

# **HINWEISE ZUM AUSFÜLLEN DES FLUGPLANFORMULARS**

## **ALLGEMEIN**

**Die Neuerungen im Zusammenhang mit „FPL 2012“ sind implementiert!**

**Sonderregelungen für die Flugplanaufgabe innerhalb Österreichs sind dem entsprechenden AIC Serie B zu entnehmen!**

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

- Die Daten sind beginnend bei der ersten freien Stelle des jeweiligen Feldes einzusetzen, nicht benützte Felder bzw. Stellen eines Feldes sind freizulassen.
- Besonders ist darauf zu achten, dass keine Punkte, Beistriche, Bindestriche oder falsche Schrägstriche verwendet werden.
- Alle Zeitangaben haben in UTC (Universal Time Coordinated = koordinierte Weltzeit) zu erfolgen.
- Die schraffierten Zeilen vor Feld 3 werden von der Meldestelle für Flugverkehrsdienste (ARO), die den Flugplan weiterleitet, ausgefüllt.

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

*Einige Österreich betreffende ergänzende Vorschriften (z.B. zwecks automatischer Verarbeitung) sind bei den betroffenen Punkten unter „FIR WIEN“ angeführt und in Kursivschrift hervorgehoben.*

## **VORSCHRIFTEN FÜR DAS EINTRAGEN DER ATS DATEN**

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

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

Auf Anfrage informieren die Bediensteten von AIS/ARO Wien oder des jeweiligen TERM Office (falls vorhanden) über alle Vorschriften im Zusammenhang mit dem Flugplan.

## **FELD 7: LUFTFAHRZEUGKENNUNG**

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

- das Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen (z.B. OELAC, OE9435, 4XBCD), wenn
  - das vom Luftfahrzeug verwendete Funktelefonierufzeichen mit dem Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen übereinstimmt (z.B. OELAC), oder diesem die ICAO Funkbezeichnung des Luftfahrzeughalters vorangesetzt wird (z.B. AUSTRIAN OELAC)
  - das Luftfahrzeug keine Funkausrüstung hat
- die ICAO Bezeichnung des Luftfahrzeughalters, gefolgt von der Flugkennung (z.B. AUA802, KLM511, DLH213), wenn das verwendete Funktelefonierufzeichen des Luftfahrzeuges aus der ICAO Funkbezeichnung des Luftfahrzeughalters und der Flugkennung besteht.
- Coderufzeichen bei Such- und/oder Rettungsübungen (z.B. SAREX1, RESCUE1)

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

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

Anmerkung: Bestimmungen über die Anwendung des Funktelefonierufzeichens sind im ICAO Anhang 10, Teil II, Kapitel 5, enthalten.  
Die ICAO Bezeichnungen und Funkbezeichnungen der Luftfahrzeughalter sind im ICAO DOC 8585 DESIGNATORS FOR AIRCRAFT OPERATING AGENCIES, AERONAUTICAL AUTHORITIES AND SERVICES enthalten.

## **FELD 8: FLUGREGELN. ART DES FLUGES**

### **1. Flugregeln (1 Buchstabe)**

Einzusetzen ist einer der folgenden Buchstaben:

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

### **2. Art des Fluges (1 Buchstabe)**

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

In Österreich werden folgende Angaben verlangt:

- G bei Flügen der Allgemeinen Zivilluftfahrt
- M bei Militärflügen
- N bei Flügen im Bedarfsluftverkehr
- S bei Flügen im Fluglinienverkehr

- X bei Flügen, die nicht unter die o.a. Beispiele einzuordnen sind

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

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

### **1. Anzahl der Luftfahrzeuge (1 oder 2 Ziffern)**

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

### **2. Luftfahrzeugtype (2 bis 4 Buchstaben)**

Einzusetzen ist eine der folgenden Varianten:

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

Für spezielle Luftfahrzeuge (ohne ICAO Typenbezeichnung) sind folgende Bezeichnungen zu verwenden:

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

### **3. Kategorie für Wirbelschleppenbildung (1 Buchstabe)**

Einzusetzen ist einer der folgenden Buchstaben:

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

## **FELD 10: AUSRÜSTUNG**

Einzusetzen ist die betriebsbereite Funk- und Navigationsausrüstung sowie die Fähigkeiten passend zur Qualifikation des Bordpersonals, ein Querstrich und die Surveillance Ausrüstung - jeweils ohne Zwischenraum, z.B.: VOF/A, SRY/C, SDE2FGHIJ5M1RWXYZ/B1D1G1L;

### **FELD 10a: Funk- und Navigationsausrüstung (max. 64 Stellen)**

Einzusetzen ist:

- N wenn keine Funk- und Navigationsausrüstung (COM/NAV/APCH) vorhanden oder diese nicht betriebsbereit ist;

oder:

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

Anmerkung: *Ist Standardausrüstung und eine zusätzliche Ausrüstung vorhanden, so ist der Buchstabe „S“ und danach die zusätzliche Ausrüstung in alphabetischer Reihenfolge einzusetzen.*

*Die Standardausrüstung umfasst in Österreich (entsprechend den Vorgaben der ICAO) nur mehr ILS (L), VOR (O) und VHF RTF (V).*

*Da ADF (F) und DME (D) nun nicht mehr Bestandteil der Standardausrüstung sind, müssen sie bei Bedarf zusätzlich angegeben werden!*

*Der ATS Behörde eines Staates steht es jedoch frei, eine andere Standardausrüstung festzulegen.*

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

- A GBAS Landing System - Ground Based Augmentation System
- B LPV (APV with SBAS) - Localizer Performance approach with Vertical guidance (Approach Procedure with Vertical guidance with Satellite Based Augmentation System)
- C LORAN C - Long Range Navigation C
- D DME - Distance Measuring Equipment

(ACARS - Aircraft Communications Addressing and Reporting System)

- E1 FMC WPR ACARS - Flight Management Computer Waypoint Reporting ACARS
- E2 D-FIS ACARS - Datalink Flight Information ACARS
- E3 PDC ACARS - Pre Departure Clearance ACARS

- F ADF - Automatic Direction Finder
- G GNSS - Global Navigation Satellite System

Anmerkung: *Bei Verwendung von „G“ kann eine Beschreibung von erweiterten GNSS Fähigkeiten im FELD 18 unter „NAV/...“ erfolgen (z.B. NAV/GBAS SBAS).*

- H HF RTF - High Frequency Radio Telephony
- I Inertial Navigation

(CPDLC - Controller Pilot Data Link Communication)

- J1 CPDLC ATN VDL Mode 2 - CPDLC Aeronautical Telecommunication Network VHF Digital Link Mode 2
- J2 CPDLC FANS 1/A HF DL - CPDLC Future Air Navigation System 1/A High Frequency Data Link
- J3 CPDLC FANS 1/A VDL Mode A - CPDLC Future Air Navigation System 1/A VHF Digital Link Mode A
- J4 CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2 - CPDLC Future Air Navigation System 1/A VHF Digital Link Mode 2
- J5 CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT) - CPDLC Future Air Navigation System 1/A Satellite Communication via INMARSAT satellite network
- J6 CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT) - CPDLC Future Air Navigation System 1/A Satellite Communication via MTSAT satellite network
- J7 CPDLC FANS 1/A SATCOM (IRIDIUM) - CPDLC Future Air Navigation System 1/A Satellite Communication via IRIDIUM satellite network

- K MLS - Microwave Landing System
- L ILS - Instrument Landing System
- M1 ATC RTF SATCOM (INMARSAT) - Air Traffic Control Radio Telephony Satellite Communication via INMARSAT satellite network
- M2 ATC RTF SATCOM (MTSAT) - Air Traffic Control Radio Telephony Satellite Communication via MTSAT satellite network
- M3 ATC RTF SATCOM (IRIDIUM) - Air Traffic Control Radio Telephony Satellite Communication via IRIDIUM satellite network
- O VOR - Very High Frequency Omnidirectional Radio Range
- P1-P9 Reserviert für RCP (Required Communication Performance)
- R PBN - Performance Based Navigation approved

Anmerkung: Bei Verwendung von „R“ hat eine genaue Beschreibung der PBN Fähigkeiten im FELD 18 unter „PBN/...“ zu erfolgen.  
Die Ausrüstung für PBN ist für IFR Flüge in Europa verpflichtend.  
Ausgenommen sind Staatsluftfahrzeuge. Bei Fehlen von „R“ ist ergänzend im FELD 18 „NAV/RNAVX“ bzw. - falls zutreffend - „NAV/RNAV INOP“ und zusätzlich im FELD 10a „Z“ einzutragen.

- T TACAN - Tactical Air Navigation System
- U UHF RTF - Ultra High Frequency Radio Telephony
- V VHF RTF - Very High Frequency Radio Telephony
- W RVSM - Reduced Vertical Separation Minima approved
- X MNPS - Minimum Navigation Performance Specifications approved
- Y 8.33 KHZ Sender

Anmerkung: Für Flüge, die zwar über keinen 8.33 kHz-bandfähigen Sender aber über eine garantierte Ausnahmegenehmigung verfügen, ist im FELD 18 „COM/EXM833“ und im FELD 10a „Z“ anzugeben.

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

- Z andere Ausrüstung  
Anmerkung: Bei Verwendung von „Z“ ist die andere Ausrüstung im FELD 18 unter der jeweils zutreffenden Abkürzung „COM/...“, „DAT/...“ oder „NAV/...“ anzugeben.

### **FELD 10b: Surveillance Ausrüstung (max. 20 Stellen)**

Einzusetzen ist einer der folgenden Codes:

- N keine Ausrüstung vorhanden (oder nicht betriebsbereit)
- A Transponder - Modus A (4 Ziffern - 4096 Codes)
- C Transponder - Modus A (4 Ziffern - 4096 Codes) und Modus C

(MODE S Transponder)

- S übermittelt werden die Luftfahrzeugidentifizierung und die Druckhöhe;
- I übermittelt wird die Luftfahrzeugidentifizierung ohne die Druckhöhe;
- P übermittelt wird die Druckhöhe ohne die Luftfahrzeugidentifizierung;
- X übermittelt werden weder die Luftfahrzeugidentifizierung noch die Druckhöhe;
- E übermittelt werden die Luftfahrzeugidentifizierung und die Druckhöhe, mit erweiterter Squitter (ADS-B) Fähigkeit;
- H übermittelt werden die Luftfahrzeugidentifizierung und die Druckhöhe, mit verbesserter Surveillance Fähigkeit;
- L übermittelt werden die Luftfahrzeugidentifizierung und die Druckhöhe, mit erweiterter Squitter (ADS-B) Fähigkeit und verbesserter Surveillance Fähigkeit;

gefolgt von - falls zutreffend - ADSB (Automatic Dependence Surveillance Broadcast) - Fähigkeiten:

- B1 ADS-B with dedicated 1090 MHz ADS-B „out“ capability
- B2 ADS-B with dedicated 1090 MHz ADS-B „out“ and „in“ capability
- U1 ADS-B „out“ capability using UAT
- U2 ADS-B „out“ and „in“ capability using UAT
- V1 ADS-B „out“ capability using VDL Mode 4
- V2 ADS-B „out“ and „in“ capability using VDL Mode 4
- D1 ADS-C with FANS 1/A capabilities
- G1 ADS-C with ATN capabilities

Zusätzliche Surveillance Ausrüstung ist im FELD 18 unter „SUR/...“ anzugeben.

FIR WIEN: Innerhalb der FIR WIEN haben IFR Flüge und Überlandsichtflüge bei Nacht einen betriebsbereiten Transponder mit Druckhöhenübermittlung mitzuführen.

## **FELD 13: ABFLUGPLATZ.ZEIT**

### **1. Abflugplatz (4 Buchstaben)**

Einzusetzen ist eine der folgenden Varianten:

- die 4-buchstabige 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 oder missweisender Kurs und Entfernung zum nächsten markanten Punkt) des Abflugplatzes einzusetzen.

### **2. Zeit (4 Ziffern)**

Einzusetzen ist die voraussichtliche Abblockzeit (EOBT).

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

## **FELD 15: REISEGESCHWINDIGKEIT.FLUGHÖHE.FLUGSTRECKE**

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

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

### **1. Reisegeschwindigkeit**

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

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

### **2. Flughöhe**

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

- als Flugfläche (1013,2 HPA), ausgedrückt durch „F“, gefolgt von 3 Ziffern (z.B. F085, F100);
- als Flughöhe (Altitude) in Hundert-Fuß-Einheiten, ausgedrückt durch „A“, gefolgt von 3 Ziffern (z.B. A045, A100);

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

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

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

Anmerkung: Grundsätzlich ist eine IFR Flugstrecke immer als Abfolge von ATS Strecken (a) und markanten Punkten (b) anzugeben.  
z.B. SITNI UL856 MATIG Q113 NAPSA NAPSA1A

FIR WIEN: Für jene Teile der Flugstrecke, die innerhalb der FIR WIEN liegen, dürfen nur ATS Strecken (a), und in der AIP verlautbarte 2 bis 5-buchstabile markante Punkte (b1) verwendet werden.

#### a) ATS Strecke (2 bis 7 Zeichen)

Einzusetzen ist die für die Strecke oder Teil der Strecke festgelegte Kurzbezeichnung einschließlich, wo zweckmäßig, der Kurzbezeichnung der Standardinstrumentenan- bzw. -abflugstrecke, z.B. SNU2A, P978, UM141, GAMLI4W.

#### b) Markante Punkte (2 bis 11 Zeichen)

- 1) die für den Punkt bzw. Funknavigationshilfe festgelegte 2 bis 5-buchstabile Bezeichnung (bzw. Kennung), z.B. ZW, INN, OSPEN;

oder

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

- in vollen Graden (7 Zeichen)

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

oder

- in Graden und Minuten (11 Zeichen)

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

oder

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

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



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

Einzusetzen ist der Punkt, bei dem eine Änderung der Geschwindigkeit (TAS 5 % bzw. 0,01 Mach oder mehr) oder der Flughöhe geplant ist, gefolgt von einem Schrägstrich und der Reisegeschwindigkeit und Reiseflughöhe - auch dann, wenn die Änderung nur einer dieser beiden Angaben geplant ist, z.B. LN/N0280A050, 46N078W/M082F330, DUB180040/N0350M0840.

#### d) Flugregelwechsel (höchstens 3 Zeichen)

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

- „VFR“, bei einem Wechsel von IFR zu VFR, z.B. LNZ M141 SBG VFR;
- „IFR“, bei einem Wechsel von VFR zu IFR, z.B. HALLEIN SBG/N0280F090 IFR;

*FIR WIEN: Der Flugregelwechsel ist im FELD 15 nur nach einem verlautbarten markanten Punkt einzutragen. Ist jedoch ein Flugregelwechsel abseits eines verlautbarten markanten Punktes geplant, ist im FELD 15 der markante Punkt und im FELD 18 nach „RMK/...“ die missweisende Peilung und die Entfernung in nautischen Meilen zu diesem markanten Punkt, wo der tatsächliche Flugregelwechsel stattfinden wird, anzugeben (z.B. RMK/UMBIL090020Y).*

#### e) Reisesteigflug (höchstens 28 Zeichen)

Einzusetzen ist - jeweils ohne Zwischenraum:

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

oder

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

#### f) STAY Indikator

Der STAY Indikator wurde von IFPS eingeführt, um die Möglichkeit zu schaffen, geplante Zeitverzögerungen während eines Fluges aufgrund besonderer en-route Aktivitäten (z.B. Trainingsflüge, Fotoflüge, Vermessungsflüge etc) in den Flugplan einzuarbeiten.

Der STAY Indikator kann nur für Flüge innerhalb der IFPZ (IFPS Zone) verwendet werden, dafür aber pro Flugplan bis zu neunmal.

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

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

Im FELD 18 kann, beginnend mit dem Wort „STAYINFO“, gefolgt von der Sequenznummer (eine Ziffer von 1-9, passend zum jeweiligen STAY Indikator) und einem Querstrich, eine Beschreibung der en-route Aktivität eingetragen werden.

z.B.: FELD 15: SNU STAY1/0100 SNU  
FELD 18: STAYINFO1/CALIBRATION OF SNU VOR

z.B.: FELD 15: STO VFR STAY1/0130 SNU/N0442F340 IFR DCT FMD STAY2/0045 SNU  
FELD 18: STAYINFO1/PHOTOMISSION STAYINFO2/CALIBRATION OF FMD VOR

### **Für Flüge außerhalb festgelegter ATS Strecken gelten folgende Regelungen:**

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

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

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

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

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

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

### **FELD 16: Zielflugplatz, Voraussichtliche Gesamtflugdauer, Ausweichflugplatz**

Einzusetzen ist der Zielflugplatz, die voraussichtliche Gesamtflugdauer und bis zu 2 Zielausweichflugplätze.

#### **1. Zielflugplatz (4 Buchstaben)**

Einzusetzen ist eine der folgenden Varianten:

- die 4-buchstabige ICAO Ortskennung des Zielflugplatzes
- „ZZZZ“, wenn dem Zielflugplatz keine ICAO Ortskennung zugeordnet wurde; ergänzend ist in FELD 18 unter „DEST/...“ der Name und die Position (Koordinaten in Grad und Minuten oder missweisender Kurs und Entfernung zum nächsten markanten Punkt) des Zielflugplatzes einzusetzen.

## 2. Voraussichtliche Gesamtflugdauer

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

- die voraussichtliche Gesamtflugdauer  
*Anmerkung: „Voraussichtliche Gesamtflugdauer“ ist bei IFR Flügen die voraussichtlich benötigte Flugzeit vom Start bis zur Ankunft über dem Ablaufpunkt des Instrumentenanflugverfahrens oder, falls für den Zielflugplatz keine Navigationshilfe vorhanden ist, bis zum Erreichen des Zielflugplatzes. Bei VFR Flügen ist es die voraussichtlich benötigte Flugzeit vom Start bis zum Erreichen des Zielflugplatzes.*
- die voraussichtliche Restflugdauer ab dem Zeitpunkt der Flugplanaufgabe, wenn der Flugplan im Fluge aufgeliefert wurde (AFIL).

## 3. Zielausweichflugplatz

Einzusetzen ist eine der folgenden Varianten:

- die 4-buchstabile ICAO Ortskennung des Zielausweichflugplatzes
- „ZZZZ“, wenn dem Zielausweichflugplatz keine ICAO Ortskennung zugeordnet wurde; ergänzend ist in FELD 18 unter „ALTN/...“ der Name und die Position (Koordinaten in Grad und Minuten oder missweisender Kurs und Entfernung zum nächsten markanten Punkt) des Zielausweichflugplatzes einzusetzen;

Es können bis zu 2 Zielausweichflugplätze im FELD 16 angegeben werden.

Alle weiteren Zielausweichflugplätze sind im FELD 18 unter „ALTN/...“ anzugeben.

## **FELD 18: Sonstige Angaben**

Einzusetzen ist:

- DOF/ Abflugdatum in der Form „yymmdd“

und:

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

Folgende Kurzbezeichnungen können verwendet werden:

- ALTN/ Name und die Position (Koordinaten in Grad und Minuten oder missweisender Kurs und Entfernung vom nächsten markanten Punkt) des/der Ausweichzielflugplatzes/plätze, wenn in FELD 16 „ZZZZ“ eingetragen ist.  
oder  
ICAO Ortskennung bzw., wenn dem/n Ausweichzielflugplatz/plätzen keine ICAO Ortskennung zugeordnet wurde, der Name und die Position (Koordinaten in Grad und Minuten oder missweisender Kurs und Entfernung vom nächsten markanten Punkt) für weitere Ausweichzielflugplätze, wenn mehr als 2 Ausweichzielflugplätze angegeben werden.
- CODE/ Flugzeugadresse (ausgedrückt in der Form eines alphanumerischen Schlüssels von sechs Hexadezimalzeichen), wenn von der zuständigen ATS Stelle verlangt (z.B. CODE/F00001 ist die niedrigste Flugzeugadresse enthalten in einem spezifischen Block, welcher von der ICAO verwaltet wird);

- COM/ Wichtige Angaben betreffend COM Ausrüstung (z.B. COM/EXM833)  
Anmerkung: Bei Verwendung von „COM/...“ ist „Z“ im FELD 10a einzutragen.
- DAT/ Wichtige Angaben betreffend Datenkanaltauglichkeit (z.B. DAT/CPDLCX)  
Anmerkung: Bei Verwendung von „DAT/...“ ist „Z“ im FELD 10a einzutragen.
- DEP/ Name und Position (Koordinaten in Grad und Minuten oder missweisender Kurs und Entfernung zum nächsten markanten Punkt) des Abflugplatzes, wenn in FELD 13 „ZZZZ“ eingetragen ist  
oder  
ICAO Ortskennung des Abflugplatzes bzw., wenn dem Abflugplatz keine ICAO Ortskennung zugeordnet wurde, der Name und die Position (Koordinaten in Grad und Minuten oder missweisender Kurs und Entfernung vom nächsten markanten Punkt) des Abflugplatzes, wenn in FELD 13 „AFIL“ eingetragen ist;
- DEST/ Name und Position (Koordinaten in Grad und Minuten oder missweisender Kurs und Entfernung vom nächsten markanten Punkt) des Zielflugplatzes, wenn in FELD 16 „ZZZZ“ eingetragen ist;
- DLE/ Enroute Verspätung/en bzw. Warterunde/n; anzugeben ist der markante Punkt auf der Strecke, wo die Verspätung geplant ist, gefolgt von der Länge der Verspätung in der Form „hhmm“ (z.B. DLE/LNZ0035);
- EET/ Markante Punkte oder FIR Grenzen (ICAO Ortskennungen) und kumulierte voraussichtliche Flugdauer zu diesen Punkten bzw. FIR Grenzen, wenn dies auf Grund regionaler Luftfahrtabkommen erforderlich ist oder von der zuständigen ATS Behörde verlangt wird (z.B. EET/MIKOV0024, EET/LKAA0117).
- NAV/ Wichtige Angaben betreffend Navigationsausrüstung, wenn dies von der zuständigen ATS Behörde verlangt wird (z.B. NAV/GBAS SBAS).  
Anmerkung: Bei Verwendung von „NAV/...“ ist „Z“ im FELD 10a einzutragen.
- ORGN/ AFTN Adresse oder andere gleichwertige Kontaktdaten des Flugplanaufgebers
- OPR/ Name des Luftfahrzeughalters, wenn dieser nicht aus der in FELD 7 eingetragenen Luftfahrzeugkennung hervorgeht;
- PBN/ Angaben bezüglich RNAV und/oder RNP Fähigkeiten  
Maximal 8 der folgenden Einträge sind möglich:
  - A1 RNAV 10 (RNP 10)
  - B1 RNAV 5 all permitted sensors
  - B2 RNAV 5 GNSS
  - B3 RNAV 5 DME/DME
  - B4 RNAV 5 VOR/DME
  - B5 RNAV 5 INS or IRS
  - B6 RNAV 5 LORAN C
  - C1 RNAV 2 all permitted sensors
  - C2 RNAV 2 GNSS
  - C3 RNAV 2 DME/DME
  - C4 RNAV 2 DME/DME/IRU
  - D1 RNAV 1 all permitted sensors
  - D2 RNAV 1 GNSS
  - D3 RNAV 1 DME/DME
  - D4 RNAV 1DME/DME/IRU
  - L1 RNP 4
  - O1 Basic RNP 1 all permitted sensors

- O2 Basic RNP 1 GNSS
- O3 Basic RNP 1 DME/DME
- O4 Basic RNP 1 DME/DME/IRU
- S1 RNP APCH
- S2 RNP APCH with BARO-VNAV
- T1 RNP AR APCH with RF (special authorization required)
- T2 RNP AR APCH without RF (special authorization required)

Anmerkung: Bei Verwendung von B1, B2, C1, C2, D1, D2, O1 oder O2 ist „G“ im FELD 10a einzutragen.

Bei Verwendung von B1, B3, B4, C1, C3, C4, D1, D3, D4, O1, O3 oder O4 ist „D“ im FELD 10a einzutragen.

Bei Verwendung von B1 oder B4 ist entweder „O“ oder „S“ im FELD 10a einzutragen.

Bei Verwendung von B1, B5, C1, C4, D1, D4, O1 oder O4 ist „I“ im FELD 10a einzutragen.

- PER/ Leistungsdaten des Luftfahrzeuges, wenn dies von der zuständigen ATS Behörde verlangt wird;
- RALT/ ICAO Ortskennung des/der Ausweichzielflugplatzes/plätze auf der Strecke bzw., wenn dem/n Ausweichzielflugplatz/plätzen auf der Strecke keine ICAO Ortskennung zugeordnet wurde, der Name und die Position (Koordinaten in Grad und Minuten oder missweisender Kurs und Entfernung vom nächsten markanten Punkt) des/r Ausweichzielflugplatzes/plätze auf der Strecke;
- REG/ Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen, wenn dieses mit der in FELD 7 eingetragenen Luftfahrzeugkennung nicht übereinstimmt;
- RFP/Q. Ersatzflugplan (replacement flight plan) - entsprechend den verlautbarten Vorschriften für Ersatzflugpläne (z.B. RFP/Q1);
- RIF/ Einzelheiten über die Flugstrecke zum geänderten Zielflugplatz, gefolgt von der Ortskennung dieses Flugplatzes. Für die geänderte Flugstrecke ist eine neue Freigabe im Fluge erforderlich (z.B. RIF/DTA HEC KLAX, RIF/ESP G94 CLA APPH, RIF/LEMD).

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

- RMK/ Angaben in Klartext, die von der zuständigen ATS Behörde verlangt oder als notwendig erachtet werden, sowie allgemeine Informationen gemäß ICAO.  
Anmerkung: Dazu zählen vor allem Angaben über besondere Flugabläufe (z.B. Vermessungsflug, Hagelabwehrflug, Trainingsflug), die zusätzlich beim Erstkontakt der betroffenen Flugverkehrskontrollstelle zu melden sind.
- RVR/ Pistensichtweite (Runway Visual Range) in Metern
- SEL/ SELCAL Kode
- STAYINFO./ Beschreibung der en-route Aktivität, wenn im FELD 15 ein STAY Indicator verwendet wird (z.B. STAYINFO1/CALIBRATION OF LNZ VOR);

- STS/ Angaben über einen Grund für Sonderbehandlung, wobei ausschließlich folgende Angaben erlaubt sind:
  - ALTRV für Flüge, die in reservierten Höhen operieren
  - ATFMX für Flüge, die von der Behörde (wahrgenommen durch AIS/ARO WIEN) von Verkehrsflusssteuerungsmaßnahmen ausgenommen sind
  - FFR für Flüge im Brandbekämpfungseinsatz (bewirkt eine Befreiung von Verkehrsflusssteuerungsmaßnahmen)
  - FLTCK für Flüge zur Vermessung von Funknavigationshilfen
  - HAZMAT für Flüge mit gefährlicher Fracht
  - HEAD für Flüge mit Staatsoberhäuptern (bewirkt eine Befreiung von Verkehrsflusssteuerungsmaßnahmen)
  - HOSP für Flüge aus medizinischen Gründen
  - HUM für Flüge im humanitären Einsatz
  - MARSAS für Flüge, für die das Militär die Verantwortung für die Einhaltung der Mindestabstände zu anderen Luftfahrzeugen übernimmt
  - MEDEVAC für Flüge mit kranken und verletzten Personen, die sofortiger Hilfe bedürfen (bewirkt eine Befreiung von Verkehrsflusssteuerungsmaßnahmen)
  - NONRVSM für nicht-RVSM-fähige Flüge, die im RVSM Luftraum operieren wollen
  - SAR für Flüge im Such- und Rettungseinsatz (bewirkt eine Befreiung von Verkehrsflusssteuerungsmaßnahmen)
  - STATE für Flüge im Dienste von Militär, Zollwache und Polizei

Anmerkung: *Wenn mehr als nur eine Abkürzung zwecks Sonderbehandlung erforderlich ist, sind die Einträge durch Leerzeichen zu trennen. Die Anforderung für eine Sonderbehandlung darf nicht widerrechtlich, zwecks Umgehung von Verkehrsflusssteuerungsmaßnahmen, erfolgen. Rückflüge nach Notfalleinsätzen, welche die o.a. Kriterien nicht erfüllen, unterliegen nicht der Sonderbehandlung.*
- SUR/ Wichtige Angaben betreffend Surveillance Ausrüstung oder Surveillance Fähigkeiten
- TALT/ ICAO Ortskennung des Ausweichabflugplatzes bzw., wenn dem Ausweichabflugplatz keine ICAO Ortskennung zugeordnet wurde, der Name und die Position (Koordinaten in Grad und Minuten oder missweisender Kurs und Entfernung vom nächsten markanten Punkt) des Ausweichabflugplatzes;
- TYP/ Luftfahrzeugtype, wenn in FELD 9 „ZZZZ“ eingetragen ist bzw. die (Anzahl und) Type/n des/der Luftfahrzeuge/s bei Verbandsflügen mit Luftfahrzeugen verschiedener Typen;

## **FELD 19: Ergänzende Angaben**

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

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

- C/ Pilot  
Name des/r verantwortlichen Piloten/In.

Eingereicht von:

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

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

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

Zusätzliche Angaben sofern erforderlich:

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