

HINWEISE ZUM AUSFÜLLEN DES FLUGPLANFORMULARS

ALLGEMEIN : Verkürzte Version 2013 mit Hauptaugenmerk auf Sichtflüge - VFR

Die Neuerungen im Zusammenhang mit „FPL 2012“ sind teilweise 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.

Merke: FIR WIEN = Flight Information Region Wien = Ganz Österreich

FELD 7: LUFTFAHRZEUGKENNUNG

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

- das Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen (z.B. OECTA etc. ohne Bindestriche) wenn
 - das vom Luftfahrzeug verwendete Funktelephonierufzeichen mit dem Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen übereinstimmt (z.B. OELAC), oder diesem die ICAO Funkbezeichnung des Luftfahrzeughalters vorangesetzt wird (z.B. AUSTRIAN OELAC)

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

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 General Aviation**
- M bei Militärflügen
- N bei Flügen im Bedarfsluftverkehr
- S bei Flügen im Fluglinienverkehr

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 (z.B. Katana **DV20**)
- „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
- **ULAC** Ultralight/Microlight Aircraft

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 (für uns fast immer zutreffen)**
- 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:

- G GNSS - Global Navigation Satellite System (nicht angeben bei IPAD's etc.)
- **O** VOR - Very High Frequency Omnidirectional Radio Range (in unserem Funkgerät integriert)
- **V** VHF RTF - Very High Frequency Radio Telephony = unser Funkgerät

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 = unser Transponder**

(MODE S Transponder z.B. DA 40)

- 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;

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

FELD 13: ABFLUGPLATZ und ZEIT

1. Abflugplatz (4 Buchstaben)

Einzusetzen ist eine der folgenden Varianten:

- die 4-buchstabile ICAO Ortskennung des Abflugplatzes z.B. LOAN etc.
- „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. **z.B. in Ungarn Hertelendy Kastely**

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. (nicht Blockzeit)

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. N0100 bei einer Katana**);
- 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); = **eher unwahrscheinlich bei einer Katana**

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 = QNE), ausgedrückt durch „F“, gefolgt von 3 Ziffern (z.B. F085, F100);
- als **Flughöhe** (Altitude = QNH Höhe) in Hundert-Fuß-Einheiten, ausgedrückt durch „A“, gefolgt von 3 Ziffern (z.B. A045, A100);
- „VFR“ bei VFR Flügen: Gilt nur in Österreich...nicht einsetzen wenn z.B. Flug in Österreich beginnt aber in **Ungarn** (LHFM = Fertöszentmiklos) endet....

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

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

z.B. VFR Flug LOAN nach GRAZ nur Einflugpunkt LASSNITZHÖHE = LH als Flugstrecke eingeben

oder bei grenzüberschreitenden Flügen den Punkt des Grenzübertrittes (z.B. SOPRO bei einem Flug nach Fertöszentmiklos, wenn man über Sopron nach Ungarn fliegt)

Kann auch verwendet werden:

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 z.B. LOAN oder LOWG etc.
- „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.

(z.B. bei Flug nach Ungarn nach Hertelendy Kastely ; Hertelendy hat keine ICAO Kennung)

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;
- **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.
- **STAYINFO./** Beschreibung der en-route Aktivität, wenn im FELD 15 ein STAY Indicator verwendet wird (z.B. STAYINFO1/CALIBRATION OF LNZ VOR);
- **STS/** siehe Gesamtversion....

FELD 19: Ergänzende Angaben

- E/ Höchstflugdauer
Es ist mit 4 Ziffern die Höchstflugdauer in Stunden und Minuten bei gegebener Treibstoffmenge einzusetzen. z.B. **Vollgetankte Katana 80 PS : 0430**
- 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 : haben wir nicht
 - V VHF Frequenz 121.5 MHZ : haben wir nicht
 - **E ELT : haben wir**
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.

MERKE: Es muß nicht der verantwortliche Pilot = PIC den/einen Flugplan aufgeben.

Der verantwortliche Pilot ist aber jedenfalls dafür verantwortlich, daß der Flugplan nach der Landung auch wieder geschlossen wird.

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.

Flight Plan

PRIORITY

FF →

ADDRESSEE(S)

FILING TIME

ORIGINATOR

SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND / OR ORIGINATOR

ADDRESSEE(S) IF REQUIRED

Anzahl LFZ bei Formationsflug

AD

AD

UTC
Abflug innerhalb einer halben Stunde

V VFR
VN NVFR
I IFR
Z VFR -> IFR
Y IFR -> VFR

G General
N Gewerblich
S Linienflug

L < 7,5t
M bis 135t
H > 135t

3 MESSAGE TYPE

FPL

7 AIRCRAFT IDENTIFICATION

8 FLIGHT RULES

TYPE OF FLIGHT

9 NUMBER

TYPE OF AIRCRAFT

WAKE TURBULENCE CATEGORY

10 EQUIPMENT

13 DEPARTURE AERODROME

TIME

V VHF Funk
O VOR
F ADF
L ILS
G GPS
D DME
S Standard =(V+O+F+D+L)

A ohne Höhenangabe
C mit Höhenangabe
S mit Höhe und Flugzeug Daten

15 CRUISING SPEED

LEVEL

ROUTE

N Knoten (N0085)
K Km/h
M Mach

VFR
A050 -> 5000ft
F065 -> FL65 (1013,2 hPa)

ATS Strecken (A15W, UB10), Meldepunkte (STO, MACEL), Koordinaten in Grad und ganzen Minuten (4520N07805E), Richtung und Entfernung zu Funknavigationshilfen (STO19005)

16 DESTINATION AERODROME

TOTAL EET

ALTN AERODROME

2ND ALTN AERODROME

18 OTHER INFORMATION

NO ATA: No actual time of arrival (im Inland keine Landemeldung erforderlich)
DOF: Day of flight
EET: estimated elapsed time (Angabe bei z.B. Grenzpunkten EET/GOLVA0130)
RMK: Angaben in Klartext

SUPPLEMENTARY INFORMATION

19 ENDURANCE

E/ _____

SURVIVAL EQUIPMENT

S / P

DINGHIES

D / _____

AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS

A/ _____

REMARKS

N / _____

PILOT IN COMMAND

C/ _____

PERSONS ON BOARD

P/ _____

JACKETS

J / L

UHF

R/

VHF

ELT

FLUORES

F

UHF

U

VHF

V

Additional remarks if applicable

Tel.: _____
Available until EOBT _____
Fax: _____

Request Briefing via FAX +3

FILED BY

SIGNATURE OF PILOT OR REPRESENTATIVE

ACCEPTED BY ARO