

Hinweise zum Ausfüllen des Flugplan-Formulares

ALLGEMEIN

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

Die Daten sind, beginnend beim ersten freien Feld einzusetzen, nicht benützte Felder sind freizulassen.

Alle Zeitangaben haben mit 4 Ziffern in UTC (Coordinated Universal Time = koordinierte Weltzeit) zu erfolgen.

Die jeweilige voraussichtliche Flugdauer ist mit 4 Ziffern (Stunden und Minuten) anzugeben.

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

Anmerkung:

Unter der Bezeichnung "Flugplatz" werden auch andere Abflug-/Landeplätze, die nicht Flugplatz sind, die jedoch von bestimmten Luftfahrzeugarten (z.B. Hubschraubern) verwendet werden, verstanden.

VORSCHRIFTEN FÜR DAS EINTRAGEN DER ATS-DATEN

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

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

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. der CFMU als Ergänzungsflugplan (SPL) zu übermitteln.

Für VFR-Flüge innerhalb der FIR WIEN können die Angaben in FELD 19 zwar unterbleiben, doch hat dies zur Folge, daß die Ausübung des Alarmdienstes und vor allem des Such- und Rettungsdienstes beeinträchtigt wird. (Siehe hierzu die Bestimmungen LVR/LVE.)

Auf Anfrage informieren die Bediensteten im AIS/ARO über alle Vorschriften im Zusammenhang mit dem Flugplan.

FELD 7: LUFTFAHRZEUGKENNUNG

(höchstens 7 Zeichen)

Einzusetzen ist

eine der folgenden, aus höchstens 7 Zeichen bestehenden Luftfahrzeugkennungen:

- a) Das Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen (z.B. OELAC, OE9435, 4XBCD, N2567GA, OOTEK) wenn
 - 1) das vom Luftfahrzeug verwendete Funktelefonie-Rufzeichen mit dem Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen übereinstimmt

(z.B. OELAC, OOTEK)

oder
diesem die ICAO-Funkbezeichnung des Luftfahrzeughalters vorangesetzt wird
(z.B. SABENA OOTEK, AUSTRIAN OELAC)

2) das Luftfahrzeug keine Funkausrüstung hat

- b) die ICAO-Bezeichnung des Luftfahrzeughalters, gefolgt von der Flugkennung (z.B. AUA802, KLM511, NGA213) wenn
das verwendete Funktelefonie-Rufzeichen des Luftfahrzeuges aus der ICAO-Funkbezeichnung des Luftfahrzeughalters und der Flugkennung besteht (z.B. AUSTRIAN802, KLM511, NIGERIA213)
- c) *Coderufzeichen bei Such- und/oder Rettungsübungen, z.B. SAREX 1, RESCUE 1*

Anmerkung:

Die Luftfahrzeugkennzeichen sind im Flugplan unter REG/ mit dem Zusatz "RESCUE EXER-CISE" bzw. "RESCUE MISSION" anzuführen.

"SAREX 1" OEGDA oder OEGMI
"RESCUE 1"

"SAREX 2" OEFBY
"RESCUE 2"

"SAREX 3" OEBAX
"RESCUE 3"

"SAREX 5(6,7)" für teilnehmende österreichische Militärluftfahrzeuge
"RESCUE 5(6,7)"

Bei Verbandsflügen ist die Luftfahrzeugkennung des führenden Luftfahrzeuges anzugeben. Im Feld 18 sind nach REG/ sämtliche Kennzeichen anzugeben.

Anmerkung:

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

Die ICAO-Bezeichnung und Funkbezeichnung der Luftfahrzeughalter sind im ICAO-Doc. 8585 "Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services" enthalten.

FELD 8: FLUGREGELN UND ART DES FLUGES (1 oder 2 Zeichen)

Flugregeln

Einzusetzen ist

- zur Angabe der Flugregeln, unter welchen der Pilot den Flug durchzuführen beabsichtigt - einer der folgenden Buchstaben:

I bei IFR

V bei VFR

Y wenn zuerst IFR) In FELD 15 ist der Punkt oder die Punkte, bei welchem(n) ein Flugregelwechsel geplant ist, anzugeben.

Z wenn zuerst VFR)

Art des Fluges

Einzusetzen ist

- zur Angabe der Art des Fluges - nach den Flugregeln, ohne

Zwischenraum, einer der folgenden Buchstaben (der Buchstabe wird durch die einzelnen Staaten individuell verwendet), wenn dies von der zuständigen ATS-Behörde verlangt wird. **In Österreich werden folgende Angaben verlangt:**

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

Anmerkung:

Bei Dienstflügen des Bundes (z.B. Bundesministerium für Inneres, Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen) ist "X" einzusetzen.

z.B.	IS	=	IFR, Linienflug
	VG	=	VFR, Privatflug
	VX	=	VFR, Dienstflug des Bundes
	VB	=	VFR, österreichische Militärflüge innerhalb Österreichs
	VM	=	VFR, jeder andere Militärflug.

FELD 9: ANZAHL UND TYPE DER LUFTFAHRZEUGE, KATEGORIE FÜR WIRBELSCHLEPPENBILDUNG

Anzahl der Luftfahrzeuge (1 oder 2 Zeichen)

Die Anzahl der Luftfahrzeuge ist nur einzusetzen, wenn es sich **um mehr als ein** Luftfahrzeug handelt.

Luftfahrzeugtype (2 bis 4 Zeichen)

Einzusetzen ist die entsprechende Typenbezeichnung gemäß ICAO-Doc. 8643 "Aircraft Type Designator"

oder wenn keine ICAO-Typenbezeichnung festgelegt wurde bzw. bei Verbandsflügen mit Luftfahrzeugen verschiedener Typen

ZZZZ und in FELD 18 (Anzahl und) Type(n) der/des Luftfahrzeuge(s) unter Voransetzung der Abkürzung TYP/.

Kategorie für Wirbelschleppenbildung (1 Zeichen)

Einzusetzen ist ohne Zwischenraum ein Schrägstrich, gefolgt von einem der folgenden Buchstaben, der die Kategorie für Wirbelschleppenbildung des Luftfahrzeuges angibt.

H-HEAVY,	Luftfahrzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse von 136.000 KG (300.000 LB) oder mehr
M-MEDIUM,	Luftfahrzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse von weniger als 136.000 KG (300.000 LB) jedoch mehr als 7.000 KG (15.500 LB)
L-LIGHT,	Luftfahrzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse von 7.000 KG (15.500 LB) oder weniger.
z.B.:	J4/L, F50/M, B747/H, ZZZZ/L

FELD 10: AUSRÜSTUNG

Funk- und Navigationsausrüstung (COM/NAV/APCH)

Einzusetzen ist

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

* für Flüge ohne Funkausrüstung ist ergänzend in FELD 18 STS/NORDO einzutragen

oder

S wenn Funk- und Navigationsausrüstung (COM/NAV/APCH) den Erfordernissen für die **gesamte** Flugstrecke entspricht und in Betrieb ist (siehe Anmerkung 1) und/oder

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

C LORAN C

D DME (Entfernungsmeßgerät)

F ADF (Radiokompaß)

G GNSS (Global Navigation Satellit System)

H HF RTF (Kurzwellen-Sprechfunk)

I Trägheitsnavigation (Inertial Navigation)

J Datenverbindung (Data link)

(wird der Buchstabe J eingetragen, ist in FELD 18 die Ausrüstung unter Voransetzung von DAT/..., gefolgt von einem oder mehreren Buchstaben, je nach Erfordernis, anzugeben)

K MLS (Micro Wave Landing System)

L ILS (Instrumentenlandesystem)

M Omega

O VOR (UKW-Drehfunkfeuer)

R* RNP (Required Navigational Performance)

(der Buchstabe R bedeutet, daß das Luftfahrzeug die vorgeschriebene Ausrüstung für die Strecke, das Streckensegment und/oder für das betreffende Gebiet mitführt)

* Die Ausrüstung für RNAV für IFR-Flüge in Europa ist verpflichtend. Ausgenommen sind Staatsluftfahrzeuge. Diese haben bei Fehlen von R ergänzend im FELD 18 TS/NONRNAV einzutragen.

Für Österreich gilt RNAV über FL195.

T TACAN

U UHF RTF (Dezimeterwellen-Sprechfunk)

V VHF RTF (Ultrakurzwellen-Sprechfunk)

W

X* Verwendung, wenn von ATS bestimmte Angaben gefordert werden.

* Für Flüge innerhalb der FIR WIEN ist der Buchstabe X einzusetzen, wenn das Luftfahrzeug mit einer Luftfahrzeugfunkstelle ausgerüstet ist, jedoch an Bord niemand eine gültige Sprechfunkberechtigung besitzt; in FELD 18 ist COM/NO RTF RATING einzutragen.

Y* 8.33 KHZ Sender (für IFR-Flüge über FL 245 innerhalb Österreichs verpflichtend)

* Soll für IFR-Flüge über FL 245 innerhalb der FIR WIEN im Feld 10 des Flugplanes eingesetzt werden. Ausnahmen/Abweichungen von der Regelung sind im Luftfahrthandbuch veröffentlicht. Das Fehlen des Buchstabens "Y" wird als Fehlen einer 8.33 KHZ bandfähigen Ausrüstung angenommen.

Z andere Ausrüstung

(wird der Buchstabe Z eingetragen, ist in FELD 18 die andere Ausrüstung genau anzugeben unter Voransetzung der jeweils zutreffenden Abkürzung COM/ oder NAV/.)

Anmerkung 1:

Die Standardausrüstung umfaßt in Österreich: VHF RTF, ADF, VOR, ILS und DME.

Der ATS-Behörde eines Staates steht es jedoch frei, eine

andere Standard-Ausrüstung festzulegen.

Ist Standardausrüstung und eine zusätzliche Ausrüstung vorhanden, so ist zuerst der Buchstabe "S" und danach die zusätzliche Ausrüstung in alphabetischer Reihenfolge einzusetzen.

Anmerkung 2:

Die Angaben über die Funk- und Navigationsausrüstung sind für ATC-Zwecke (Freigaben, Streckenführungen) wesentlich.

Surveillance-Ausrüstung

Einzusetzen ist ein oder zwei der folgenden Buchstaben, um die verfügbare, betriebsbereite Ausrüstung zu bezeichnen:

Surveillance (Überwachungs)-Ausrüstung

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

z.B. S/A, SCH/C

Anmerkung:

Innerhalb der FIR WIEN haben IFR-Flüge und Überland-Nachtsichtflüge einen betriebsbereiten SSR-Transponder mitzuführen, der zu gewährleisten hat, daß Abfragen nach Modus A in 4096 Codes und Abfragen nach Modus C in Verbindung mit einer automatischen Datenhöhenübermittlung beantwortet werden können.

ADS (Automatic Dependent Surveillance)-Ausrüstung

D ADS-Tauglichkeit
z.B. SCHJ/CD, SAFJ/SD

FELD 13: ABFLUGPLATZ UND ZEIT

(8 Zeichen)

Einzusetzen ist die 4-buchstabile ICAO-Ortskennung des Abflugplatzes oder wenn dem Abflugplatz keine ICAO-Ortskennung zugeordnet wurde **ZZZZ**; In diesem Fall ist in FELD 18 unter Voransetzung der Abkürzung DEP/ der Name des Abflugplatzes einzusetzen oder wenn der Flugplan von einem Luftfahrzeug im Flüge aufgeliefert wurde AFIL; in diesem Fall ist in FELD 18 unter Voransetzung der Abkürzung DEP/ die 4-buchstabile ICAO-Ortskennung jener ATS-Stelle einzusetzen, von welcher der Ergänzungsflugplan angefordert werden kann.

Diesen Angaben folgt, ohne Zwischenraum

- bei einem Flugplan, der vor dem Abflug eingereicht wurde, die voraussichtliche Abblockzeit oder
- bei einem Flugplan, der im Flüge aufgeliefert (AFIL) wurde, die tatsächliche oder voraussichtliche Überflugzeit über jenem Punkt der Flugstrecke, von dem der

Flugplan gelten soll.

Anmerkung:

Voraussichtliche Abblockzeit ist der voraussichtliche Zeitpunkt, zu welchem das Luftfahrzeug die mit dem Abflug in Verbindung stehenden Bewegungen beginnen wird.

FELD 15: FLUGSTRECKE

Einzusetzen ist die erste **Reisegeschwindigkeit** (siehe a) und die erste **Reiseflughöhe** (siehe b) - ohne Zwischenraum dazwischen, dann dem Pfeil folgend die **Flugstreckenbeschreibung** (siehe c) - entsprechend den Vorschriften ICAO Doc. 4444 und CFMU-Handbuch, Teil IFPS.

a) Reisegeschwindigkeit (höchstens 5 Zeichen)

Einzusetzen ist

für den ersten Streckenabschnitt oder für die gesamte Flugstrecke die wahre Eigengeschwindigkeit (TAS) in

Knoten, ausgedrückt durch N gefolgt von 4 Ziffern, z.B. N0485

oder

sofern von der jeweils zuständigen ATS-Behörde vorgeschrieben

Stundenkilometer, ausgedrückt durch K gefolgt von 4 Ziffern, z.B. K0830

oder

Mach Zahl in Hundertstel (nächstes Hundertstel) ausgedrückt durch M gefolgt von 3 Ziffern, z.B. M082.

b) Reiseflughöhe (höchstens 5 Zeichen)

Einzusetzen ist

die geplante Reiseflughöhe für den ersten Streckenabschnitt oder für die gesamte Flugstrecke als:

Flugfläche (1013,2 HPA), ausgedrückt durch F, gefolgt von 3 Ziffern, z.B. F085, F330

Innerhalb Österreichs ist nur dann eine Änderung in der Reiseflughöhe einzutragen, wenn dies unbedingt erforderlich ist - in diesem Fall ist im Feld 18 zusätzlich jener Meldepunkt einzutragen, ab welchem die Reiseflughöhe geändert werden soll, z.B. STS/LNZ RFL170.

oder

Flughöhe (Altitude) in Hundert-Fuß-Einheiten, ausgedrückt durch A, gefolgt von 3 Ziffern, z.B. A045, A100

oder

sofern von der jeweils zuständigen ATS-Behörde vorgeschrieben

Flugfläche in Meter (Standard Meter)

(1013,2 HPA) in Zehn-Meter-Einheiten, ausgedrückt durch S, gefolgt von 4 Ziffern, z.B. S1130, S0990

oder

Flughöhe (Altitude) in Zehn-Meter-Einheiten, ausgedrückt durch M, gefolgt von 4 Ziffern, z.B. M0840

oder

bei unkontrollierten VFR-Flügen durch die Buchstaben VFR.

c) Flugstreckenbeschreibung (einschließlich Änderung der Geschwindigkeit, der Flughöhe und/ oder der Flugregeln)

Flüge auf ATS-Strecken

Einzusetzen ist (ICAO Bestimmung)

wenn der Abflugplatz auf der ATS-Strecke liegt bzw. mit dieser verbunden ist, die Bezeichnung der ersten

ATS-Strecke

oder

wenn der Abflugplatz **nicht** auf der ATS-Strecke liegt bzw. mit dieser verbunden ist, die Buchstaben DCT (siehe Anmerkung) gefolgt von dem Punkt, ab dem auf der ersten ATS-Strecke geflogen wird, gefolgt von der Bezeichnung der ATS-Strecke

und

in chronologischer Reihenfolge alle weiteren ATS-Strecken.

Außerdem ist einzusetzen

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

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

Anmerkung:

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

oder

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

Flüge außerhalb festgelegter ATS-Strecken

Einzusetzen sind

Punkte, die normalerweise nicht mehr als 30 Minuten Flugzeit oder 370 KM (200 NM) 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 geographischen Koordinaten in ganzen oder halben Breitengraden und jeweils im Abstand von 10 Längengraden anzugeben.

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

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

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

Einzusetzen sind

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

Anmerkung zu DCT:

Für jene Teile der Flugstrecke, die innerhalb der FIR WIEN liegen, dürfen die Buchstaben DCT nur in

bestimmten Fällen, den intern festgelegten Vorschriften entsprechend, eingesetzt werden.

Für die Flugstreckenbeschreibung sind nur nachfolgend angeführte Eintragungen (1) bis (5) zu verwenden und die einzelnen Eintragungen durch Zwischenräume zu trennen:

1) ATS-Strecke (2 bis 7 Zeichen)

Die für die Strecke oder Teil der Strecke festgelegten Kurzbezeichnungen einschließlich, wo zweckmäßig, der Kurzbezeichnung der Standard-Instrumenten-An- bzw. -Abflugstrecke, z.B. BCN1, B1, R14, UB10, KODAP2A, A15W

2) Markierungspunkte (2 bis 11 Zeichen)

Die für den Punkt (Funknavigationsanlage) festgelegte Bezeichnung (Kennung) (2 bis 5 Zeichen) z.B. LN, INN, HADDY

oder

wenn keine Bezeichnung (Kennung) festgelegt wurde

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

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

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), wobei zur Vervollständigung der Datengruppe gegebenenfalls jeweils die ersten Stellen der Zifferngruppe mit Nullen aufzufüllen sind,

z.B. DUB180040 = VOR DUB 180° MAG, 40 NM Entfernung.

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

Der Punkt, bei dem eine Änderung der Geschwindigkeit (TAS 5 % bzw. 0,01 Mach oder mehr) oder eine Änderung der Flughöhe geplant ist - ausgedrückt gemäß Punkt (2) -, gefolgt von einem Schrägstrich und der Reisegeschwindigkeit und Reiseflughöhe - ausgedrückt gemäß Punkt (a) und (b) - ohne Zwischenraum, auch dann, wenn die Änderung nur einer dieser beiden Angaben geplant ist.

Beispiel: LN/N0284A045
MAY/N0305F180
HADDY/N0420F330
4602N07805W/N0500F350
46N078W/M082F330
DUB180040/N0350M084

4) Flugregelwechsel (höchstens 3 Zeichen)

Der Punkt, bei dem der Flugregelwechsel geplant ist - ausgedrückt gemäß Punkt 2) bzw. - bei gleichzeitiger Bekanntgabe oder Änderung der Geschwindigkeit und Reiseflughöhe - ausgedrückt gemäß Punkt 3), gefolgt von einem Zwischenraum und einer der folgenden Buchstabengruppen:

VFR wenn von IFR zu VFR
 IFR wenn von VFR zu IFR
 z.B. SBG VFR
 SBG/N0280F050 IFR

Anmerkung 1:

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

Anmerkung 2:

Der Flugregelwechsel innerhalb der FIR WIEN ist im FELD 15 nur nach einem verlaubarten Meldepunkt einzutragen.

Ist jedoch ein Flugregelwechsel abseits eines verlaubarten Meldepunktes geplant, ist im FELD 15 der Meldepunkt und im FELD 18 nach STS/Richtung und Entfernung zu diesem Meldepunkt, wo der tatsächliche Flugregelwechsel stattfinden wird, anzugeben, z.B. bei einem IFR-Flug STS/SBG090020Y, bei einem VFR-Flug STS/SBG090020Z.

Erfolgt der Abflug nach IFR und erfolgt der Flugregelwechsel auf VFR bereits über dem Abflugfix, ist diesem nach der 3-buchstabigen Bezeichnung ein D anzufügen, z.B. bei DEP LOWI - RTTD VFR, bei DEP LOWW - SNUD VFR.

Z-Flüge, die über einem Abflugfix des Zielflugplatzes (STO, SNU, WGM, BRK, GRZ, LNZ etc.) auf IFR übergehen, haben im Feld 15 nach der Angabe des Flugregelwechsels keine ATS-Strecken anzugeben.

z.B.VFR SNU/N0120F050 IFR
VFR STO/N0100F070 IFR
VFR LNZ/N0100F060 IFR

Für Y-Flüge mit DEP in Österreich und Streichung des IFR-Status außerhalb der FIR, muß der "cancellation point" im FELD 18 unter STS/ eingetragen werden.

z.B.STS/KPT Y

5) Reisesteigflug (höchstens 28 Zeichen)

Der Buchstabe C, gefolgt von einem Schrägstrich;

dann - ohne Zwischenraum -

der Punkt, ab dem der Beginn des Reisesteigfluges geplant ist - ausgedrückt gemäß Punkt 2) - gefolgt von einem Schrägstrich

dann

die Geschwindigkeit, die während des Reisesteigfluges beibehalten wird - ausgedrückt gemäß Pkt. a)

und

die beiden Flughöhen, die während des Reisesteigfluges besetzt sind - jede Flughöhe ausgedrückt gemäß Punkt b)

oder

die Flughöhe, über der der Reisesteigflug geplant ist, gefolgt von den Buchstaben PLUS - ohne Zwischenraum

Beispiel: C/48N050W/M082F290F350
 C/48N050W/M082F090PLUS

C/52N050W/M220F580F620

Anmerkung 1:

Flugpläne für Flüge innerhalb der FIR WIEN, die auf einem anderen als dem Abflug- oder Zielflugplatz "air work" (Übungsflüge etc.) durchzuführen beabsichtigen, sind, um den Erfordernissen der automatischen Flugplandatenauswertung zu entsprechen, in Teilstücke gegliedert einzureichen. Das folgende Beispiel dient der Erläuterung. Detaillierte Informationen werden bei Flugplanabgabe im Rahmen der Flugberatung gegeben.

Beispiel: Flug von LOAV mit "air work" in Linz. Es wird ohne Unterbrechung zum Abflugplatz retour geflogen. Dieser Flugplan ist in 2 Flugpläne aufzuteilen. In FELD 18 ist unter "STS" die wesentliche Information, daß ein Folgeflugplan vorhanden ist, mit der Abkürzung "FC" einzutragen. Die nur für Linz wesentliche Information wird unter "RMK" angeführt.

1. Flugplan

(FPL-OEDOU-ZG

-PARO/L-S/C

-LOAV0900

-N0120 VFR VALIK/N0120f080 IFR B6 LNZ

-LOWL0100 LOWS LOAV

-STS/VALIK Z FC RMK/2 APCH)

2. Flugplan

(FPL-OEDOU-YG

-PARO/L-S/C

-LOWL1000

-N0120F090 G104 SNU VFR

-LOAV0120 LOWS

-0)

Anmerkung 2:**Nachtsichtflug****1. Bei Nachtsichtflug im Platzbereich**

FELD 15 ist einem VFR-Flug entsprechend auszufüllen z.B. N0080VFR (sowie dem örtlichen Abkommen entsprechende Abkürzungen).

2. Bei Nachtsichtüberlandflug

FELD 15 ist einem IFR-Flug entsprechend auszufüllen z.B. N0080F095 G4 SBG (als RQ FL können VFR-Flugflächen verwendet werden z.B. 065).

FELD 16: ZIELFLUGPLATZ UND VORAUS-SICHTLICHE GESAMTFLUGDAUER, AUSWEICHFLUGPLATZ(-PLÄTZE)**Zielflugplatz und voraussichtliche Gesamtflugdauer**
(8 Zeichen)

Einzusetzen ist

die 4-buchstabige ICAO-Ortskennung des Zielflugplatzes und, ohne Zwischenraum, die voraussichtliche Gesamtflugdauer

oder

wenn dem Zielflugplatz keine ICAO-Ortskennung zuge-teilt wurde ZZZZ

und

ohne Zwischenraum, die voraussichtliche Gesamtflug-dauer; der Name des Flugplatzes ist unter Voransetzung der Abkürzung DEST/ in FELD 18 einzusetzen.

Anmerkung:

- 1) bei einem Flugplan, der im Fluge aufgegeben wurde, ist die voraussichtliche Gesamtfugdauer die voraussichtliche Flugdauer ab dem ersten Punkt der Flugstrecke, für welche der Flugplan gilt.
- 2) **Voraussichtliche Gesamtfugdauer** ist bei Instrumentenflügen 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 Sichtflügen die voraussichtlich benötigte Flugzeit vom Start bis zum Erreichen des Zielflugplatzes.

Ausweichflugplatz(-plätze) (4 Zeichen)

Einzusetzen ist (sind)

die 4-buchstabige(n) ICAO-Ortskennung(en) von nicht mehr als 2 Ausweichflugplätzen, getrennt durch einen Zwischenraum

oder

wenn dem Ausweichflugplatz keine ICAO-Ortskennung zugeteilt wurde **ZZZZ**

der Name des/der Flugplatzes(-plätze) ist (sind) unter Voransetzung der Abkürzung ALTN/ in FELD 18 einzusetzen.

FELD 18: SONSTIGE ANGABEN

Einzusetzen ist (sind)

0 (Null) wenn für diesen Punkt keine Angaben vorliegen oder

Angaben, die auf Grund vorheriger Eintragungen oder aus anderen Gründen erforderlich sind, unter Voransetzung der jeweils zutreffenden 3-buchstabigen Kurzbezeichnung, gefolgt von einem Schrägstrich.

RFP/Q. Replacement Flight Plan - entsprechen den verlautbarten Vorschriften für Ersatzflugpläne.
(Siehe AIP Österreich.)

EET/ Wesentliche Punkte oder FIR Grenzen (ICAO-Ortskennungen) und kumulierte voraussichtliche Flugdauer zu diesen Punkten bzw. FIR Grenzen, wenn dies auf Grund regionaler Luftfahrtabkommen erforderlich ist oder von der zuständigen ATS-Behörde verlangt wird.

z.B. EET/CAP0745 XYZ0830 = Flugzeit bis "CAP" 7H 45MIN, bis XYZ 8H 30MIN.

EET/EINN0240 = Flugzeit bis FIR-Grenze 2H 40MIN

Anmerkung:

Für Flüge innerhalb der FIR WIEN ist die Angabe der voraussichtlichen Flugdauer zu einem bestimmten Punkt, z.B. bei Flugregelwechsel, nicht erforderlich. Auch Überflugzeiten der FIR Grenze Wien werden nicht verlangt.

DAT/ Wesentliche Angaben betreffend Datenkanaltauglichkeit, einer oder mehrere der folgenden Buchstaben ist zu verwenden: S, H, V und M

- S - für Satelliten-Kanal
- H - HF-Kanal
- V - VHF-Kanal

M - SSR mode Satelliten-Kanal
z.B. DAT/SH

DOF/ Abflugdatum (*in Österreich verpflichtend*)
z.B. 981008 (yyymmdd)

RIF/ Einzelheiten über die Flugstrecke zum geänderten Zielflugplatz, gefolgt von der Ortskennung dieses Flugplatzes. Für die geänderte Flugstrecke ist eine neue Freigabe im Fluge erforderlich.
z.B. RIF/DTA HEC KLAX
RIF/ESP G94 CLA APPH
RIF/LEMD

Anmerkung:

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

REG/ Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen, wenn dieses mit der in FELD 7 eingetragenen Luftfahrzeugkennung nicht übereinstimmt.

SEL/ SELCAL Kode (falls von der zuständigen ATS-Behörde verlangt).

OPR/ Name des Luftfahrzeughalters, wenn dieser nicht aus der in FELD 7 eingetragenen Luftfahrzeugkennung hervorgeht.

STS/ Angaben über einen Grund für Sonderbehandlung; es sind ausschließlich folgende Angaben erlaubt:

STS/EMER - für Flüge in einer Notsituation
STS/HUM - für Flüge im humanitären Einsatz
STS/HOSP - für Flüge mit kranken oder verletzten Personen, die sofortiger ärztlicher Hilfe bedürfen, einschließlich der Flüge, die zur lebenserhaltenden ärztlichen Versorgung von Kranken oder Verletzten dringend erforderlich sind.

Hierunter fallen sowohl Flüge, die Transplantate, Blutkonserven und Medikamente transportieren, als auch Flüge, die durchgeführt werden müssen, um am Zielort einen Patienten, Transplantate, Blutkonserven oder Medikamente aufzunehmen

STS/SAR - für Flüge im Such- und Rettungsdienst

STS/HEAD - für Flüge mit Staatsoberhaupt
STS/STATE - für Regierungsflüge, nach den Bestimmungen des BMWV. Das sind Flüge, die ausschließlich zur Beförderung von Staats- und Regierungschefs sowie Ministern und Regierungsmitgliedern in

amtlicher Mission durchgeführt werden

STS/PROTECTED - für sicherheitsempfindliche Flüge, deren Flugplan nur einem festgelegten Empfängerkreis, der die Daten unbedingt benötigt, zugänglich gemacht werden soll.

Anmerkung:

Rückflüge nach Notfalleinsätzen, die die o.a. Kriterien nicht erfüllen, unterliegen nicht der Vorrangbehandlung.

Die Anforderung für Sonderbehandlung darf nicht widerrechtlich, zwecks Umgehung von Flugverkehrsmaßnahmen, verlangt werden.

STS/ NONRNAV

Die Ausrüstung für RNAV ist für IFR-Flüge in Europa verpflichtend. Ausgenommen sind Staatsluftfahrzeuge. Diese haben bei Fehlen von R ergänzend im FELD 18 STS/NONRNAV einzutragen.

Für Österreich gilt RNAV über FL195.

STS/ EXM833

für Flüge, die zwar über keinen 8.33 KHZ bandfähigen Sender, aber über eine garantierte Ausnahmegewilligung verfügen. Die Verantwortung liegt beim Flugzeughalter bzw. zuletzt beim Piloten, daß solch ein Flug nur für die Flugstrecke die Ausnahmegewilligung besitzt, aber keine Berechtigung hat, in ein "8.33 KHZ Gebiet" ein- bzw. durchzufliegen.

RPL-Flüge werden als 8.33 KHZ bandfähige Flüge angenommen. Sollten RPL-Flüge ohne 8.33 KHZ bandfähiger Ausstattung fliegen, so ist am Tage des Fluges, nicht früher als 20 Stunden vor EOBT, eine CHG-Meldung abzusetzen.

TYP/ Luftfahrzeugtype(n), gegebenenfalls Anzahl der Luftfahrzeuge, wenn unter FELD 9 ZZZZ eingetragen ist.

PER/ Leistungsdaten des Luftfahrzeuges (falls von der zuständigen ATS-Behörde verlangt).

COM/ Wichtige Angaben, die sich auf die COM-Ausrüstung beziehen, wenn dies von der zuständigen ATS-Behörde verlangt wird, z.B. "COM/ UHF only" oder "NO RTF-RATING", wenn in FELD 10 "X" eingetragen ist.

NAV/ Wichtige Angaben, die sich auf die Navigationsausrüstung beziehen, wenn dies von der zuständigen ATS-Behörde verlangt wird.
z.B. NAV/INS.

DEP/ Name des Abflugplatzes, wenn in FELD 13 ZZZZ eingetragen ist; oder die 4-buchstabige ICAO-Ortskennung jener ATS-Stelle, von der ergänzende Flugplandaten (Ergänzungsflugplan) angefordert werden können, wenn in FELD 13 AFIL eingetragen ist.

DEST/ Name des Zielflugplatzes, wenn unter FELD 16 ZZZZ eingetragen ist.

ALTN/ Name des/der Ausweichflugplatzes(-plätze) für den Zielflugplatz, wenn unter FELD 16 ZZZZ eingetragen ist.

RVR/ Pistensichtweite (Runway Visual Range) in Metern. (CFMU-Handbuch)

RALT/ Name des/der Ausweichflugplatzes(-plätze) auf der Strecke.

CODE/ Flugzeugadresse (ausgedrückt in der Form eines alphanumerischen Schlüssels von sechs hexadezimal Zeichen), wenn von der zuständigen ATS-Stelle verlangt.

z.B.: "F00001" ist die niedrigste Flugzeugadresse enthalten in einem spezifischen Block, welcher von der ICAO verwaltet wird.

RMK/ Angaben in Klartext, die von der zuständigen ATS-Behörde verlangt oder als notwendig erachtet werden - allgemeine Informationen gemäß ICAO.

Anmerkung:

Für Flüge zu österreichischen Zielflugplätzen sind Angaben, die der Information der Flugverkehrskontrolle dienen, anzugeben, z.B. RMK/2 APCH

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 Gesamtzahl der Personen zum Zeitpunkt der Flugplaneinreichung nicht bekannt ist, ist TBN (to be notified - noch bekanntzugeben) einzusetzen.

Anmerkung:

Wenn auf den Alarmdienst und den Such- und Rettungsdienst nicht verzichtet wird, ist ein vollständiger Flugplan abzugeben, d.h. in Österreich ist die Gesamtzahl der Personen an Bord einzusetzen; im Fluglinien- und Bedarfsluftverkehr, wo diese Angaben aus betrieblichen Gründen nicht immer rechtzeitig bekannt sind, wird toleriert, wenn diese Angaben unterbleiben.

NOTAUSRÜSTUNG:

R/ Notfunk

Es ist der entsprechende Buchstabe zu streichen, wenn keine Ausrüstung vorhanden ist für

UHF Frequenz 243,0 MHZ	- U
VHF Frequenz 121,5 MHZ	- V
ELT	- E

Anmerkung:

Für Sichtflüge innerhalb der FIR WIEN ist das Mit-

führen eines funktionsbereiten Notsenders (ELT) vorgeschrieben. Wird kein ELT mitgeführt, ist unter 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 keine Ausrüstung vorhanden ist für

Arktis - P	Meer - M
Wüste - D	Dschungel - J

J/ Schwimmwesten

Wenn keine Schwimmwesten vorhanden sind, sind alle Angaben zu streichen.

Ansonsten ist zu streichen

L - Schwimmwesten ohne Lichter
F - Schwimmwesten ohne Fluor.

Wenn bei den Schwimmwesten kein Notfunk vorhanden ist, ist U bzw. V bzw. beides zu streichen (wie Punkt R/Notfunk)

U bzw. V - Schwimmwesten ohne Notfunk
(entsprechend R/).

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 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 verantwortlichen Piloten.

Eingereicht von

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

Der Flugplan gilt als entgegengenommen, wenn bei persönlicher Flugplanabgabe der Flugplan vom Einreichenden (Piloten oder Vertreter) und vom entgegennehmenden Bediensteten der ARO unterschrieben ist. Bei Flugplan-einreichung auf anderem Wege (Telefon, Telefax, Funk), wird dies vom entgegennehmenden Bediensteten entsprechend vermerkt.

Zusätzliche Angaben, sofern erforderlich

Erreichbarkeit bis EOBT - Tel/Fax

Um eine Flugberatung bzw. SLOT-Meldung dem Piloten oder dessen Vertreter übermitteln zu können, der seinen Flugplan über Telefax eingereicht hat, ist das Feld vor der Flugplanübermittlung vom Piloten auszufüllen.

Bitte um Beratung via Fax

Wenn der Pilot das erste Feld angekreuzt hat, bekommt er von der AIS/ARO-Stelle eine Beratung, die alle NOTAM enthält, die nicht älter als 90 Tage sind.

Wenn der Pilot das zweite Feld (+3) angekreuzt hat, bekommt er von der AIS/ARO-Stelle eine Beratung, in der sich alle in Kraft befindlichen NOTAM befinden.

Zeile 2,22 Seite 9: ÖNfL I-B 51/98