/>	<input type="text" value="B2D2O2S1"/>		
13 Abflugplatz *	EOBT *	DOF *	
<input type="text" value="LOWL"/>	<input type="text" value="1540"/>	<input type="text" value="14.11.2017"/>	
15 Reisegeschwindigkeit *	Flughöhe *		
<input type="text" value="N = Knoten (4 Ziffern)"/>	<input type="text" value="070"/>		
<input type="text" value="0120"/>			
Flugstrecke *			
<input type="text" value="MASUR DCT MOVOS VFR"/>			
	<input type="button" value="★ Meine Strecken"/> <input type="button" value="📁 Strecke speichern"/> <input type="button" value="🔍 Vorschläge"/> <input type="button" value="🌐 Karte"/>		
16 Zielflugplatz *	Voraussichtliche Gesamtflugdauer *	Ausweichflugplatz	2ter Ausweichflugplatz
<input type="text" value="LOAV"/>	<input type="text" value="0110"/>	<input type="text" value="LOAN"/>	<input type="text" value="LOWW"/>
18 Sonstige Angaben	<input type="text"/>		
<input checked="" type="checkbox"/> In Feld 18 RMK/IFPSRA einfügen	Zeigt an, dass der Aufgeber des Flugplans eine eventuelle Änderung der Flugstrecke durch IFPS akzeptiert.		

- ITEM 8 (Flight Rules): Y
- ITEM 10a (Equipment): D,G (entry mandatory due to "PBN/B2D2O2S1")
- PBN: entry mandatory due to „R“ in ITEM 10a
- ITEM 15 (Route): IFR route to the point at which a change of flight rules is planned, followed by a space and „VFR“ and the desired VFR route (if applicable).
- RMK/IFPSRA: indicates that the pilot in command is willing to accept any changes of routing by IFPS

5.5 Local IFR training flight in LOWL (see chapter 3.2.2.1)

7 LFZ Kennung *	8 Flugregeln *	Art des Fluges *	
<input type="text" value="OEXX"/>	<input type="text" value="I = IFR"/>	<input type="text" value="X = other"/>	
9 Anzahl	Typen Kennung *	Wirbelschleppenkategorie *	
<input type="text" value="1"/>	<input type="text" value="DA42"/>	<input type="text" value="L = Light"/>	
10a COM/NAV Ausrüstung *	10b Transponder Ausrüstung *		
<input type="text" value="DFGRSY"/>	<input type="text" value="H"/>		
<input type="button" value="In der Liste der COM/NAV Ausrüstung auswählen"/>	<input type="button" value="In der Liste der Überwachungs-Ausrüstung auswählen"/>		
NAV/	COM/		
<input type="text"/>	<input type="text"/>		
DAT/	PBN/		
<input type="text"/>	<input type="text" value="A1B1"/>		
13 Abflugplatz *	EOBT *	DOF *	
<input type="text" value="LOWL"/>	<input type="text" value="0845"/>	<input type="text" value="14.11.2017"/>	
15 Reisegeschwindigkeit *	Flughöhe *		
<input type="text" value="N = Knoten (4 Ziffern)"/>	<input type="text" value="A = Flughöhe in"/>		
<input type="text" value="0160"/>	<input type="text" value="070"/>		
Flugstrecke *			
<input type="text" value="PETEN"/>			
	<input type="button" value="★ Meine Strecken"/> <input type="button" value="📁 Strecke speichern"/> <input type="button" value="🔍 Vorschläge"/> <input type="button" value="🌐 Karte"/>		
16 Zielflugplatz *	Voraussichtliche Gesamtflugdauer *	Ausweichflugplatz	2ter Ausweichflugplatz
<input type="text" value="LOWL"/>	<input type="text" value="0115"/>	<input type="text" value="LOWS"/>	<input type="text"/>
18 Sonstige Angaben			
<input type="text" value="RMK/LIC 4MAPCH"/>			
<input type="checkbox"/> In Feld 18 RMK/IFPSRA einfügen	Zeigt an, dass der Aufgeber des Flugplans eine eventuelle Änderung der Flugstrecke durch IFPS akzeptiert.		

- ITEM 8 (Type of Flight): X
- ITEM 10a (Equipment): D,G (entry mandatory due to "PBN/A1B1")
- PBN: entry mandatory due to „R“ in ITEM 10a
- ITEM 15 (Route): flight route for local IFR training flight in LOWL (see chapter 3.2.2.1)
- ITEM 18 (Other Information):
 - RMK/ „LIC“ (see chapter 3.4.2) + practice routine (see chapter 3.4.3)

5.6 Training flight with "Airwork not at the destination aerodrome" (see chapter 3.2.3)

OEXXX from LOWS to LOAU wants to perform 2 missed approaches at LOWL, thereafter proceed on course to VOR SNU to cancel IFR before continuing to LOAU under VFR.

This flight has to be split into two flight plans: 1) IFR FPL from LOWS to LOWL; 2) Y FPL from LOWL to LOAU

1st FPL

7 LFZ Kennung *	8 Flugregeln *	Art des Fluges *	
<input type="text" value="OEXXX"/>	<input type="text" value="I = IFR"/>	<input type="text" value="X = other"/>	
9 Anzahl	Typen Kennung *	Wirbelschleppenkategorie *	
<input type="text" value="1"/>	<input type="text" value="DA42"/>	<input type="text" value="L = Light"/>	
10a COM/NAV Ausrüstung *	10b Transponder Ausrüstung *		
<input type="text" value="DGRSY"/>	<input type="text" value="S"/>		
<input type="button" value="In der Liste der COM/NAV Ausrüstung auswählen"/>	<input type="button" value="In der Liste der Überwachungs-Ausrüstung auswählen"/>		
NAV/	COM/		
<input type="text"/>	<input type="text"/>		
DAT/	PBN/		
<input type="text"/>	<input type="text" value="B2D2O2S1"/>		
13 Abflugplatz *	EOBT *	DOF *	
<input type="text" value="LOWS"/>	<input type="text" value="1500"/>	<input type="text" value="14.11.2017"/>	
15 Reisegeschwindigkeit *	Flughöhe *		
<input type="text" value="N = Knoten (4 Ziffern)"/>	<input type="text" value="A = Flughöhe in"/>		
<input type="text" value="0140"/>	<input type="text" value="060"/>		
Flugstrecke *			
<input type="text" value="LNZ LNZ1K"/>			
	<input type="button" value="★ Meine Strecken"/> <input type="button" value="📁 Strecke speichern"/> <input type="button" value="🔍 Vorschläge"/> <input type="button" value="🌐 Karte"/>		
16 Zielflugplatz *	Voraussichtliche Gesamtflugdauer *	Ausweichflugplatz	2ter Ausweichflugplatz
<input type="text" value="LOWL"/>	<input type="text" value="0200"/>	<input type="text" value="LOAV"/>	<input type="text" value="LOWW"/>
18 Sonstige Angaben			
<input type="text" value="RMK/TRG 2LAPCH FLTCONT"/>			
<input checked="" type="checkbox"/> In Feld 18 RMK/IFPSRA einfügen	Zeigt an, dass der Aufgeber des Flugplans eine eventuelle Änderung der Flugstrecke durch IFPS akzeptiert.		

- ITEM 8 (Type of Flight): X
- ITEM 10a (Equipment): D,G (entry mandatory due to "PBN/B2D2O2S1")
- PBN: entry mandatory due to „R“ in ITEM 10a
- ITEM 18 (Other Information):
 - RMK/ practice routine (see chapter 3.4.3) + „FLTCONT“ (see chapter 3.2.3)
- RMK/IFPSRA: indicates that the pilot in command is willing to accept any changes of routing by IFPS

2nd FPL

7 LFZ Kennung *	8 Flugregeln *	Art des Fluges *	
<input type="text" value="OEXX"/>	<input type="text" value="Y = IFR-VFR"/>	<input type="text" value="G = general"/>	
9 Anzahl	Typen Kennung *	Wirbelschleppenkategorie *	
<input type="text" value="1"/>	<input type="text" value="DA42"/>	<input type="text" value="L = Light"/>	
10a COM/NAV Ausrüstung *	10b Transponder Ausrüstung *		
<input type="text" value="DGRSY"/>	<input type="text" value="S"/>		
<input type="button" value="In der Liste der COM/NAV Ausrüstung auswählen"/>	<input type="button" value="In der Liste der Überwachungs-Ausrüstung auswählen"/>		
NAV/	COM/		
<input type="text"/>	<input type="text"/>		
DAT/	PBN/		
<input type="text"/>	<input type="text" value="B2D2O2S1"/>		
13 Abflugplatz *	EOBT *	DOF *	
<input type="text" value="LOWL"/>	<input type="text" value="1700"/>	<input type="text" value="14.11.2017"/>	
15 Reisegeschwindigkeit *	Flughöhe *		
<input type="text" value="N = Knoten (4 Ziffern)"/>	<input type="text" value="A = Flughöhe in"/>		
<input type="text" value="0140"/>	<input type="text" value="090"/>		
Flugstrecke *			
<input type="text" value="LNZ J21 STO VFR"/>			
<input type="button" value="★ Meine Strecken"/> <input type="button" value="📁 Strecke speichern"/> <input type="button" value="🔍 Vorschläge"/> <input type="button" value="🌐 Karte"/>			
16 Zielflugplatz *	Voraussichtliche Gesamtflugdauer *	Ausweichflugplatz	2ter Ausweichflugplatz
<input type="text" value="LOAU"/>	<input type="text" value="0125"/>	<input type="text" value="LOAV"/>	<input type="text" value="LOWW"/>
18 Sonstige Angaben			
<input type="text"/>			
<input checked="" type="checkbox"/> In Feld 18 RMK/IFPSRA einfügen			
Zeigt an, dass der Aufgeber des Flugplans eine eventuelle Änderung der Flugstrecke durch IFPS akzeptiert.			

- ITEM 10a (Equipment): D,G (entry mandatory due to "PBN/B2D2O2S1")
- PBN: entry mandatory due to „R“ in ITEM 10a
- FELD 13 (EOBT): adding the EOBT and the Total EET of the previous flight plan (15.00 + 02.00 = 17.00; see chapter 3.2.3)
- ITEM 15 (Route): IFR route to the point at which a change of flight rules is planned, followed by a space and „VFR“ and the desired VFR route (if applicable).

5.7 Departure from LOWS with "closing flight plan" upon leaving the CTR (see chapter 3.3.1.1)

7 LFZ Kennung *	8 Flugregeln *	Art des Fluges *
<input type="text" value="OEXX"/>	<input type="text" value="V = VFR"/>	<input type="text" value="G = general"/>
9 Anzahl	Typen Kennung *	Wirbelschleppenkategorie *
<input type="text" value="1"/>	<input type="text" value="C172"/>	<input type="text" value="L = Light"/>
10a COM/NAV Ausrüstung *	10b Transponder Ausrüstung *	
<input type="text" value="SY"/>	<input type="text" value="S"/>	
<input type="button" value="In der Liste der COM/NAV Ausrüstung auswählen"/>	<input type="button" value="In der Liste der Überwachungs-Ausrüstung auswählen"/>	
NAV/	COM/	
DAT/	PBN/	
13 Abflugplatz *	EOBT *	DOF *
<input type="text" value="LOWS"/>	<input type="text" value="1410"/>	<input type="text" value="26.02.2018"/>
15 Reisegeschwindigkeit *	Flughöhe *	
<input type="text" value="N = Knoten (4 Ziffern)"/>	<input type="text" value="0100"/>	
16 Zielflugplatz *	Voraussichtliche Gesamtflugdauer *	Ausweichflugplatz
<input type="text" value="ZZZZ"/>	<input type="text" value="0001"/>	<input type="text"/>
18 Sonstige Angaben	2ter Ausweichflugplatz	
<input type="text" value="DEST/LORX 4800N01600E"/>	<input type="text"/>	

Flugstrecke *

EU

- ITEM 15 (Route): reporting point/sector used to leave the CTR (see chapter 3.2.1)
- ITEM 16 (Destination Aerodrome): „ZZZZ“ + fictitious Total EET „0001“ (see chapter 3.3.1.1)
- ITEM 18 (Other Information):
 - DEST/ LORX 4800N01600E (see chapter 3.3.1.1)

5.8 VFR basic training flight (see chapter 3.2.1/3.4.2)

7 LFZ Kennung *	8 Flugregeln *	Art des Fluges *	
<input type="text" value="OEXXX"/>	<input type="text" value="V = VFR"/>	<input type="text" value="X = other"/>	
9 Anzahl	Typen Kennung *	Wirbelschleppenkategorie *	
<input type="text" value="1"/>	<input type="text" value="C150"/>	<input type="text" value="L = Light"/>	
10a COM/NAV Ausrüstung *	10b Transponder Ausrüstung *		
<input type="text" value="SY"/>	<input type="text" value="S"/>		
In der Liste der COM/NAV Ausrüstung auswählen		In der Liste der Überwachungs-Ausrüstung auswählen	
NAV/	COM/		
DAT/	PBN/		
13 Abflugplatz *	EOBT *	DOF *	
<input type="text" value="LOWS"/>	<input type="text" value="0940"/>	<input type="text" value="26.02.2018"/>	
15 Reisegeschwindigkeit *	Flughöhe *		
<input type="text" value="N = Knoten (4 Ziffern)"/>	<input type="text" value="VFR = Flughöhe"/>		
Flugstrecke *			
<input type="text" value="STGL"/>			
	<input type="button" value="★ Meine Strecken"/> <input type="button" value="📄 Strecke speichern"/> <input type="button" value="✉ Vorschläge"/> <input type="button" value="🌐 Karte"/>		
16 Zielflugplatz *	Voraussichtliche Gesamtflugdauer *	Ausweichflugplatz	2ter Ausweichflugplatz
<input type="text" value="LOWS"/>	<input type="text" value="0100"/>	<input type="text" value="LOWL"/>	<input type="text"/>
18 Sonstige Angaben			
<input type="text" value="RMK/LIC"/>	<input type="button" value="+"/>		

- ITEM 8 (Type of Flight): X
- ITEM 15 (Route): 5 touch and go landings (see chapter 3.2.1/3.4.3)
- ITEM 18 (Other Information):
 - RMK/ „LIC“ (see chapter 3.4.2)