

# REPUBLIK ÖSTERREICH

**AUSTRO CONTROL GmbH**  
LUFTFAHRTINFORMATIONSDIENST  
Schnirchgasse 17  
1030 Wien  
AUSTRIA



**AUSTRO CONTROL GmbH**  
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE  
Schnirchgasse 17  
1030 Wien  
AUSTRIA

Phone: +43 5 1703 / 3211  
Telefax: +43 5 1703 / 2056  
AFTN: LOWWYNYX  
e-mail: [nof@astrocontrol.at](mailto:nof@astrocontrol.at)

REPUBLIC OF AUSTRIA

AIC A 7/25

18 MAR 2025

Dieses AIC umfasst 39 Seiten.

Durch dieses AIC wird AIC A 5/25 ersetzt.

Englische Version des AIC beginnt ab Seite 21.

This AIC includes 39 pages.

This AIC replaces AIC A 5/25.

English version of the AIC starting from page 21.

## Hinweise für die Flugplanabgabe und Sonderregelungen für Flüge innerhalb Österreichs

## Hints for submission of flight plan and special regulations for flights within Austria

### 1 Einleitung

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

#### Änderungen zur Version A 7/24 (erkennbar an der einfachen Änderungsmarkierung am Zeilenrand):

- Allg. Änderung von Formulierungen zum besseren Verständnis
- 2 NEU: Allgemeines zum Flugplan
- 2.2 NEU: Regelungen bez. Z-AFIL
- 2.4 NEU: Abflugmeldung für Sammelflüge
- 2.5 ERGÄNZT: Hinweise zum Alarmdienst
- 2.5.1 GEÄNDERT: Übermittlung einer Landemeldung
- 3.3.2.1 ENTFERNT: IFR TRG Route „STO NERDU“
- 3.5.3 ENTFERNT: Begriff „Traffic Pattern -TFCP“

#### Änderungen zu Vorversionen A 4/25 und A 5/25 (erkennbar an der doppelten Änderungsmarkierung am Zeilenrand):

- 2.2 ERGÄNZT: wichtige Anmerkung zu Z-AFIL
- 2.5 ERGÄNZT: Hinweise zum Alarmdienst
- 2.6 GEÄNDERT: Grafik zur Flugplanpflicht Sichtflügen ins Ausland

### 2 Allgemeines zum Flugplan

Wurde ein Flugplan mit Abflugplatz in Österreich bei einer anderen Stelle als AIS/ARO Wien abgegeben, so ist der PIC verpflichtet, vor dem Abflug bei AIS/ARO Wien nachzufragen, ob der Flugplan verfügbar ist.

Für aufeinanderfolgende gleiche VFR-Flüge innerhalb der FIR Wien, entweder in der Nähe eines Flugplatzes (z.B. Fallschirmspringerabsetzflüge) oder im Rahmen von Luftfahrtveranstaltungen, kann ein sogenannter „Sammelflugplan“ abgegeben werden. Dabei ist als EOBT der erste Abflugzeitpunkt, und als Gesamtflugzeit „1111“ anzugeben (siehe 3.4.2).

**Anmerkung:** *Durch Abgabe eines Sammelflugplans erspart sich der verantwortliche Pilot nicht nur die Übermittlung von Start- und Landemeldungen für jeden einzelnen Flug (siehe 2.4 und 2.5), sondern auch die Verschiebung aller nachfolgenden Flugpläne bei Verzögerungen im Flugablauf (siehe 2.5 ACHTUNG).*

**ACHTUNG:** Für diese Flüge wird kein Flugalarmdienst bei Überfälligkeit der Landemeldung ausgeübt, da dies aufgrund der fiktiven voraussichtlichen Gesamtflugdauer nicht möglich ist.

## 2.1 Vorlaufzeiten für die Flugplanabgabe vor dem Flug

- a) höchstens 120 Stunden vor EOBT
- b) mindestens 3 Stunden vor EOBT für Flüge, die möglicherweise Maßnahmen zur Verkehrsflusssteuerung (ATFM) unterliegen  
*Anmerkung: Durch rechtzeitige Abgabe von Flugplänen für Flüge, die möglicherweise Maßnahmen zur Verkehrsflusssteuerung (ATFM) unterliegen, können Verspätungen aufgrund von SLOTS vermieden bzw. reduziert werden.*
- c) mindestens 30 Minuten vor EOBT für Flugpläne für Inlandsflüge nach Sichtflugregeln
- d) mindestens 60 Minuten vor EOBT für alle anderen, nicht unter b) oder c) fallenden Flugpläne

**ACHTUNG:** Von diesen Regelungen ausgenommen sind nur Flüge im Notfalleinsatz (Rettungsflüge, Hagelabwehr, etc.).

### 2.1.1 Flugplanabgabe bei AIS/ARO WIEN

Inkorrekt und/oder unvollständig ausgefüllte Flugplanformulare können nicht verarbeitet werden und werden daher von AIS/ARO WIEN zurückgewiesen. Per Fax abgegebene Flugpläne werden erst nach Anruf bei AIS/ARO WIEN (+43 5 1703/3211) bearbeitet.

*Anmerkung: Bei telefonischer Flugplanabgabe muss vor allem an verkehrsintensiven Tagen mit Wartezeiten gerechnet werden. Flugpläne, die über Homebriefing (siehe 2.1.2) abgegeben werden, können deutlich rascher verarbeitet werden.*

### 2.1.2 Flugplanabgabe über Homebriefing

Es besteht die Möglichkeit, über das Internet das Flugplanungssystem der Austro Control ([www.homebriefing.com](http://www.homebriefing.com)) zu verwenden.

Über Homebriefing können bestimmte Flugpläne (siehe 2.1.3) abgegeben, Wetterdaten und NOTAM abgerufen, sowie Unterlagen (AIP, AIC, ÖNfl. etc.) eingesehen werden. Die Benützung ist kostenlos, eine Registrierung allerdings erforderlich.

*Anmerkung: Eine Flugplanaufgabe über Homebriefing bietet neben der Möglichkeit, Abflug- und Landemeldungen über Homebriefing zu übermitteln, auch den Vorteil, im Bedarfsfall den Nachweis über die getätigte Flugvorbereitung vorweisen zu können.*

Wenn ein Flugplan über Homebriefing abgegeben wurde, kann der Flug erst angetreten werden, wenn über das Homebriefing System eine Bestätigungsmeldung (Status „AKZEPTIERT“) erhalten wurde. Andernfalls ist die Verfügbarkeit des Flugplans bei den zuständigen Stellen **nicht** gewährleistet!

*Anmerkung: Ein über Homebriefing abgegebener Flugplan, der von AIS/ARO WIEN wegen fehlender und/oder inkorrektur Daten zurückgewiesen wurde, enthält auch den Grund für die Zurückweisung.*

### 2.1.3 Folgende Flugpläne können bei AIS/ARO WIEN und über Homebriefing abgegeben werden:

- Flugpläne mit Abflugplatz in Österreich und Flugpläne für weiterführende Flüge nach einem Abflug in Österreich <sup>1)</sup>
- IFR-Flugpläne innerhalb der IFPZ
- Flugpläne von österreichischen Homebriefing Kunden <sup>1)</sup>
- Flugpläne für in Österreich registrierte Luftfahrzeuge <sup>1)</sup>
- Flugpläne von österreichischen Luftfahrtunternehmen <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Vorbehaltlich der Verfügbarkeit von Flugberatungsunterlagen gemäß AIP-Bibliothek im Homebriefing.

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

Flugpläne können während des Fluges auf der Frequenz des Fluginformationsdienstes abgegeben 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.

Nicht angenommen werden AFIL ins Ausland, die auf IFR wechseln wollen (Z-AFIL), sowie Flugpläne für weiterführende Flüge nach Landungen, jeweils ausgenommen Flugpläne für Notfälle (z.B. Rettungsflüge).

**ACHTUNG:** Die Vorgangsweise, durch Abgabe eines Z-AFIL (z.B. bei Abflug aus LOAV oder LOAN) eventuelle Maßnahmen zur Verkehrsflusssteuerung (SLOTS) zu umgehen, ist NICHT zulässig! Es wird daher nochmals mit Nachdruck darauf hingewiesen, dass solche Z-AFIL nur in Notfällen angenommen werden!

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

### 2.3 Abgabe 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:** Der Flugalarmdienst wird hierbei nur für diesen Teilabschnitt des Fluges ausgeübt und endet mit der Freigabe zum Verlassen der Flugverkehrskontrollfrequenz!

### 2.4 Verpflichtung zum Öffnen des Flugplans durch Übermittlung einer Abflugmeldung

Der verantwortliche Pilot oder eine von ihm beauftragte Person hat für alle Flüge mit Start nach Sichtflugregeln von einem unkontrollierten Flugplatz eine Startmeldung zu übermitteln, sofern ein Flugplan abgegeben wurde.

Anmerkung: Bei Abflug von einem kontrollierten Flugplatz erfolgt die Weiterleitung der Abflugmeldung durch die Flugverkehrsdienststelle.

Ausgenommen von der Verpflichtung zur Übermittlung einer Abflugmeldung sind nur Flüge mit Sammelflugplänen (siehe 2).

Die Übermittlung der Abflugmeldung kann mittels Anrufs bei AIS/ARO WIEN (Tel. +43 5 1703/3211), über Homebriefing sowie per Funk über die Frequenz des Fluginformationsdienstes (TFI 118,525MHz, FIC WIEN 124,4MHz bzw. 134,625MHz) erfolgen.

**ACHTUNG:** Die Übermittlung der Abflugmeldung ist essenziell für die effiziente Ausübung des Flugalarmdienstes.

### 2.5 Verpflichtung zum Schließen des Flugplans

Das Schließen des Flugplans ist verpflichtend bei Flügen, für die ein Flugplan abgegeben wurde, da für diese Flüge der Flugalarmdienst bei Überfälligkeit der Landemeldung ausgeübt wird.

Ausgenommen von der Verpflichtung zum Schließen des Flugplans sind nur:

- Flüge mit Landung auf einem kontrollierten Flugplatz (Weiterleitung der Landemeldung erfolgt durch die Flugverkehrsdienststelle)
- Flüge mit eingeschränktem Flugplan (siehe 2.3)
- Ausflüge aus einer CTR/ATZ gemäß 3.4.1.1
- Sammelflüge (siehe 2)

**ACHTUNG:** Es wird nochmals mit Nachdruck darauf hingewiesen, dass bei fehlender Landemeldung 30 Minuten nach der laut Flugplan vorgesehenen Landezeit der Such- und Rettungsdienst ausgelöst wird, welcher erheblichen organisatorischen und finanziellen Aufwand nach sich zieht!

Anmerkung: Bei erfolgter Abflugmeldung ändert sich der Zeitpunkt der Auslösung des Such- und Rettungsdienstes basierend auf der durch die Abflugmeldung aktualisierten voraussichtlichen Landezeit.

Der Flugalarmdienst bei Überfälligkeit der Landemeldung wird für alle Flüge ausgeübt, für die ein Flugplan abgegeben wurde (ausgenommen Flüge mit eingeschränktem Flugplan [siehe 2.3], Ausflüge aus einer CTR/ATZ gemäß 3.3.1.1, sowie Sammelflüge [siehe 3.4.2]), unabhängig davon, ob eine Startmeldung übermittelt wurde.

Piloten werden daher dringend ersucht, nicht benötigte Flugpläne zu streichen bzw. Änderungen des Flugplans, die sich auf die voraussichtliche Landezeit auswirken (z.B. Änderung der EOBT, Änderung der Gesamtflugdauer) so rasch wie möglich an die zuständige Flugverkehrsdienststelle zu übermitteln, um die unnötige Auslösung des Such- und Rettungsdienstes für nicht gemäß Flugplan durchgeführte Flüge zu verhindern.

#### 2.5.1 Schließen des Flugplans nach der Landung durch Übermittlung einer Landemeldung

Wenn ein Flugplan für den gesamten Flug oder den restlichen Teil eines Fluges bis zum Zielflugplatz abgegeben wurde und die Landung auf einem unkontrollierten Flugplatz erfolgt, so hat der Pilot **unmittelbar nach der Landung** den Flugplan durch Übermittlung einer Landemeldung an die zuständige in-/ausländische Stelle zu schließen.

Anmerkung: Bei Landung auf einem kontrollierten Flugplatz erfolgt die Weiterleitung der Landemeldung durch die Flugverkehrsdienststelle.

Die Übermittlung der Landemeldung bei Landung auf einem **österreichischen Flugplatz** kann mittels Anrufs bei AIS/ARO WIEN (Tel. +43 5 1703/3211) erfolgen.

Anmerkung: 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.

Wurde der Flugplan über Homebriefing abgegeben, kann die Übermittlung der Landemeldung auch über Homebriefing erfolgen.

## 2.5.2 Schließen des Flugplans am Sprechfunkweg unmittelbar vor der Landung

Wenn 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.

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

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].“

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

## 2.5.3 Schließen des Flugplans am Sprechfunkweg während des Fluges

Ein Flugplan für einen Sichtflug, der auf einem unkontrollierten österreichischen Flugplatz landet, kann während des Fluges unter Verwendung der nachfolgend aufgeführten Phrase am Sprechfunkweg geschlossen und somit die Übermittlung einer Landemeldung unterlassen werden, unabhängig davon, ob es sich um einen innerösterreichischen Flug oder um einen Flug aus dem Ausland handelt.

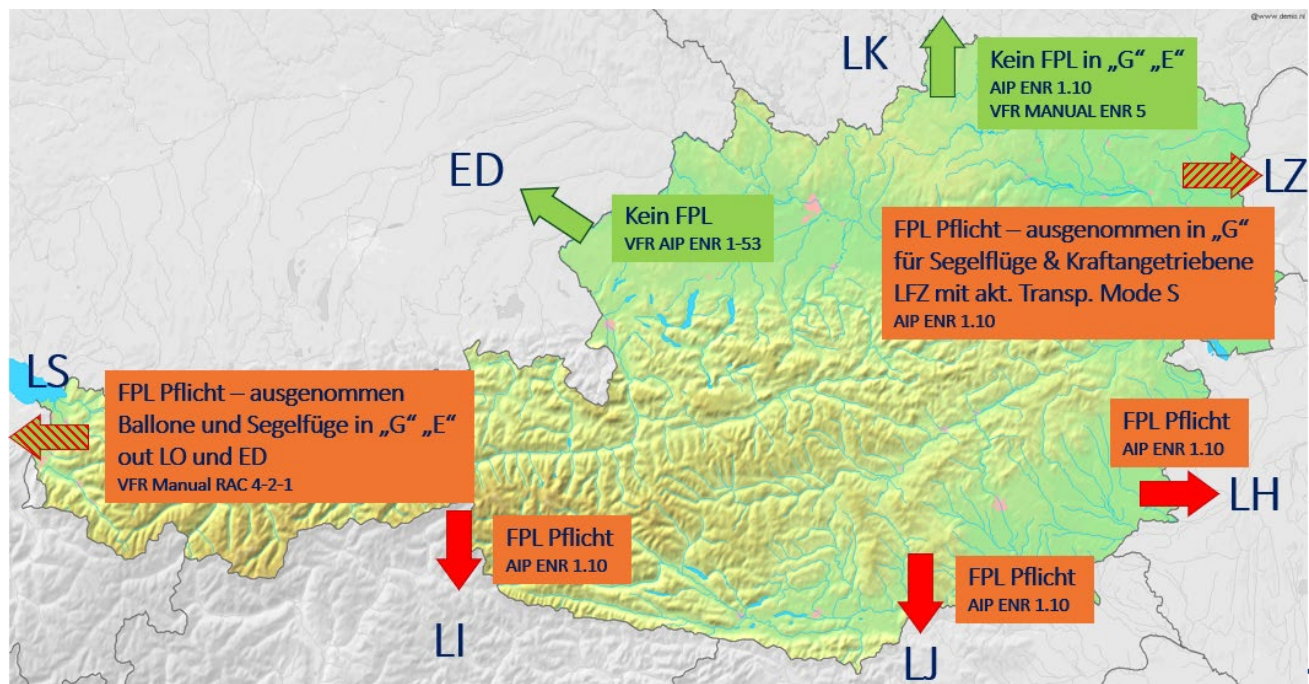
Dieses Verfahren ist jedoch **nicht** zulässig für Flüge aus dem Ausland, wenn die Landung auf einem anderen als dem ursprünglich vorgesehenen Zielflugplatz erfolgt (Ausweichlandung). In diesem Fall ist die Abgabe einer Landemeldung verpflichtend!

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

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

**Anmerkung:** Das am Sprechfunkweg abgesetzte „Ich schließe meinen Flugplan“ bzw. „Closing my flight plan“ 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.

## 2.6 Übersichtskarte zur Flugplanpflicht bei Sichtflügen ins Ausland



Die Übersichtskarte zeigt, für welche Sichtflüge ins benachbarte Ausland ein Flugplan **auf jeden Fall** vorgeschrieben ist.

**ACHTUNG:** Diese Übersichtskarte gibt die geltenden Regelungen zum Zeitpunkt der Ausgabe dieses AIC wieder. Da sich diese Regelungen jederzeit kurzfristig ändern können, wird dringend empfohlen, vor Flugantritt sämtliche in Frage kommenden Luftfahrtveröffentlichungen zu konsultieren!

### **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 bzw. Richtung und Entfernung von einem Referenzpunkt) des Abflugplatzes einzutragen; z.B. „DEP/STEGERSBACH 4710N01610E“ bzw. „DEP/STEGERSBACH GRZ070031“

Anmerkung: Bei Verwendung von „ZZZZ“ ist die Angabe „DEP/[NAME] [POSITION]“ im FELD 18 verpflichtend.

*Fehlt dieser Eintrag, kann der Flugplan nicht verarbeitet werden, und er wird von AIS/ARO WIEN zurückgewiesen.*

#### **3.2 Flughöhe**

Als Übergangshöhe innerhalb der FIR Wien ist 10.000 FT AMSL festgelegt.

In oder unterhalb der Übergangshöhe ist die Flughöhe in Höhe über MSL anzugeben (z.B. A045, A100), in oder oberhalb der Übergangshöhe ist die Flughöhe in Flugflächen anzugeben (z.B. F115, F310).

ACHTUNG: Aufgrund der besonderen topografischen Gegebenheiten sind Anflüge nach LOWI von dieser Regelung ausgenommen. Stattdessen wird seitens ATC eine individuelle Übergangshöhe und die daraus resultierende Übergangshöhe an jedes anfliegende Luftfahrzeug übermittelt.

##### **3.2.1 Flughöhe bei Sichtflügen**

Als Höhenangabe bei Sichtflügen ist entweder „VFR“ oder ein passender VFR-Level (z.B. A045, F115) zu verwenden.

#### **3.3 Flugstrecke**

##### **3.3.1 Flugstreckenbeschreibung bei Sichtflügen (Beispielflugpläne 5.1, 5.8)**

Richtlinien für die VFR-Flugstreckenbeschreibung:

- Die VFR-Flugstreckenbeschreibung sollte klar, aber dennoch kurz sein.
- Bei Ein-/Aus-/Durchflug einer Kontrollzone sind die jeweiligen Kurzbezeichnungen (siehe 3.3.1.1-6) zu verwenden.
- Bei Überfliegen einer Bundesgrenze sind die veröffentlichten Meldepunkte zu verwenden („DCT“ ist hier **nicht** zulässig!)
- Sonderzeichen (z.B. Bindestriche, Beistriche) sind **nicht** zulässig.
- Kann die Flugstrecke **innerhalb Österreichs** bei Flugplanabgabe noch nicht festgelegt werden, so ist für den betroffenen Abschnitt „BYRDO“ (by radio) einzusetzen.

Folgende Eintragungen können als VFR-Flugstreckenbeschreibung verwendet werden:

- Markante geographische Referenzpunkte (z.B. Autobahnen, Schienentrassen, Gewässer, markante Bauwerke)
- Navigationsanlagen (z.B. SNU, GRZ)
- ICAO-Ortskennungen (z.B. LOGG, LOLS)
- Kurzbezeichnungen der VFR-Sektoren, Routen und Meldepunkte
- Koordinaten (ausgenommen bei Ein-/Aus-/Durchflug einer Kontrollzone) in Grad und Minuten, z.B. 4800N01600E
- markante Punkte (z.B. RADLY, MUREG)
- „DCT“ (darf nur dann verwendet werden, wenn es der tatsächlich geplanten Flugstrecke entspricht, jedoch **nicht**, um den Streckenabschnitt des Grenzüberfluges zu beschreiben)
- GA (glider area – Segelfluggelände)
- HOV (hovering flight – Schwebeflug für Hubschrauber)
- PARA (parachute jumping – Fallschirmspringerabsetzflug) inkl. Absprungort und gewünschter Flughöhe;  
z.B. „PARA RADFELD RFL140“
- gängige Abkürzungen bei Übungsabläufen von Trainingsflügen (siehe 3.5.3)

**3.3.1.1 CTR LOWW: Kurzbezeichnungen der 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.....	SH
	UNTERWALTERSDORF.....	UW

**3.3.1.2 CTR LOWG: Kurzbezeichnungen der Sektoren (inkl. Meldepunkte), Routen (inkl. Meldepunkte) und Meldepunkte**

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

**3.3.1.3 CTR LOWI: Kurzbezeichnungen der 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
	HOTEL.....	H
	INDIA.....	I
	KILO.....	K
	MIKE 1.....	M1
	MIKE 2.....	M2
	MIKE 3.....	M3
	NOVEMBER 1.....	N1
	NOVEMBER 2.....	N2
	SIERRA.....	S
	WHISKEY 1.....	W1
	WHISKEY 2.....	W2

**3.3.1.4 CTR LOWK: Kurzbezeichnungen der 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

**3.3.1.5 CTR LOWL: Kurzbezeichnungen der Sektoren (inkl. Meldepunkte) und Meldepunkte**

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

**3.3.1.6 CTR LOWS: Kurzbezeichnungen der Routen (inkl. Meldepunkte) und Meldepunkte**

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

### 3.3.2 Flugstreckenbeschreibung bei IFR-Flügen (Beispielflugpläne 5.2, 5.3, 5.4)

- Die Flugstreckenbeschreibung bei IFR-Flügen besteht üblicherweise aus einer Abfolge von markanten Punkten und ATS-Strecken bzw. von markanten Punkten und „DCT“ bei Flügen im FRA (Free Route Airspace), einschließlich, wo zweckmäßig, der Kurzbeschreibung der SID (Standard Instrument Departure) bzw. der STAR (Standard Arrival Route).
- Ein Flugregelwechsel ist im FELD 15 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).

#### 3.3.2.1 Flugstreckenbeschreibung bei lokalen IFR-Trainingsflügen

*Anmerkung:* 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
  - GOTAR PIBIP
- für LOWI:
  - RTT
  - INN
- für LOWK:
  - KFT MOKEG
- für LOWL:
  - PETEN
  - LNZ ARASA
- für LOWS:
  - SBG
- für LOWW:
  - SNU BALAD
  - WGM MABOD

### 3.3.3 Flüge mit „Airwork nicht auf dem Zielflugplatz“ (Beispielflugplan 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.

ACHTUNG: Dieses Verfahren gilt nicht für Flüge mit Airwork in LOWW.

Dabei ist zu beachten:

- Die voraussichtliche Abblockzeit (EOBT) des nachfolgenden Flugplans ergibt sich aus der EOBT des vorhergehenden Flugplans plus der voraussichtlichen Gesamtflugdauer (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 3.5.3), 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!!!)



### 3.4 Zielflugplatz, Voraussichtliche Gesamtflugdauer, Zielausweichflugplatz

#### 3.4.1 Zielflugplatz

Einzusetzen ist eine der folgenden Varianten:

- die 4-buchstabile 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 bzw. Richtung und Entfernung von einem Referenzpunkt) des Zielflugplatzes einzutragen; z.B. „DEST/STEGERSBACH 4710N01610E“ bzw. „DEST/STEGERSBACH GRZ070031“

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

#### 3.4.1.1 Zielflugplatz bei einem 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 LOWW, LOWG, LOWI, LOWK, LOWL, LOWS, LOXA, LOXN, LOXT oder LOXZ starten und den Flugplan gleich nach dem Ausflug aus der CTR bzw. ATZ schließen möchten können bei Flugplanabgabe auf der zuständigen Kontrollfrequenz einen eingeschränkten Flugplan (siehe 2.3) abgeben.

Bei Abgabe eines solchen Flugplans bei AIS/ARO WIEN bzw. über Homebriefing 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 (in Grad und Minuten) verwendet werden können.

**ACHTUNG: Für diese Flüge wird kein Flugalarmdienst bei Überfälligkeit der Landemeldung ausgeübt, da dies aufgrund der fiktiven voraussichtlichen Gesamtflugdauer und des unbekanntenen Zielflugplatzes nicht möglich ist! Der Flugalarmdienst endet mit der Freigabe zum Verlassen der Flugverkehrskontrollfrequenz!**

#### 3.4.2 Voraussichtliche Gesamtflugdauer

Folgende Sonderfälle sind für Flüge innerhalb der FIR WIEN zulässig:

- 0001 für VFR-Flüge mit Zielflugplatz „ZZZZ“ und „DEST/LORX 4800N01600E“ (siehe 3.4.1.1)
- 1111 bei Abgabe eines Sammelflugplans (siehe 2)

Anmerkung: Bei Flugplanabgabe über Homebriefing 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 Flugalarmdienst bei Überfälligkeit der Landemeldung ausgeübt, da dies aufgrund der fiktiven voraussichtlichen Gesamtflugdauer nicht möglich ist.**

#### 3.4.3 Zielausweichflugplatz

Die Angabe eines Zielausweichflugplatzes ist in Österreich verpflichtend, wenn der Zielflugplatz ein kontrollierter Flugplatz ist.

Ausgenommen davon sind nur lokale Trainingsflüge nach Sichtflugregeln auf einem kontrollierten Flugplatz, die im Flugplatzbereich des kontrollierten Flugplatzes verbleiben (z.B. Platzrunden in LOWS).

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 bzw. Richtung und Entfernung von einem Referenzpunkt) des Zielausweichflugplatzes einzutragen; z.B. „ALTN/STEGERSBACH 4710N01610E“ bzw. „ALTN/STEGERSBACH GRZ070031“

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

### 3.5 Sonstige Angaben (FELD 18)

#### 3.5.1 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/STEIN0025“.
- bei Z-Flügen, wenn abseits eines markanten Punktes auf IFR gewechselt wird (siehe 3.3.2)  
*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.

#### 3.5.2 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 TGL/LAPCH/MAPCH zu einem anderen Flugplatz fortgesetzt (flight continues)
- FOTO Fotoflug
- HAIL Hagelabwehrflug (hail suppression)
- LIC Einweisungsflüge, sowie Schulungsflüge zum Erwerb einer Berechtigung (license) – Die Verantwortung über die korrekte Verwendung dieser Angabe, welche fallweise eine Reduktion der Flugplatzgebühren bewirkt, liegt beim verantwortlichen Piloten.
- 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 Segelflugschleppflug (glider towing)
- TRG Trainingsflug

#### 3.5.3 sonstige Informationen (Beispielflugplan 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 (Fehlflug) – wenn möglich mit Anzahl, z.B. „2MAPCH“
- TFCC traffic circuit (Platzrunde) – wenn möglich mit Anzahl, z.B. „2TFCC“
- 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 3.3.1 und Beispielflugplan 5.8).

#### 3.5.4 notwendige Eintragungen bei Formationsflügen mit einem gemeinsamen Flugplan

Bei Formationsflügen, bei denen nur für das die Formation anführende Luftfahrzeug ein Flugplan aufgegeben wird, sind folgende Eintragungen im FELD 18 vorgeschrieben:

- unter „REG/...“ sind die Eintragungszeichen sämtlicher an der Formation teilnehmender Luftfahrzeuge geteilt durch einen Abstand anzuführen, z.B. „REG/OEXXX OEYYY OEZZZ OE11111 OE22222“
- unter „TYP/...“ sind, sofern es sich um unterschiedliche Luftfahrzeugtypen handelt, (die Anzahl und) Typen sämtlicher an der Formation teilnehmender Luftfahrzeuge geteilt durch einen Abstand anzuführen, z.B. „TYP/2C182 DV40 2C150“  
*Anmerkung:* In diesem Fall ist in FELD 9 „ZZZZ“ einzutragen.

**ACHTUNG:** Zivile Formationsflüge sind generell nur nach Sichtflugregeln zulässig.

Das Verfahren, bei einem Formationsflug einen gemeinsamen Flugplan für alle an der Formation teilnehmenden Luftfahrzeuge aufzugeben, ist jedoch nicht in allen Nachbarländern zulässig. Es wird daher dringend empfohlen, vor Flugantritt sämtliche in Frage kommenden Luftfahrtveröffentlichungen zu konsultieren!

### 3.6 Ergänzende Angaben (FELD 19)

#### 3.6.1 Höchstflugdauer (Endurance)

Bei Abgabe eines Flugplans für Segelflüge über Homebriefing ist als Höchstflugdauer „1111“ einzutragen.

## 4 Regelung zum Ausfüllen des Homebriefing Flugplanformulars bei Freiballonfahrten (Fahrtanmeldung)

Bei Abgabe einer Fahrtanmeldung für Freiballonfahrten über Homebriefing 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 Gesamtfahrtdauer
- FELD 18 Sonstige Angaben
  - DEP/ bei „ZZZZ“ im FELD 13: Name und Position des Aufstiegsortes (siehe 3.1)
  - DEST/ Name und Position des voraussichtlichen Landeplatzes (siehe 3.4.1), bei Fahrten innerhalb Österreichs kann auch „DEST/AUSTRIA [Koordinaten in Grad und Minuten]“ oder „DEST/AUSTRIA 4800N01600E“ verwendet werden;
  - COM/ allfällige verfügbare Sprechfunkausrüstung, einschließlich der Funksendefrequenz, sofern nicht alle Frequenzen ausgewählt werden können;
  - RMK/ Kontaktnummer – wenn verfügbar (Handy-Nr. des Piloten bzw. des Begleitfahrzeuges)
  - EET/ beabsichtigte Grenzüberquerungen und voraussichtliche Fahrtdauer bis dorthin
- FELD 19 Ergänzende Angaben
  - E/ Höchstfahrtdauer
  - P/ Anzahl der Personen an Bord
  - A/ vorherrschende Farbe inkl. evtl. Aufdrucke
  - C/ Name des Piloten

## 5 Beispielflugpläne anhand der Homebriefingmaske

Die angefügten Beispielflugpläne basieren auf der Flugplanmaske (ohne FELD 19) von Homebriefing und weichen im Detail vom ICAO-Flugplanformat ab:

- „DOF“ steht zwar neben „EOBT“, im ausgesendeten Flugplan aber im FELD 18;
- „NAV/COM/DAT/PBN“ steht zwar unter FELD 10, im ausgesendeten Flugplan aber im FELD 18;

## 5.1 grenzüberschreitender VFR-Flug (siehe 3.3.1)

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="button" value="★ Meine Strecken"/> <input type="button" value="📁 Strecke speichern"/> <input type="button" value="✉ Vorschläge"/> <input type="button" value="🌐 Karte"/>	
<input type="text" value="S SOPRON"/>		
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 10a (Ausrüstung):
  - Y (Pflichteintrag seit 1.1.2018)
- FELD 15 (Flugstrecke):
  - Meldepunkt/Sektor über den die Kontrollzone verlassen wird + Grenzüberflugpunkt (siehe 3.3.1)
- FELD 18 (Sonstige Angaben):
  - EET/ voraussichtliche Flugdauer bis zum Grenzüberflugpunkt (siehe 3.5.1)

## 5.2 IFR-Flug (siehe 3.3.2)

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/ASLOWWDLDM123456"/>	<input type="button" value="+"/>		
<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):**
  - G (nähere Infos können unter „NAV“ eingetragen werden)
  - R (verpflichtet zum Ausfüllen von „PBN“)
  - Y (Pflichteintrag seit 1.1.2018)
  - Z (verpflichtet zum Ausfüllen von „NAV“, „COM“ oder „DAT“)
- **PBN: (Anmerkung: steht im ausgesendeten FPL dann im FELD 18)**
  - Pflichteintrag wegen „R“ im FELD 10a
- **NAV: (Anmerkung: steht im ausgesendeten FPL dann im FELD 18)**
  - Eintrag wegen „G“ und/oder „Z“ im FELD 10a

## 5.3 Z Flug (siehe 3.3.2)

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"/>	
13 Abflugplatz *	EOBT *	DOF *
<input type="text" value="LOAV"/>	<input type="text" value="1010"/>	<input type="text" value="13.02.2024"/>
Reisegeschwindigkeit *	Flughöhe *	
<input type="text" value="N = Knoten (4 Ziffern)"/>	<input type="text" value="VFR = Flughöhe"/>	
<input type="text" value="0120"/>	<input type="text"/>	
Flugstrecke *		
<input type="text" value="MOVOS/N0120A100 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"/>
18 Sonstige Angaben	2ter Ausweichflugplatz	
<input type="text" value="EET/MOVOS0025"/>	<input type="text"/>	
<input checked="" type="checkbox"/> NUR IFR: 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):
  - G (nähere Infos können unter „NAV“ eingetragen werden)
  - R (verpflichtet zum Ausfüllen von „PBN“)
  - Y (Pflichteintrag seit 1.1.2018)
- PBN: (Anmerkung: steht im ausgesendeten FPL dann im FELD 18)
  - Pflichteintrag wegen „R“ in FELD 10a
- FELD 15 (Flugstrecke):
  - zuerst VFR-Route (wenn vorhanden); dann markanter Punkt 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 3.3.2)

## 5.4 Y-Flug (siehe 3.3.2)

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"/>		
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):
  - G (nähere Infos können unter „NAV“ eingetragen werden)
  - R (verpflichtet zum Ausfüllen von „PBN“)
  - Y (Pflichteintrag seit 1.1.2018)
- PBN: (Anmerkung: steht im ausgesendeten FPL dann im FELD 18)
  - 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 3.3.2.1)

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="button" value="★ Meine Strecken"/> <input type="button" value="📁 Strecke speichern"/> <input type="button" value="🔍 Vorschläge"/> <input type="button" value="🌐 Karte"/>	
<input type="text" value="PETEN"/>		
16 Zielflugplatz *	Voraussichtliche Gesamtflugdauer *	Ausweichflugplatz
<input type="text" value="LOWL"/>	<input type="text" value="0115"/>	<input type="text" value="LOWS"/>
18 Sonstige Angaben	2ter Ausweichflugplatz	
<input type="text" value="RMK/LIC 4MAPCH"/>	<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 8 (Art des Fluges):
  - X
- FELD 10a (Ausrüstung):
  - G (nähere Infos können unter „NAV“ eingetragen werden)
  - R (verpflichtet zum Ausfüllen von „PBN“)
  - Y (Pflichteintrag seit 1.1.2018)
- PBN: (Anmerkung: steht im ausgesendeten FPL dann im FELD 18)
  - Pflichteintrag wegen „R“ in FELD 10a
- FELD 15 (Flugstrecke):
  - Streckenbeschreibung für lokalen IFR-Trainingsflug in LOWL (siehe 3.3.2.1)
- FELD 18 (Sonstige Angaben):
  - RMK/„LIC“ (siehe 3.5.2) + nähere Angaben zum Trainingsprogramm (siehe 3.5.3)



## 5.6 Trainingsflug mit „Airwork nicht auf dem Zielflugplatz“ (siehe 3.3.3)

OEXXX von LOWS nach LOAN möchte IFR starten, in LOWL 2 IFR-Anflüge trainieren, dann Richtung LOAN weiterfliegen und kurz vor LOAN auf VFR wechseln. Dieser Flugplan **muss** in 2 Teilpläne aufgeteilt werden:

### 1. Teilplan (IFR FPL von LOWS nach LOWL)

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="13.02.2024"/>	
Reisegeschwindigkeit *	Flughöhe *		
<input type="text" value="N = Knoten (4 Ziffern)"/>	<input type="text" value="0140"/>		
<input type="text" value="A = Flughöhe in"/>		<input type="text" value="060"/>	
Flugstrecke *			
<input type="text" value="INROM DCT 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"/> NUR IFR: 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):
  - G (nähere Infos können unter „NAV“ eingetragen werden)
  - R (verpflichtet zum Ausfüllen von „PBN“)
  - Y (Pflichteintrag seit 1.1.2018)
- PBN: (Anmerkung: steht im ausgesendeten FPL dann im FELD 18)
  - Pflichteintrag wegen „R“ in FELD 10a
- FELD 18 (Sonstige Angaben):
  - RMK/ Angaben zum Trainingsprogramm (siehe 3.5.3) + „FLTCONT“ (siehe 3.3.3)

## 2. Teilplan (Y-FPL von LOWL nach LOAN)

7 LFZ Kennung *	8 Flugregeln *	Art des Fluges *	
<input type="text" value="OEXXX"/>	<input type="text" value="Y = IFR-VFR"/>	<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" value="B2D2O2S1"/>	
13 Abflugplatz *	EOBT *	DOF *	
<input type="text" value="LOWL"/>	<input type="text" value="1700"/>	<input type="text" value="13.02.2024"/>	
Reisegeschwindigkeit *	Flughöhe *		
<input type="text" value="N = Knoten (4 Ziffern)"/>	<input type="text" value="0140"/>		
<input type="text" value="A = Flughöhe in"/>		<input type="text" value="090"/>	
Flugstrecke *			
<input type="text" value="PEROL DCT TAGAS DCT SNU DCT GESGI 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="LOAN"/>	<input type="text" value="0043"/>	<input type="text" value="LOAV"/>	<input type="text" value="LOWW"/>
18 Sonstige Angaben			
<input type="text"/>			
<input checked="" type="checkbox"/> NUR IFR: 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):**
  - G (nähere Infos können unter „NAV“ eingetragen werden)
  - R (verpflichtet zum Ausfüllen von „PBN“)
  - Y (Pflichteintrag seit 1.1.2018)
- **PBN: (Anmerkung: steht im ausgesendeten FPL dann im FELD 18)**
  - 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 3.3.3)
- **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 3.4.1.1)

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="C172"/>	<input type="text" value="L = Light"/>	
10a COM/NAV Ausrüstung *	10b Transponder Ausrüstung *		
<input type="text" value="OV"/>	<input type="text" value="S"/>		
<a href="#">In der Liste der COM/NAV Ausrüstung auswählen</a>		<a href="#">In der Liste der Überwachungs-Ausrüstung auswählen</a>	
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="0100"/>		
13 Abflugplatz *		DOF *	
<input type="text" value="LOWS"/>		<input type="text" value="14.11.2017"/>	
15 Reisegeschwindigkeit *		Flughöhe *	
<input type="text" value="N = Knoten (4 Ziffern)"/>		<input type="text" value="0100"/>	
Flugstrecke *			
<input type="text" value="EU"/>			
<div style="float: right;"> <a href="#">★ Meine Strecken</a>  <a href="#">📁 Strecke speichern</a>  <a href="#">🔍 Vorschläge</a>  <a href="#">🌐 Karte</a> </div>			
16 Zielflugplatz *	Voraussichtliche Gesamtflugdauer *	Ausweichflugplatz	2ter Ausweichflugplatz
<input type="text" value="ZZZZ"/>	<input type="text" value="0001"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
18 Sonstige Angaben			
<input type="text" value="DEST/LORX 4800N01600E"/>			
<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 3.3.1.2)
- FELD 16 Zielflugplatz:
  - „ZZZZ“ + fiktive EET „0001“ (siehe 3.4.1.1)
- FELD 18 (Sonstige Angaben):
  - DEST/LORX 4800N01600E (siehe 3.4.1.1)

## 5.8 VFR-Grundschriftungsflug (siehe 3.3.1, 3.5.2, 3.5.3)

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"/>		
<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="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 3.3.1, 3.5.3)
- FELD 18 (Sonstige Angaben):
  - RMK/LIC (siehe 3.5.2)

## **1 Introduction**

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 special Austrian regulations. The special regulations apply to flights **within Austria**.

Changes to the version A 7/24 (can be recognized by the single change marking at the line edge):

- Gen. Changing wording for better understanding
- 2 NEW: General information about flight plans
- 2.2 NEW: Regulations regarding flight plans for AFIL joining IFR (Z-AFIL)
- 2.4 NEW: Departure report for collective flights
- 2.5 ADDED: Information about alerting service
- 2.5.1 CHANGED: Transmission of an arrival report
- 3.3.2.1 DELETED: IFR TRG Route „STO NERDU“
- 3.5.3 DELETED: Term „Traffic Pattern -TFCP“

Changes to the previous version A 4/25 and A 5/25 (can be recognized by the double change marking at the line edge):

- 2.2 ADDED: Important appendix to Z-AFIL
- 2.5 ADDED: Information about alerting service
- 2.6 CHANGED: Graphical overview on FPL requirements for VFR cross-border flights

## **2 General information about flight plans**

If a flight plan for a flight departing from Austria has been filed at another station than AIS/ARO Wien the pilot in command is obliged to inquire with AIS/ARO Wien prior to departure whether the flight plan is available

For successive identical VFR flights within FIR Wien, either near an aerodrome (e.g., parachute drop flights) or in the context of special events (e.g., air shows, festivals) a so called “collective flight plan” may be submitted. In this case the EOBT shall indicate the time of the first departure, and total EET shall be indicated as “1111” (see 3.4.2).

*Note:* By submitting a collective flight plan, the pilot in charge not only saves himself from having to transmit departure and arrival reports for each individual flight (see chapters 2.4 and 2.5), but also from having to postpone all subsequent flight plans in the event of delays in the course of the flight (see chapter 2.5 ATTENTION).

**ATTENTION:** Search and rescue services for flights overdue using a collective flight plan will not be initiated due to the fictitious total estimated elapsed time.

### **2.1 Lead times for submission of flight plan prior departure**

- a) not more than 120 hours before EOBT
- b) at least 3 hours before EOBT for flights that may be subject to air traffic flow management measures (ATFM)  
*Note:* By early submission of flight plans for flights subject to ATFM measures, delays caused by SLOTS can be avoided or reduced.
- c) at least 30 minutes before EOBT for domestic VFR flights
- d) at least 60 minutes before EOBT for all other flights not covered in b) or c).

**ATTENTION:** Only flights in emergency operations (rescue flights, hail defense flights, etc.) are exempted from this regulation.

#### **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 (+43 5 1703/3211).

*Note:* Waiting times are to be expected when submitting flight plans by telephone, especially on days with heavy air traffic. Flight plans submitted via Homebriefing (see chapter 2.1.2) can be processed much more quickly.

### 2.1.2 Submission of flight plan via Homebriefing

It is possible to manage flight plans via the internet using the Austro Control Homebriefing system ([www.homebriefing.com](http://www.homebriefing.com)).

Homebriefing can be used to submit certain flight plans, retrieve weather information and NOTAM briefings, and view documents (AIP, AIC, ÖNfL etc.). Using the system is free of charge, but registration is required.

Note: *In addition to the possibility of transmitting departure and landing reports via home briefing, a flight plan submission via homebriefing also offers the advantage of being able to show proof of the flight preparation carried out if necessary.*

If a flight plan has been filed via homebriefing the flight shall not be commenced until a confirmation is received via homebriefing (status "ACCEPTED"). Up until then, the availability of the flight plan to the relevant air traffic control units is **not** guaranteed!

Note: *Flight plans submitted via Homebriefing that have been rejected by AIS/ARO WIEN due to missing and/or incorrect data will always include the reason for the rejection.*

### 2.1.3 The following flight plans may be submitted to AIS/ARO WIEN, and via Homebriefing:

- Flight plans for flights departing from Austria, as well as follow up flight plans for flights originally departing from Austria <sup>1)</sup>
- IFR flight plans for flights operating within the IFPZ
- Flight plans of Austrian customers of Homebriefing <sup>1)</sup>
- Flight plans for aircraft with Austrian registration<sup>1)</sup>
- Flight plans filed by companies located in Austria <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> provided the availability of the relevant AIP at AIS/ARO Wien or in the Homebriefing data bank.

### 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.

Flight plans for AFIL joining IFR (Z-AFIL) and crossing the state border as well as flight plans for flights which continue after landing are not accepted, except in emergency cases (e.g., rescue flights).

**ATTENTION: The procedure of bypassing possible air traffic flow management measures (SLOTS) by submitting a Z-AFIL (e.g. when departing from LOAV or LOAN) is NOT permitted!**  
**Once again it is explicitly pointed out that such plans are accepted only in emergency cases!**

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.

### 2.3 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 and ends when permission to leave the air traffic control frequency is granted!**

### 2.4 Obligation to activate a flight plan by transmission of a departure report

Provided that a flight plan had been submitted the pilot-in-command or a person delegated by the pilot shall transmit a departure report for all flights departing under visual flight rules unless the flight departs from a controlled aerodrome.

Note: *When departing from a controlled aerodrome the departure report is forwarded by the air traffic services unit.*

Only collective flight plans (see chapter 2) are exempted from the obligation to transmit a departure report.

A departure report can be transmitted by calling AIS/ARO WIEN (Tel. + 43 5 1703 3211), via homebriefing or by radio on the frequency of the flight information service (TFI 118.525 MHz, FIC WIEN 124.400 MHz or 134,625MHz).

**ATTENTION: Transmission of a departure report is vital for efficiently performing alerting service.**

## 2.5 Obligation to close a flight plan

All flights for which a flight plan has been submitted are obliged to close their flight plan, as they are provided with alerting service for flights overdue.

Only the following flights are exempted from the obligation to close their flight plan:

- flights landing at a controlled aerodrome (arrival report is forwarded by ATC)
- flights with a limited flight plan (see chapter 2.3)
- flights leaving a CTR/ATZ according to chapter 3.4.1.1
- collective flights (see chapter 2)

**ATTENTION:** Once again it is explicitly pointed out that in case of a missing arrival report 30 minutes after the estimated time of arrival according to the filed flight plan the search and rescue service will be initiated, which will result in considerable organizational effort and expense!

**Note:** If a departure report has been transmitted the time at which the search and rescue service will be initiated changes based on the estimated time of arrival updated by the departure report.

Alerting service for flights overdue will be provided for all flights for which a flight plan has been submitted (except for flights with a limited flight plan [see chapter 2.3], flights leaving a CTR/ATZ according to chapter 3.4.1.1 as well as collective flights [see chapter 3.4.2]), regardless of whether a departure report has been submitted. Furthermore, pilots are strongly requested to cancel flight plans that are no longer needed as well as report any changes to flight plans that will affect the estimated time of arrival to the competent ATC unit in order to avoid unnecessary search and rescue missions caused by flights that aren't operating according to the filed flight plan.

### 2.5.1 Closing a flight plan after landing by 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, the pilot shall close the flight plan **immediately after landing** at an uncontrolled aerodrome by transmission of an arrival report **to the relevant authority**.

*Note:* When landing at a controlled aerodrome, the arrival report is forwarded by the air traffic services unit.

Transmission of the arrival report after landing at an Austrian aerodrome can be made by calling AIS/ARO WIEN (Tel. +43 5 1703 / 3211) or by means of Homebriefing.

*Note:* 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.

If the flight plan was submitted via homebriefing, the arrival report can also be transmitted via homebriefing.

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

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

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

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

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

### 2.5.3 Closing a flight plan by radio during 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, regardless of whether it is a flight within Austria or from abroad:

This procedure is **not** permissible for flights from abroad diverting to an uncontrolled Austrian alternate aerodrome as an arrival report is mandatory in this case.

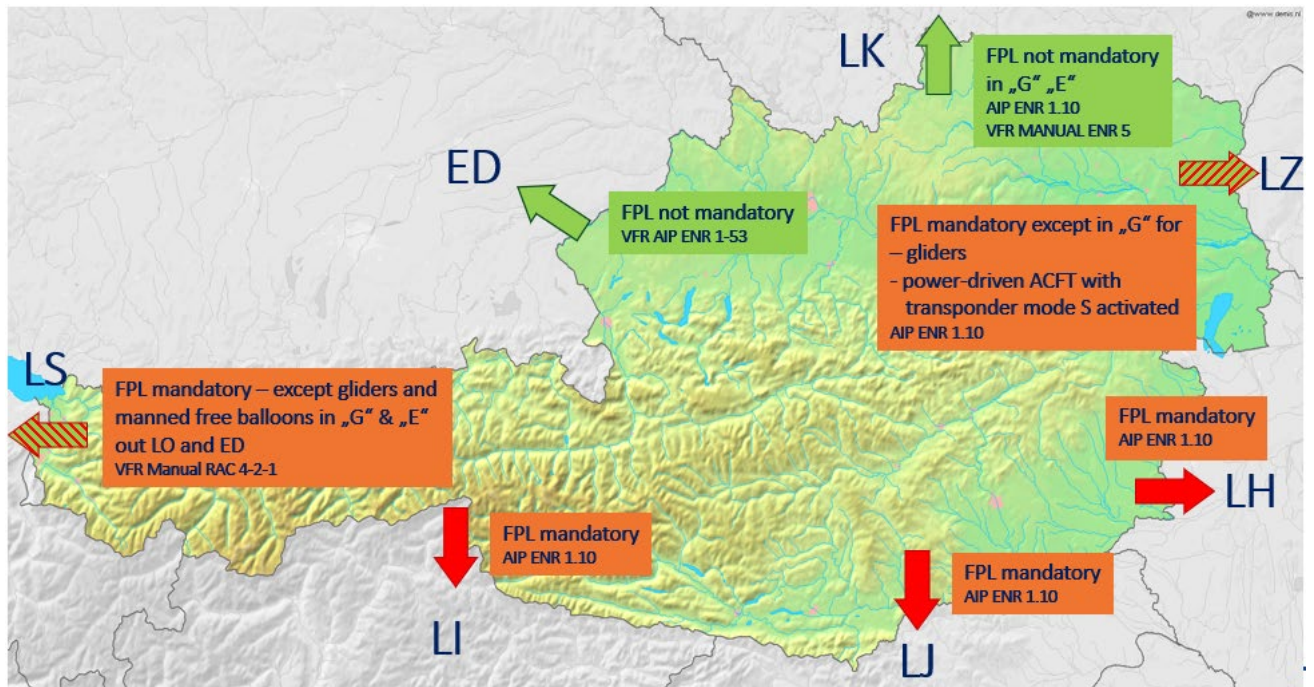
Pilot: "OEABC closing my flight plan."

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

*Note:* Announcing "Closing my flight plan" by radio 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.



## 2.6 Overview map regarding the obligation to submit a flight plan for a VFR flight crossing the state border



The overview map shows which VFR flights to neighboring countries require a flight plan **in any case**.

**ATTENTION:** This overview map shows the current regulations at the time this AIC has been published. Since these regulations can change at short notice at any time, consulting the relevant documents is strongly recommended!

## 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 or bearing and distance from a reference point) of the departure aerodrome is also to be entered in ITEM 18 as "DEP/..."; e.g., "DEP/STEGERSBACH 4710N01610E" or "DEP/STEGERSBACH GRZ070031"

*Note:* When using "ZZZZ" it is mandatory to add "DEP/[NAME] [LOCATION]" 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 Cruising Level

Transition altitude within FIR Wien is established at 10000 FT AMSL.

Flights shall express their vertical position when at or below the transition **altitude** in terms of altitudes (e.g., A045, A100) whereas such positioning at or above the transition **level** shall be expressed in terms of flight levels (e.g., F115, F310).

**ATTENTION:** Due to the particular topographical situation arriving aircraft to LOWI are exempted from this rule. An individual transition altitude and its resulting level is issued by ATC to each approaching aircraft instead.

#### 3.2.1 Cruising Level for VFR flights

VFR flights shall express their vertical position using "VFR" or the appropriate VFR level (e.g., A045, F115)



### 3.3 Flight route

#### 3.3.1 Flight route description for VFR flights (sample flight plans 5.1, 5.8)

##### Guidelines for flight route description for VFR flights:

- The VFR flight route description should be clear and concise.
- When flying into/through/out of a control zone (CTR) the appropriate abbreviations shall be used (see chapters 3.3.1.1-6).
- When crossing a national border, the published reporting points shall be used (use of "DCT" is **not** permitted in this case!)
- Use of special characters (e.g., hyphens, punctuation marks) is **not** permitted.
- If the flight route within Austrian airspace cannot be determined yet when the flight plan is submitted, "BYRDO" (by radio) shall be entered for the affected route section.

##### The following entries can be used as VFR flight route descriptions:

- Prominent geographical reference points (highways, rail lines, waters, prominent buildings, etc.)
- NAV aids
- ICAO location indicator
- Abbreviations of VFR sectors, routes and reporting points
- Coordinates (except when flying into/through/out of a control zone) in degrees and minutes, e.g., 4800N01600E
- Significant points (e.g., RADLY, MUREG)
- "DCT" (however, it may only be used if it corresponds to the planned flight route, but it shall not be used to describe the part of the route where a national border is crossed)
- 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 3.5.3)

#### 3.3.1.1 CTR LOWW: Abbreviations of 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.....	SH
	UNTERWALTERSDORF.....	UW

#### 3.3.1.2 CTR LOWG: Abbreviations of 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, GC, AW)
	GLEISDORF.....	GD (GD LH AO) - <u>Attention: Inbound routing only!</u>
Transit route:	Flight through CTR along highway A2.....	W LH (bzw. LH W)
Reporting points:	AUTOBAHN-OST.....	AO
	AUTOBAHN-WEST.....	AW
	GLEISDORF.....	GD
	GRAZ-NORD.....	GN

GREEN CITY .....	GC
KALSDORF .....	KD
LASSNITZHÖHE .....	LH
SENDER DOBL .....	SD

### 3.3.1.3 CTR LOWI: Abbreviations of 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
	HOTEL .....	H
	INDIA .....	I
	KILO .....	K
	MIKE 1 .....	M1
	MIKE 2 .....	M2
	MIKE 3 .....	M3
	NOVEMBER 1 .....	N1
	NOVEMBER 2 .....	N2
	SIERRA .....	S
	WHISKEY 1 .....	W1
	WHISKEY 2 .....	W2

### 3.3.1.4 CTR LOWK: Abbreviations of 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

### 3.3.1.5 CTR LOWL: Abbreviations of sectors (including reporting points) and reporting points

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

### 3.3.1.6 CTR LOWS: Abbreviations of routes (including reporting points) and reporting points

Routes:	ADNET .....	AD (S AD)
	EUGENDORF .....	EU (MP GB EU)
	HALLEIN .....	HA (GR HA)
	STRASSWALCHEN .....	SW (MP SK SW)
	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.....	GB
GRABENSEE.....	GS
GRÖDIG.....	GR
HALLEIN.....	HA
LENGAU.....	LE
MARIA PLAIN.....	MP
SEEKIRCHEN.....	SK
SIERRA.....	S
STRASSWALCHEN.....	SW
TACHINGER SEE.....	TS
TEISENDORF.....	TD
PASS LUEG.....	PL
VOGLAU.....	VO
WHISKEY.....	W

### 3.3.2 Route description for IFR flights (sample flight plans 5.2, 5.3, 5.4)

- The flight route description for IFR flights usually consists of a sequence of significant points and ATS routes or of significant points and "DCT" for flights in FRA (Free Route Airspace) including, where appropriate, the coded designator assigned to the SID (Standard Instrument Departure) or the STAR (Standard Arrival Route).
- Changes of flight rules are 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.
- 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).

#### 3.3.2.1 Flight routes for local IFR training flights

*Note:* 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
  - GOTAR PIBIP
- for LOWI:
  - RTT
  - INN
- for LOWK:
  - KFT MOKEG
- for LOWL:
  - PETEN
  - LNZ ARASA
- for LOWS:
  - SBG
- for LOWW:
  - SNU BALAD
  - WGM MABOD

### 3.3.3 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.

**ATTENTION:** This procedure does not apply to flights performing airwork in LOWW.

The following must be observed:

- 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 3.5.3) shall 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!)

**3.4 Destination aerodrome, total estimated elapsed time, alternate aerodrome****3.4.1 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 or bearing and distance from a reference point) of the departure aerodrome is also to be entered in ITEM 18 as "DEST/...", e.g., "DEST/STEGERSBACH 4710N01610E" or "DEST/STEGERSBACH GRZ070031"

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

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

**3.4.1.1 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 LOWW, LOWG, LOWI, LOWK, LOWL, LOWS, LOXA, LOXN, LOXT or LOXZ and requesting to close the flight plan upon leaving the CTR/ATZ can submit a limited flight plan on the relevant air traffic control frequency (see chapter 2.3).

When submitting this flight plan to AIS/ARO WIEN or via Homebriefing "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 (in degrees and minutes) 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!**

**3.4.2 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 3.4.1.1)
- 1111 When submitting a collective flight plan (see chapter 2)

Note: When submitting the flight plan via Homebriefing, 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.**

### 3.4.3 Alternate aerodrome

Specifying an alternate aerodrome in the flight plan is mandatory if the destination aerodrome is a controlled aerodrome.

Exempted are only local training flights under visual flight rules at a controlled aerodrome, if the aircraft stays in the vicinity of that controlled aerodrome (e.g., traffic circuits at LOWS).

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 or bearing and distance from a reference point) of the alternate aerodrome is also to be entered in ITEM 18 as "ALTN/..."; e.g., "ALTN/STEGERSBACH 4710N01610E" or „ALTN/STEGERSBACH GRZ070031“

Note: When using „ZZZZ“ it is mandatory to add „ALTN/[NAME] [LOCATION]“ in ITEM 18.

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

### 3.5 Other information (ITEM 18)

#### 3.5.1 Estimated Elapsed Time - EET (sample flight plans 5.1, 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 3.3.2)

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.*

#### 3.5.2. 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
- LIC instruction flights and training flights for the purpose of acquiring a license (the responsibility for the correct use of this term, which occasionally results in a reduction in aerodrome charges, lies with the pilot in command)
- 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

#### 3.5.3 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"
- 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 (see chapter 3.3.1 and sample flight plan 5.8).*

### 3.5.4 Necessary entries when performing formation flights with a common flight plan

When performing a formation flight where only one flight plan for the leading aircraft is submitted the following entries in ITEM 18 are mandatory:

- all aircraft identifications shall be inserted in ITEM 18, separated by a space, and preceded by "REG/...", e.g., "REG/OEXXX OEYYY OEZZZ OE11111 OE22222"
  - if the formation is comprising more than one type of aircraft the (numbers and) type(s) of aircraft shall be inserted in ITEM 18 separated by a space and preceded by "TYP/...", e.g., "TYP/2C182 DV40 2C150"
- Note: in this case "ZZZZ" must be inserted in ITEM 9.*

**ATTENTION:** Civil formation flights are only permitted when operating under visual flight rules. The procedure of filing one flight plan for several aircraft participating in a formation flight is not accepted in all neighboring countries. Therefore it is strongly recommended to consult the relevant documents before commencing the flight.

### 3.6. Supplementary Information (ITEM 19)

#### 3.6.1 Endurance

When filing a flight plan for a glider via Homebriefing "1111" shall be inserted.

## 4. Regulations regarding the submission of announcement of a manned hot air balloon ride via Homebriefing

When using Homebriefing 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 of the point of departure if "ZZZZ" is used in ITEM 13 (see chapter 3.1)
  - DEST/ name and location of the expected landing site (see chapter 3.4.1), for balloon rides within Austrian territory „DEST/AUSTRIA [coordinates in degrees and minutes]“ or “DEST/AUSTRIA 4800N01600E“ can also 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 Homebriefing input screen

The following sample flight plans use the Homebriefing input screen (without ITEM 19) and may vary in detail from the standard ICAO flight plan form.

- "DOF" right next to ITEM 13 "EOBT", but is automatically moved into ITEM 18 when the flight plan is sent.
- „NAV/COM/DAT/PBN“ below ITEM 10, but is automatically moved into ITEM 18 when the flight plan is sent.

## 5.1 Cross-border VFR flight (see chapter 3.3.1)

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="0080"/>	
16 Zielflugplatz *		2ter Ausweichflugplatz
<input type="text" value="LHFM"/>		<input type="text" value="LOAN"/>
Voraussichtliche Gesamtflugdauer *		
<input type="text" value="0038"/>		
18 Sonstige Angaben		
<input type="text" value="EET/SOPRON0019"/>		

Flugstrecke \*

S SOPRON

- FELD 10a (Equipment):
  - Y (mandatory since 1.1.2018)
- FELD 15 (Route):
  - reporting point/sector used to leave the CTR + border-crossing point (see chapter 3.3.1)
- FELD 18 (Other Information):
  - EET/ estimated elapsed time to border-crossing point (see chapter 3.5.1)

## 5.2 IFR flight (see chapter 3.3.2)

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="DE2E3FGHIJ3J4J5J7RSWXYZ"/>	<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
<input type="text" value="LOWI"/>	<input type="text" value="0033"/>	<input type="text" value="EDNY"/>
		2ter Ausweichflugplatz
		<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/ASLOWWDLDM123456"/>	
<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):**
  - G (additional info can be entered in „NAV“)
  - R (obliges to enter info in „PBN“)
  - Y (mandatory since 1.1.2018)
  - Z (obliges to enter info in „NAV“, „COM“ or „DAT“)
- **PBN:** *(Note: will be put into ITEM 18 automatically when the flight plan is sent)*
  - entry mandatory due to “R” in ITEM 10a
- **NAV:** *(Note: will be put into ITEM 18 automatically when the flight plan is sent)*
  - entry because of “G” and/or “Z” 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 3.3.2)

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"/>	
13 Abflugplatz *	EOBT *	DOF *
<input type="text" value="LOAV"/>	<input type="text" value="1010"/>	<input type="text" value="13.02.2024"/>
Reisegeschwindigkeit *	Flughöhe *	
<input type="text" value="N = Knoten (4 Ziffern)"/>	<input type="text" value="VFR = Flughöhe"/>	
<input type="text" value="0120"/>	<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/N0120A100 IFR DCT ABIRI ABIRIZA"/>		
16 Zielflugplatz *	Voraussichtliche Gesamtflugdauer *	Ausweichflugplatz
<input type="text" value="LOWK"/>	<input type="text" value="0100"/>	<input type="text" value="LOWG"/>
18 Sonstige Angaben	2ter Ausweichflugplatz	
<input type="text" value="EET/MOVOS0025"/>	<input type="text"/>	
<input checked="" type="checkbox"/> NUR IFR: 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):
  - G (additional info can be entered in „NAV“)
  - R (obliges to enter info in „PBN“)
  - Y (mandatory since 1.1.2018)
- PBN: (Note: will be put into ITEM 18 automatically when the flight plan is sent)
  - 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 3.3.2)
- RMK/IFPSRA: indicates that the pilot in command is willing to accept any changes of routing by IFPS

## 5.4 Y flight (see chapter 3.3.2)

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"/>	
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
<input type="text" value="LOAV"/>	<input type="text" value="0110"/>	<input type="text" value="LOAN"/>
2ter Ausweichflugplatz		
<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):
  - G (additional info can be entered in „NAV“)
  - R (obliges to enter info in „PBN“)
  - Y (mandatory since 1.1.2018)
- PBN: (Note: will be put into ITEM 18 automatically when the flight plan is sent)
  - 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 3.3.2.1)

7 LFZ Kennung * OEXXX	8 Flugregeln * I = IFR	Art des Fluges * X = other	
9 Anzahl 1	Typen Kennung * DA42	Wirbelschleppenkategorie * L = Light	
10a COM/NAV Ausrüstung * DFGRSY <a href="#">In der Liste der COM/NAV Ausrüstung auswählen</a>	10b Transponder Ausrüstung * H <a href="#">In der Liste der Überwachungs-Ausrüstung auswählen</a>		
NAV/	COM/		
DAT/	PBN/	A1B1	
13 Abflugplatz * LOWL	EOBT * 0845	DOF * 14.11.2017	
15 Reisegeschwindigkeit * N = Knoten (4 Ziffern) 0160	Flughöhe * A = Flughöhe in 070		
Flugstrecke * PETEN			
<div style="float: right;"> <a href="#">★ Meine Strecken</a>  <a href="#">📁 Strecke speichern</a>  <a href="#">🔍 Vorschläge</a>  <a href="#">🌐 Karte</a> </div>			
16 Zielflugplatz * LOWL	Voraussichtliche Gesamtflugdauer * 0115	Ausweichflugplatz LOWS	2ter Ausweichflugplatz
18 Sonstige Angaben 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):
  - G (additional info can be entered in „NAV“)
  - R (obliges to enter info in „PBN“)
  - Y (mandatory since 1.1.2018)
- PBN: (Note: will be put into ITEM 18 automatically when the flight plan is sent)
  - entry mandatory due to “R” in ITEM 10a
- ITEM 15 (Route):
  - flight route for local IFR training flight in LOWL (see chapter 3.3.2.1)
- ITEM 18 (Other Information):
  - RMK/“LIC” (see chapter 3.5.2) + practice routine (see chapter 3.5.3)

## 5.6 Training flight with "Airwork not at the destination aerodrome" (see chapter 3.3.3)

OEXXX from LOWS to LOAN wants to depart under IFR, perform 2 missed approaches at LOWL, thereafter proceed on course to LOAN to cancel IFR short before reaching LOAN. This flight **must** be split into two flight plans:

### 1st FPL (IFR FPL from LOWS to LOWL)

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"/>		
In der Liste der COM/NAV Ausrüstung auswählen		In der Liste der Überwachungs-Ausrüstung auswählen	
NAV/	COM/		
<input type="text"/>	<input type="text"/>		
DAT/	PBN/	<input type="text" value="B2D202S1"/>	
13 Abflugplatz *	EOBT *	DOF *	
<input type="text" value="LOWS"/>	<input type="text" value="1500"/>	<input type="text" value="13.02.2024"/>	
Reisegeschwindigkeit *	Flughöhe *		
<input type="text" value="N = Knoten (4 Ziffern)"/> <input type="text" value="0140"/>	<input type="text" value="A = Flughöhe in"/> <input type="text" value="060"/>		
Flugstrecke *			
<input type="text" value="INROM DCT 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"/> NUR IFR: 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):
  - G (additional info can be entered in „NAV“)
  - R (obliges to enter info in „PBN“)
  - Y (mandatory since 1.1.2018)
- PBN: (Note: will be put into ITEM 18 automatically when the flight plan is sent)
  - entry mandatory due to "R" in ITEM 10a
- ITEM 18 (Other Information):
  - RMK/ practice routine (see chapter 3.5.3) + "FLTCONT" (see chapter 3.3.3)

2<sup>nd</sup> FPL (Y-FPL from LOWL to LOAN)

7 LFZ Kennung *	8 Flugregeln *	Art des Fluges *
<input type="text" value="OEXXX"/>	<input type="text" value="Y = IFR-VFR"/>	<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"/>	
In der Liste der COM/NAV Ausrüstung auswählen		In der Liste der Überwachungs-Ausrüstung auswählen
NAV/	COM/	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	
DAT/	PBN/	<input type="text" value="B2D2O2S1"/>
13 Abflugplatz *	EOBT *	DOF *
<input type="text" value="LOWL"/>	<input type="text" value="1700"/>	<input type="text" value="13.02.2024"/>
Reisegeschwindigkeit *	Flughöhe *	
<input type="text" value="N = Knoten (4 Ziffern)"/> <input type="text" value="0140"/>	<input type="text" value="A = Flughöhe in"/> <input type="text" value="090"/>	
Flugstrecke *	<input type="text" value="PEROL DCT TAGAS DCT SNU DCT GESGI VFR"/> <div style="float: right;"> <input type="button" value="★ Meine Strecken"/>  <input type="button" value="📁 Strecke speichern"/>  <input type="button" value="✉ Vorschläge"/>  <input type="button" value="🌐 Karte"/> </div>	
16 Zielflugplatz *	Voraussichtliche Gesamtflugdauer *	Ausweichflugplatz
<input type="text" value="LOAN"/>	<input type="text" value="0043"/>	<input type="text" value="LOAV"/>
		2ter Ausweichflugplatz
		<input type="text" value="LOWW"/>
18 Sonstige Angaben	<input type="text"/>	
<input checked="" type="checkbox"/> NUR IFR: 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):
  - G (additional info can be entered in „NAV“)
  - R (obliges to enter info in „PBN“)
  - Y (mandatory since 1.1.2018)
- PBN: (Note: will be put into ITEM 18 automatically when the flight plan is sent)
  - entry mandatory due to “R” in ITEM 10a
- FELD 13 (EOBT):
  - adding the EOBT of the previous flight plan and the TOTAL EET of the previous flight plan: 15.00 + 02.00 = 17.00 (see chapter 3.3.3)
- 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 3.4.1.1)

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="C172"/>	<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="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 *
<input type="text" value="ZZZZ"/>		<input type="text" value="0001"/>
18 Sonstige Angaben		2ter Ausweichflugplatz
<input type="text" value="DEST/LORX 4800N01600E"/>		<input type="text"/>

Flugstrecke \*

EU

- [★ Meine Strecken](#)
- [📄 Strecke speichern](#)
- [✉ Vorschläge](#)
- [🌐 Karte](#)

- ITEM 15 (Route):
  - reporting point/sector used to leave the CTR (see chapter 3.3.1)
- ITEM 16 (Destination Aerodrome):
  - “ZZZZ” + fictitious Total EET “0001” (see chapter 3.4.1.1)
- ITEM 18 (Other Information):
  - DEST/LORX 4800N01600E (see chapter 3.4.1.1)



## 5.8 VFR basic training flight (see chapters 3.3.1, 3.5.2, 3.5.3)

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"/>		
<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="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 chapters 3.3.1, 3.5.3)
- ITEM 18 (Other Information):
  - RMK/LIC (see chapter 3.5.2)