

ENR 1.10 FLUGPLANUNG

1. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN (SERA ARTIKEL 2)

Anmerkung: In diesem Abschnitt werden die Begriffsbestimmungen für die wichtigsten Begriffe im Zusammenhang mit Flugplänen wiedergegeben. Diese Begriffsbestimmungen sind dupliziert von der vollständigen Liste der Begriffsbestimmungen in ENR 1.1 aufgrund ihrer besonderen Bedeutung für das Kapitel 'Flugplanung'.

„Ausweichflugplatz“: ein Flugplatz, den ein Luftfahrzeug anfliegen kann, wenn es unmöglich oder nicht ratsam ist, auf dem vorgesehen Landeflugplatz zu landen, und an dem die erforderlichen Dienste und Einrichtungen vorhanden sind, die Anforderungen an die Luftfahrzeugleistung erfüllt werden können und der zum erwarteten Zeitpunkt der Nutzung in Betrieb ist.

Ausweichflugplätze können sein:

- a) Startausweichflugplatz: ein Ausweichflugplatz, auf dem es einem Luftfahrzeug möglich wäre zu landen, wenn dies kurz nach dem Start nötig werden sollte und es nicht möglich ist, den Startflugplatz zu benutzen;
- b) Streckenausweichflugplatz: ein Ausweichflugplatz, auf dem es einem Luftfahrzeug möglich wäre zu landen, wenn eine Umleitung während des Streckenflugs notwendig wird;
- c) Zielausweichflugplatz: ein Ausweichflugplatz, auf dem es einem Luftfahrzeug möglich wäre zu landen, wenn es unmöglich oder nicht ratsam ist, auf dem vorgesehenen Zielflugplatz zu landen.

„Reisesteigflug“: ein Reiseflugverfahren bei dem mit der Verringerung der Flugzeugmasse eine Nettozunahme der Flughöhe (Höhe über NN) eintritt.

„Reiseflughöhe“: eine Höhe, die während eines wesentlichen Teils eines Flugs beibehalten wird.

„Voraussichtliche Flugdauer (EET)“: die voraussichtlich erforderliche Zeit, um von einem signifikanten Punkt zu einem anderen zu fliegen.

„Geschätztes Abblockdatum“ (estimated off-block date): voraussichtliches Datum, an dem das Luftfahrzeug seine mit dem Abflug in Verbindung stehenden Bewegungen beginnen wird.

„Voraussichtliche Abblockzeit“ (estimated off-block time, EOBT): der voraussichtliche Zeitpunkt, zu dem das Luftfahrzeug mit der Bewegung für den Abflug beginnt.

ENR 1.10 FLIGHT PLANNING

1. DEFINITIONS (SERA ARTICLE 2)

Remark: This section presents definitions for the most relevant terms used in context with flight plans. These definitions are duplicated from the complete list of definitions in ENR 1.1 due to their relevance for the chapter 'Flight Planning'.

„Alternate aerodrome“ means an aerodrome to which an aircraft may proceed when it becomes either impossible or inadvisable to proceed to or to land at the aerodrome of intended landing, where the necessary services and facilities are available, where aircraft performance requirements can be met and which is operational at the expected time of use.

Alternate aerodromes include the following:

- a) take-off alternate: an alternate aerodrome at which an aircraft would be able to land should this become necessary shortly after take-off and it is not possible to use the aerodrome of departure;
- b) en-route alternate: an alternate aerodrome at which an aircraft would be able to land in the event that a diversion becomes necessary while en route;
- c) destination alternate: an alternate aerodrome at which an aircraft would be able to land should it become either impossible or inadvisable to land at the aerodrome of intended landing.

„Cruise climb“ means an aeroplane cruising technique resulting in a net increase in altitude as the aeroplane mass decreases.

„Cruising level“ means a level maintained during a significant portion of a flight.

„Estimated elapsed time (EET)“ means the estimated time required to proceed from one significant point to another.

„Estimated off-block date“ means the estimated date on which the aircraft will commence movement associated with departure.

„Estimated off-block time (EOBT)“ means the estimated time at which the aircraft will commence movement associated with departure.

„Voraussichtliche Ankunftszeit“ (estimated time of arrival, ETA):

- bei IFR-Flügen der Zeitpunkt, zu dem das Luftfahrzeug voraussichtlich über dem festgelegten, durch den Bezug auf Navigationshilfen definierten Punkt ankommen wird, von dem aus ein Instrumentenanflugverfahren eingeleitet werden soll, oder, wenn dem Flugplatz keine Navigationshilfe zugeordnet ist, der Zeitpunkt, zu dem das Luftfahrzeug über dem Flugplatz ankommen wird;
- bei VFR-Flügen der Zeitpunkt, zu dem das Luftfahrzeug voraussichtlich über dem Flugplatz ankommen wird.

„Integrated Initial Flight Plan Processing System“ (IFPS): System innerhalb des europäischen Flugverkehrsmanagementsnetzes, über das für den unter die DVO (EU) 923/2012 fallenden Luftraum eine zentralisierte Flugplanungsverarbeitung und -verteilung bereitgestellt wird, deren Aufgabe die Entgegennahme, Validierung und Verteilung von Flugplänen ist.

„Netzmanager“ (Network Manager, NM): die Stelle, die mit den Aufgaben betraut ist, die für die Wahrnehmung der in Artikel 6 der Vo (EG) Nr. 551/2004 genannten Funktionen notwendig sind.

„Einsatzort“: ein vom Betreiber oder vom verantwortlichen Piloten gewählter Ort für Landung, Start und/oder Windenbetrieb.

„Flugplanaufgeber (originator of a flight plan)“: Person oder Organisation, die Flugpläne und etwaige diesbezügliche Aktualisierungen im IFPS aufgibt, einschließlich Piloten, Betreiber und in ihrem Namen handelnde Beauftragte sowie ATS-Stellen.

„Signifikanter Punkt“ (Markanter Punkt): ein festgelegter geografischer Standort, der zur Festlegung einer Flugverkehrsstrecke oder des Flugwegs eines Luftfahrzeugs und für andere Zwecke der Navigation und der Flugverkehrsdienste verwendet wird.

„Voraussichtliche Gesamtflugdauer“:

- a) bei IFR-Flügen die voraussichtlich erforderliche Zeit vom Start bis zur Ankunft über dem festgelegten, durch Bezug auf Navigationshilfen definierten Punkt, von dem aus ein Instrumentenanflugverfahren eingeleitet werden soll, oder, wenn dem Zielflugplatz keine Navigationshilfe zugeordnet ist, bis zur Ankunft über dem Zielflugplatz,
- b) bei VFR-Flügen die voraussichtlich erforderliche Zeit vom Start bis zur Ankunft über dem Zielflugplatz.

Estimated time of arrival (ETA)' means:

- for IFR flights, the time at which it is estimated that the aircraft will arrive over that designated point, defined by reference to navigation aids, from which it is intended that an instrument approach procedure will be commenced, or, if no navigation aid is associated with the aerodrome, the time at which the aircraft will arrive over the aerodrome;
- for VFR flights, the time at which it is estimated that the aircraft will arrive over the aerodrome.

“Integral Initial Flight Plan Processing System (IFPS)” means a system within the European Air Traffic Management network through which a centralised flight planning processing and distribution service, dealing with the reception, validation and distribution of flight plan, is provided within the airspace to which IR (EU) 923/2012 applies.

“Network Manager (NM)” means the body entrusted with the tasks necessary for the execution of the functions referred to in Article 6 of Regulation (EC) No 551/2004.

“Operating site” means a site selected by the operator or pilot-in-command for landing, take-off and/or hoist operations.

“Originator of a flight plan” means a person or organisation submitting flight plans and any associated update messages to the Integrated Initial Flight Plan Processing System (IFPS), including pilots, operators and agents acting on their behalf, and ATS units.

“Significant point” means a specified geographical location used in defining an ATS route or the flight path of an aircraft and for other navigation and ATS purposes.

“Total estimated elapsed time” means:

- a) for IFR flights, the estimated time required from take-off to arrive over that designated point, defined by reference to navigation aids, from which it is intended that an instrument approach procedure will be commenced, or, if no navigation aid is associated with the destination aerodrome, to arrive over the destination aerodrome;
- b) for VFR flights, the estimated time required from take-off to arrive over the destination aerodrome.

2. SERA.4001 FLUGPLANABGABE

2.1. BEGRIFF DES FLUGPLANS

Informationen bezüglich eines beabsichtigten Flugs oder Flugabschnitts, die Flugverkehrsdienststellen zu übermitteln sind, sind in Form eines Flugplans zu geben. Der Begriff "Flugplan" wird verwendet sowohl zur Bezeichnung der vollständigen Informationen über alle Punkte der Flugplanbeschreibung, die die gesamte Flugstrecke abdecken, als auch zur Bezeichnung der beschränkten Informationen, die unter anderem zu übermitteln sind, um eine Freigabe für einen kleinen Flugabschnitt, beispielsweise für das Kreuzen einer Luftstraße oder für Start oder Landung auf einem kontrollierten Flugplatz, zu erhalten.

2.2. FLUGPLANPFLICHT

2.2.1. Ein Flugplan ist vor der Durchführung folgender Flüge abzugeben:

- a) ein Flug oder Flugabschnitt, der der Flugverkehrskontrolle unterliegt;

Anmerkung: Um die Arbeitsbelastung der Flugverkehrsdienststellen zu reduzieren, wird für VFR-Flüge, welche als kontrollierte Flüge durchgeführt werden, dringend empfohlen, einen Flugplan vor dem Abflug abzugeben.

- b) ein Flug nach Instrumentenflugregeln innerhalb des Flugverkehrsberatungsluftraums;
- c) ein Flug innerhalb von Gebieten oder in Gebiete oder entlang Strecken, die von der zuständigen Behörde festgelegt sind, um die Bereitstellung von Fluginformationen und die Durchführung des Flugalarmdienstes sowie des Such- und Rettungsdienstes für Luftfahrzeuge zu erleichtern;
- d) ein Flug innerhalb von Gebieten oder in Gebiete oder entlang Strecken, die von der zuständigen Behörde festgelegt sind, um die Koordinierung mit entsprechenden militärischen Stellen oder mit Flugverkehrsdienststellen in benachbarten Staaten zu erleichtern, um ein möglicherweise erforderliches Ansteuern zu Identifizierungszwecken zu vermeiden;
- e) ein Flug über Staatsgrenzen.
Ausnahmen von dieser Verpflichtung bestehen für die unter 2.2.2. genannten Flüge unter Beachtung der angegebenen Bedingungen.
- f) ein Flug, der bei Nacht durchgeführt werden soll, soweit er über die Umgebung des Flugplatzes hinausführt.

2.2.2. Ausnahmen von der Flugplanpflicht:

2.2.2.1. Grenzüberschreitende Flüge mit zivilen Luftfahrzeugen nach Sichtflugregeln bei Tag im Luftraum der Klasse „G“ und „E“ sind von der Pflicht zur Abgabe eines Flugplanes unter folgenden Einschränkungen befreit:

2. SERA.4001 SUBMISSION OF A FLIGHT PLAN

2.1. DEFINITION OF FLIGHT PLAN

Information relative to an intended flight or portion of a flight, to be provided to air traffic services units, shall be in the form of a flight plan. The term 'flight plan' is used to mean variously, full information on all items comprised in the flight plan description, covering the whole route of a flight, or limited information required, inter alia, when the purpose is to obtain a clearance for a minor portion of a flight such as to cross an airway, to take off from, or to land at a controlled aerodrome.

2.2. OBLIGATION TO SUBMIT A FLIGHT PLAN

2.2.1. A flight plan shall be submitted prior to operating:

- a) any flight or portion thereof to be provided with air traffic control service;

Remark: In order to reduce the workload of ATS units, it is strongly recommended for VFR flights intending to operate as a controlled flight to submit a flight plan prior departure.

- b) any IFR flight within advisory airspace;
- c) any flight within or into areas, or along routes designated by the competent authority, to facilitate the provision of flight information, alerting and search and rescue services;
- d) any flight within or into areas or along routes designated by the competent authority, to facilitate coordination with appropriate military units or with air traffic services units in adjacent States in order to avoid the possible need for interception for the purpose of identification;
- e) a flight across international borders.
Flights specified in item 2.2.2. are exempted from this requirement taking into account the conditions named below.
- f) any flight planned to operate at night, if leaving the vicinity of an aerodrome.

2.2.2. Exemptions from the obligation to file a flight plan:

2.2.2.1. Cross-border flights with civil aircraft under visual flight rules by day in airspace classes "G" and "E" are exempted from the requirement to submit a flight plan subject to the following constraints:

2.2.2.1.1. Für Einflüge in das Bundesgebiet ist dies bei Flügen mit kraftangetriebenen Zivilluftfahrzeugen schwerer als Luft mit starren Tragflächen, Hubschraubern und Tragschraubern nur mit einem im Flug aktivierten und gemäß § 30 Abs. 2 LVR eingestellten Transponder Mode S zulässig.

2.2.2.1.2. Die unter Punkt 2.2.2.1. beschriebene Ausnahme betreffend Einflüge in die FIR Wien kann zur Wahrung öffentlicher Interessen für einen bestimmten Zeitraum ganz oder teilweise eingeschränkt werden. Eine solche Einschränkung wird mittels NOTAM veröffentlicht.

2.2.2.2. Von dem Erfordernis der Abgabe eines Flugplans sind Flüge mit österreichischen Militärluftfahrzeugen im Rahmen des militärischen operationellen Flugverkehrs (§ 145a LFG) in jenen Fällen, die in dem Übereinkommen zwischen dem Bundesministerium für Landesverteidigung und dem Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur gemäß § 145a Abs. 4 LFG festgelegt werden, ausgenommen.

2.3. VORLAUFZEITEN FÜR DIE FLUGPLANABGABE

2.3.1. Ein Flugplan für einen Flug, bei dem Staatsgrenzen überflogen werden sollen oder für den Flugverkehrskontrolldienst oder Flugverkehrsberatungsdienst erbracht werden sollen, ist wie folgt aufzugeben:

- a) höchstens 120 Stunden vor der voraussichtlichen Abblockzeit;
- b) mindestens 3 Stunden vor der voraussichtlichen Abblockzeit für Flüge, die möglicherweise ATFM-Maßnahmen unterliegen;
- c) mindestens 30 Minuten vor dem Abflug für Inlandsflüge nach Sichtflugregeln;
- d) mindestens 60 Minuten vor dem Abflug bei allen anderen, nicht unter b) oder c) fallenden Flügen.

2.3.2. Wenn ein Flugplan während des Fluges aufgegeben wird, ist dieser rechtzeitig genug aufzugeben, um sicherzustellen, dass die zuständige ATS-Stelle den Flugplan mindestens 10 Minuten vor dem Zeitpunkt erhält, zu dem das Luftfahrzeug voraussichtlich einen der folgenden Punkte erreicht:

- den geplanten Einflugpunkt in einen Kontrollbezirk oder Flugverkehrsberatungsbezirk oder
- den Kreuzungspunkt mit einer ATS-Strecke oder einer Flugverkehrsberatungsstrecke

2.2.2.1.1. For flights entering the FIR Wien with power-driven heavier-than-air fixed-wing civil aircraft, helicopters and gyrocopters, this is allowed only with transponder mode S activated in flight and adjusted as required in § 30 para 2 LVR (rules of the air).

2.2.2.1.2. The exemption laid down in 2.2.2.1. regarding flights entering the FIR Wien may be limited partly or repealed wholly for a specified time period due to reasons of public interest. Such limitations to the exemption will be published via NOTAM.

2.2.2.2. Exempted from the requirement of filing a flight plan are flights of Austrian military aircraft in the frame of military operational air traffic (§ 145a Aviation Act) in those cases, which are laid down in the agreement between the Federal Ministry of Defense and the Federal Ministry of Innovation, Mobility and Infrastructure according § 145a para 4 Aviation Act.

2.3. LEAD TIMES FOR SUBMISSION OF FLIGHT PLANS

2.3.1. A flight plan for any flight planned to operate across international borders or to be provided with air traffic control service or air traffic advisory service shall be submitted as follows:

- a) not more than 120 hours before the estimated off-block time;
- b) at least 3 hours before the estimated off-block time for flights that may be subject to air traffic flow management measures;
- c) at least 30 minutes before departure for domestic VFR flights;
- d) at least 60 minutes before departure for all other flights not covered in b) or c).

2.3.2. If submitted during flight, the flight plan shall be submitted at a time which ensures its receipt by the appropriate ATS unit, at least 10 minutes before the aircraft is estimated to reach:

- the intended point of entry into a control area or advisory area or
- the point of crossing an ATS route or advisory route

2.4. GÜLTIGKEIT UND EINHALTUNG VON LUFTRAUMNUTZUNGSREGELN

Flugpläne für Flüge nach Instrumentenflugregeln durch den Luftraum der FIR Wien (LOVV) müssen in Übereinstimmung mit den staatlich verlautbarten Vorgaben, welche im Dokument zur Regelung der Luftraumverfügbarkeit (RAD) festgelegt sind, eingereicht werden. Dieses gesamteuropäische Bezugsdokument beinhaltet Verfügbarkeitsregeln zur Luftraumnutzung für die FIR Wien (LOVV) und muss zur Flugplanung herangezogen werden.

(<https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>)

2.5. VERPFLICHTUNGEN BEI DER FLUGPLANABGABE

2.5.1. Ein Flugplan muss:

- a) vor dem Abflug wie in 2.5.2. festgelegt, oder
- b) während des Fluges wie in 2.5.3. festgelegt aufgegeben werden.

2.5.1.1. Ein Flugplan ist vom verantwortlichen Piloten, dessen Stellvertreter, dem Betreiber des Luftfahrzeugs oder Luftfahrtunternehmens sowie deren in ihrem Namen handelnde Beauftragte aufzugeben.

2.5.2. AUFGABE EINES FLUGPLANS VOR DEM ABFLUG

2.5.2.1. Ein Flugplan ist vor dem Abflug abzugeben:

- a) direkt beim Netzmanager oder über eine Meldestelle für Flugverkehrsdienste (AIS/ARO Wien) wenn der Flug auf einem Teil oder der gesamten Strecke innerhalb des einheitlichen europäischen Luftraums nach Instrumentenflugregeln durchgeführt werden soll oder
- b) bei einer Meldestelle für Flugverkehrsdienste (AIS/ARO Wien) in anderen Fällen.

2.5.2.2. Flugpläne für Flüge die ganz oder teilweise innerhalb des einheitlichen europäischen Luftraums nach Instrumentenflugregeln durchgeführt werden sollen, sind entsprechend den Betriebshandbüchern, die die erforderlichen Anweisungen und Informationen enthalten, die vom Netzmanager entwickelt und gepflegt werden, aufzugeben.

2.5.3. AUFGABE EINES FLUGPLANS IM FLUG (AIR-FILED FLIGHT PLAN, AFIL)

2.5.3.1. Flugpläne sind während des Fluges an die zuständige Flugverkehrsdienststelle oder Flugfunkleitstelle zu übermitteln.

2.5.3.2. Flugpläne sollten nur dann während des Fluges abgegeben werden, wenn besondere Umstände dies erfordern (z.B. unvorhergesehene Wettererscheinungen, Notfälle). In diesem Fall akzeptiert der Fluginformationsdienst die Flugplandaten, der Flugplan wird an AIS/ARO Wien weitergeleitet, welches die Übermittlung an die zuständigen Stellen vornimmt.

2.4. AVAILABILITY AND ADHERENCE TO AIRSPACE UTILIZATION RULES

Flight plans for flights conducted under instrument flight rules entering the airspace of FIR Wien (LOVV) shall be filed in accordance with the state restrictions defined within the Route Availability Document (RAD). This common European reference document contains available airspace utilization rules required for flight planning within FIR Wien (LOVV) and shall be used when planning your flight path.

(<https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>)

2.5. DUTIES IN REGARD TO FLIGHT PLAN SUBMISSION

2.5.1. A flight plan shall be submitted:

- a) before departure as laid down in 2.5.2, or
- b) during flight as laid down in 2.5.3.

2.5.1.1. A flight plan shall be submitted by the pilot-in-command, his deputy, the aircraft operator or aircraft operating agency, as well as by the agents acting on their behalf.

2.5.2. FLIGHT PLAN SUBMISSION BEFORE DEPARTURE

2.5.2.1. A flight plan shall be submitted before departure:

- a) to the Network Manager directly or via an air traffic services reporting office (AIS/ARO Wien), if there is the intent for the flight to operate in accordance with IFR for a portion, or the entire route, of the flight within the single European sky airspace, or
- b) to an air traffic services reporting office (AIS/ARO Wien) for other cases.

2.5.2.2. Flight plans for flights to be operated in accordance with IFR for a portion, or the entire route, of the flight within the single European sky airspace, shall be submitted in accordance with the operations manuals containing the necessary instructions and information developed and maintained by the Network Manager.

2.5.3. SUBMISSION OF FLIGHT PLANS DURING FLIGHT (AIR-FILED FLIGHT PLAN, AFIL)

2.5.3.1. A flight plan shall be transmitted, during flight, to the appropriate air traffic services unit or air-ground control radio station.

2.5.3.2. Flight plans should only be filed during flight if required by certain circumstances (e.g. due to unforeseen weather changes, emergency situations). In this case the Flight Information Service (FIS) will accept the flight plan data and forward the flight plan to AIS/ARO Wien for further transmission to the relevant units.

2.5.3.3. Nicht angenommen werden Flugpläne für weiterführende Flüge nach Landungen sowie Flugpläne für Flüge ins Ausland mit Flugregelwechsel von VFR zu IFR (Z-AFIL), ausgenommen Notfälle (z.B. Rettungsflüge).

Die Vorgangsweise, durch Abgabe eines Z-AFIL (z.B. bei Abflug aus LOAV oder LOAN) eventuelle Maßnahmen zur Verkehrsflusssteuerung (SLOTs) zu umgehen, ist NICHT zulässig. Solche Z-AFIL werden nur in besonderen Fällen (Notfällen) akzeptiert.

Aufgrund hoher Frequenzbelastung und teilweise unvollständiger Funkabdeckung wird dringend empfohlen, Flugpläne auf einem anderen Weg als über die Frequenz des Fluginformationsdienstes abzugeben. Sichtflügen, die beabsichtigen durch freigebpflichtige Lufträume zu fliegen, wird empfohlen, einen Flugplan vor Abflug abzugeben.

2.5.4. FORM DER FLUGPLANAUFGABE

2.5.4.1. Der Flugplan ist entweder persönlich, fernmündlich, fernschriftlich, per Telefax oder in elektronischer Form (Homebriefing) bei AIS/ARO Wien abzugeben. Im Interesse der raschen Abwicklung des Luftverkehrs kann die Meldestelle für Flugverkehrsdienste die persönliche Flugplanabgabe anordnen. Wenn die Bodenfunkstelle des Abflugplatzes im Interesse einer raschen Abwicklung des Luftverkehrs zugestimmt hat, kann der Flugplan auch mittels Flugfunk-Sprechfunkverbindung abgegeben werden.

2.5.4.2. Bei Ambulanz-, Rettungs-, Such- und Evakuierungsflügen ist der Flugplan - sofern Flugplanpflicht besteht - mittels Flugfunk-Sprechfunkverbindung abzugeben, sobald ein Gebiet durchfliegen wird, in dem diese hergestellt werden kann.

2.5.4.3. Austro Control GmbH Homebriefing System (www.homebriefing.com)

2.5.4.3.1. Wenn der Abflug von einem Flugplatz erfolgt, auf dem eine Meldestelle für Flugverkehrsdienste im Rahmen des Homebriefing betrieben wird, so sind Flugpläne grundsätzlich über www.homebriefing.com abzugeben.

2.5.4.3.2. Vor Ort in den Räumen der ehemaligen Homebriefing Stationen befinden sich Plakate mit QR Codes zu allen relevanten Briefing Produkten. Diese Produkte können über kostenloses WLAN vor Ort aufgerufen werden. Als zusätzliche Hilfestellung steht ein Telefon mit direkter Verbindung zum AIS/ARO Wien zur Verfügung.

2.5.4.3.3. Wenn ein Flugplan über Homebriefing abgegeben wird, kann der Flug erst angetreten werden, wenn über das Homebriefing System eine Bestätigungsmeldung erhalten wurde. Andernfalls ist die Verfügbarkeit des Flugplans bei den zuständigen Stellen nicht gewährleistet. Als zentraler Helpdesk für Homebriefing steht AIS/ARO Wien H24 zur Verfügung.

2.5.3.3. Not accepted are flight plans for flights which continue after a landing and flight plans for flights over the State boundary with change of flight rules from VFR to IFR (Z-AFIL), except in emergency cases (e.g. rescue flights).

It is NOT allowed to use Z-AFIL to avoid air traffic flow management measures (SLOTs), e.g., for departures from LOAV or LOAN. Such Z-AFIL will only be accepted in special cases (emergencies).

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

2.5.4. FORM OF FLIGHT PLAN SUBMISSION

2.5.4.1. The flight plan shall be submitted either in person, by telephone, by telex, fax or via Homebriefing to AIS/ARO Wien. In the interest of an expeditious flow of air traffic the Air Traffic Services Reporting Office may order the flight plan to be filed in person. If, in the interest of an expeditious flow of air traffic the aeronautical station at the aerodrome of departure has agreed, the flight plan may also be filed by means of air-ground voice communications.

2.5.4.2. In the case of ambulance, rescue, search and evacuation flights, the flight plan - if a flight plan is mandatory - shall be filed by means of air-ground voice communications as soon as an area is flown through in which this can be established.

2.5.4.3. Austro Control GmbH Homebriefing System (www.homebriefing.com)

2.5.4.3.1. If the departure will take place from an aerodrome at which the ATS reporting office is operated via Homebriefing, the Homebriefing system should be used for the submission of flight plans.

2.5.4.3.2. On-site, where the Homebriefing-Stations used to be located, there are posters with QR codes for all the relevant briefing products. These products can be viewed via a free WLAN on-site. For additional assistance, a direct phone connection to AIS/ARO Wien is available.

2.5.4.3.3. If a flight plan is submitted via Homebriefing, the flight may only be commenced when an acceptance message has been received via the Homebriefing System. Failing this, the receipt of the flight plan at all concerned units is not guaranteed. As central Helpdesk for Homebriefing AIS/ARO Wien is available H24.

2.5.4.3.4. Über Homebriefing können abgegeben werden:

- Flugpläne für Flüge mit Abflugplatz in Österreich
- Flugpläne für weiterführende Flüge nach einem Abflug in Österreich
- IFR Flugpläne innerhalb der IFPS
- Flugpläne von österreichischen HB-Kunden
- Flugpläne für in Österreich registrierte Luftfahrzeuge
- Flugpläne von österreichischen Luftfahrtunternehmen

2.5.4.4. Flugplanabgabe über Telefax

- Wenn der Flugplan über Telefax abgegeben wird, muss der Aufgeber des Flugplans diesen sofort nach der Übermittlung über Telefon bei AIS/ARO Wien (+43 5 1703/3211) bestätigen, sonst wird er nicht bearbeitet.
- Das unter Kapitel 12 verlaubliche österreichische Flugplanformular oder ein gleichartiges, durch Computer erzeugtes Formblatt soll für die Übermittlung verwendet werden.
- Der Vordruck muss lesbar und vollständig ausgefüllt sein.
- Speziell für IFR Flugpläne liegt die Angabe einer Kontakttelefon-/Faxnummer im Interesse des verantwortlichen Piloten.

2.5.4.5. Direkte Abgabe des Flugplans beim Netzmanager

2.5.4.5.1. Flugpläne für IFR/GAT Flüge können vor dem Abflug direkt beim Netzmanager aufgegeben werden (ohne Übermittlung durch eine Meldestelle für Flugverkehrsdienste) entsprechend den Betriebshandbüchern, die die erforderlichen Anweisungen und Informationen enthalten, die vom Netzmanager entwickelt und gepflegt werden, wenn der Flug auf einem Teil oder der gesamten Strecke innerhalb des einheitlichen europäischen Luftraums nach IFR durchgeführt werden soll.

Anmerkung: IFR/GAT Flüge sind zivile oder nicht-operationelle militärische Flüge nach Instrumentenflugregeln (ganz oder teilweise) welche nach zivilen Flugverkehrsregeln und ATC- Verfahren durchgeführt werden.

2.5.4.5.2. Flugplanaufgeber, die den Flugplan direkt beim Netzmanager aufgeben, übernehmen die volle Verantwortung bezüglich Übereinstimmung mit allen wesentlichen Verfahren des Netzmanagers, inklusive der kompletten Adressierung (innerhalb und außerhalb der IFPS-Zone, und einschließlich eines etwaigen VFR-Teils) ihrer Meldungen. Der Netzmanager übermittelt Flugpläne und ergänzende Meldungen an alle betroffenen ATS-Stellen innerhalb der IFPS-Zone und zu allen gewünschten Adressaten gemäß "Readressierungsverfahren".

2.5.4.5.3. Detaillierte Verfahren sind im IFPS Users Manual des Network Operations Handbuchs enthalten. Das Handbuch ist erhältlich bei <http://www.eurocontrol.int> und liegt bei AIS/ARO Wien zur Einsichtnahme auf.

2.5.4.3.4. The following flight plans can be submitted via Home-briefing:

- Flight plans for flights departing from Austria
- Follow up flight plans for flights originally departing from Austria
- IFR flight plans for flights operating within the IFPS
- Flight plans of Austrian customers of HB
- Flight plans for aircraft with Austrian registration
- Flight plans filed by companies located in Austria

2.5.4.4. Flight plan submission via Telefax

- If the flight plan is submitted via Telefax the originator of the flight plan shall confirm the flight plan immediately after transmission with AIS/ARO Wien (+43 5 1703/3211) via telephone, otherwise it will not be processed.
- The flight plan form published in chapter 12 or an equivalent form produced by a computer shall be used for transmission.
- The form has to be filled in legibly and without omissions.
- Especially for IFR-flight plans a contact TEL/FAX number has to be given in the interest of the pilot-in-command.

2.5.4.5. Direct submission of flight plans at the Network Manager

2.5.4.5.1. Flight plans for IFR/GAT flights may be submitted before departure directly to the Network Manager (without the need to pass them through an ATS Reporting Office), in accordance with the operations manuals containing the necessary instructions and information developed and maintained by the Network Manager, if there is the intent for the flight to operate in accordance with IFR for a portion, or the entire route, of the flight within the single European sky airspace.

Remark: IFR/GAT flights are civil or non-operational military flights according to instrument flight rules (wholly or partly) which are operating subject to civil flight rules and ATC procedures.

2.5.4.5.2. Flight plan originators submitting their flight plan directly to the Network Manager take the full responsibility for compliance with all relevant procedures of the Network Manager including complete addressing (inside and outside the IFPS Zone and including possible, VFR-parts) of their messages. The Network Manager will transmit flight plans and associated messages to all relevant ATS-Units within the IFPS Zone and to all the desired addressees according to the "readdressing procedure".

2.5.4.5.3. Detailed procedures are published in the IFPS Users Manual of the Network Operations Handbook. The Handbook is available at <http://www.eurocontrol.int> and is also available for consultation at AIS/ARO Wien.

2.5.4.6. Flugplanabgabe vor dem Abflug bei einer anderen Stelle als AIS/ARO Wien:

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

3. WEITERLEITUNG VON FLUGPLÄNEN UND FLUGPLAN-ERGÄNZUNGSMELDUNGEN (FPL/FAM)

3.1. Flugpläne und Flugplanergänzungsmeldungen für Flüge mit Abflugplatz außerhalb der FIR Wien werden von AIS/ARO Wien entgegengenommen und zu den betreffenden Flugverkehrsdienststellen gemäß den ICAO Adressierungs-Verfahren weitergeleitet. AIS/ARO Wien kann jedoch nicht garantieren, dass der FPL/FAM danach an der gewünschten Stelle verfügbar ist.

3.2. Wenn der Flugplanaufgeber nicht mit dem Luftfahrzeugbetreiber oder dem Piloten identisch ist, muss er dafür sorgen, dass die Bedingungen für die Annahme eines Flugplans sowie etwaige erforderliche Änderungen dieser Bedingungen, die vom Netzmanager für den nach Instrumentenflugregeln betriebenen Teil des Flugs oder von den Meldestellen für Flugverkehrsdienste mitgeteilt werden, dem Luftfahrzeugbetreiber oder dem Piloten übermittelt werden, der den Flugplan aufgegeben hat.

3.3. Der Luftfahrzeugbetreiber muss dafür sorgen, dass die dem Flugplanaufgeber vom Netzmanager oder von der Meldestelle für Flugverkehrsdienste übermittelten Bedingungen für die Annahme eines Flugplans sowie etwaige notwendige Änderungen daran in die geplante Flugdurchführung einbezogen und dem Piloten mitgeteilt werden.

3.4. Der Luftfahrzeugbetreiber muss vor Flugbeginn dafür sorgen, dass der Inhalt des Flugplans den Durchführungsabsichten genau entspricht.

4. OPERATIONELLE ANTWORTMELDUNGEN VON IFPS

4.1. FPL und FAM für IFR/GAT Flüge (ganz oder teilweise) werden durch IFPS akzeptiert. IFPS beantwortet die Abgabe von FPL/FAM durch operationelle Antwortmeldungen (siehe IFPS Users Manual des Network Operations Handbuchs):

- ACK Die Meldung wurde erfolgreich verarbeitet, entweder automatisch oder nach manueller Nachbearbeitung durch IFPS Personal.
- MAN Es wurden Fehler in der Meldung gefunden und die Meldung wird von IFPS Personal manuell nachbearbeitet (eine REJ oder eine ACK muss folgen).
- REJ Die Meldung ist fehlerhaft und konnte nicht korrigiert werden. Eine berichtigte Version ist zu senden.

4.2. Flugplanaufgeber (Luftfahrtunternehmer), die bei AIS/ ARO Wien einen Flugplan abgeben und deren Flugplan noch nicht durch IFPS angenommen ist, müssen in der Reichweite des AIS/ ARO Wien bleiben (hinterlassen einer Telefon- oder Faxnummer) um, wenn nötig, koordinierte Änderungen des Flugplans zu ermöglichen.

2.5.4.6. Submission of flight plan before departure at another station than AIS/ARO Wien:

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

3. FORWARDING OF FLIGHT PLANS AND FLIGHT PLAN ASSOCIATED MESSAGES (FPL/FAM)

3.1. Flight plans and flight plan associated messages for flights departing from outside FIR Wien are accepted and transmitted to the competent ATS-Units by AIS/ARO Wien in accordance with the ICAO addressing procedure.

However, AIS/ARO Wien cannot guarantee that the FPL/FAM will be available at the relevant station.

3.2. The originator of a flight plan, when not being the aircraft operator or the pilot, shall ensure that the conditions of acceptance of a flight plan and any necessary changes to these conditions as notified by the Network Manager for the portion of the flight operated in accordance with IFR, or by the air traffic services reporting offices, are made available to the aircraft operator or the pilot that has submitted the flight plan.

3.3. The aircraft operator shall ensure that the conditions of acceptance of a flight plan and any necessary changes to it as notified by the Network Manager or by the air traffic services reporting office to the originator of the flight plan are incorporated into the planned flight operation and communicated to the pilot.

3.4. The aircraft operator shall ensure prior to the operation of the flight that the content of the flight plan correctly reflects the operational intentions.

4. OPERATIONAL REPLY MESSAGES BY IFPS

4.1. FPL and FAM for IFR/GAT flights (wholly or partly) are accepted by IFPS. The IFPS will respond to FPL/FAM submission through Operational Reply Messages (see IFPS Users Manual of the Network Operations Handbook):

- ACK The submitted message has been successfully processed either automatically or following manual intervention by the IFPS staff.
- MAN Errors have been detected in the message and the message has been referred for manual processing by the IFPS staff (REJ or ACK must follow);
- REJ The message is not correct and cannot be amended. A correct version has to be sent.

4.2. Flight plan originators (Aircraft Operator) submitting flight plans with AIS/ARO Wien and whose flight plan has not been acknowledged by IFPS must remain within reach of AIS/ARO Wien (leave telephone or FAX number) to allow coordinated modification of the flight plan, if required.

4.3. Jede operationelle Antwortmeldung (ACK, MAN, REJ), die bei AIS/ARO Wien einlangt, wird für diesen Flugplanaufgeber bereitgehalten. Die Verantwortung, sich um den Erhalt und die allfällige Antwort auf solche Meldungen zu kümmern, liegt jedoch beim Flugplanaufgeber.

4.4. Es ist wichtig, dass Flugplanaufgeber diese IFPS Meldungen zur Kenntnis nehmen und falls erforderlich darauf reagieren. In Bezug auf einen Flugplan, welcher innerhalb der IFPS Zone eingereicht (abgegeben) wurde, ist insbesondere zu beachten, dass solange nicht ein Acknowledgement (ACK) vom IFPS erhalten worden ist, dieser Flugplan für das IFPS nicht existiert und daher auch nicht an die zuständigen ATS-Stellen weitergeleitet wird.

4.5. Weiters wird die Kopie des Flugplans nicht zu der Tactical database (TACT) des NMOC (Network Manager Operations Centre) gesendet und nicht für ATFM Zwecke in Betracht gezogen (NO ATFM SLOT). Dies kann zur Verspätung des betroffenen Fluges führen. Es folgt daraus, dass die Version der Flugplanmeldung für die ein "ACK" erhalten wurde jene ist, welche von IFPS zu den zuständigen ATS-Stellen und auch zu TACT weitergeleitet wird.

4.3. Any Operational Reply Message (ACK, MAN, REJ) received at AIS/ARO Wien is kept available for the flight plan originator. However, the responsibility, for collecting and responding to any such messages rests with the flight plan originator.

4.4. It is essential that flight plan originators take note of and react, where necessary, to these messages received from IFPS. In particular it should be noted, that unless an Acknowledgment (ACK) is received from IFPS in respect of a particular flight plan filed within the IFPS Zone, then that plan will not exist within IFPS and will not therefore be distributed to the relevant ATS-Units.

4.5. Furthermore, a copy of the flight plan will not be sent to the Tactical database (TACT) of the NMOC (Network Manager Operations Center) and will not be considered for ATFM purposes (NO ATFM SLOT). This could result in a delay to the flight concerned. It follows therefore that the version of a flight plan message for which an ACK has been received is the one which will be distributed by IFPS to the relevant ATS-UNITS and also to TACT.

5. TABLE OF IFPS MESSAGE DISTRIBUTION

5. TABLE OF IFPS MESSAGE DISTRIBUTION

STATE	COUNTRY CODE	IFPS - ZONE FLIGHT PLAN MESSAGE DISTRIBUTION	FIR/UIR	ICAO
ALBANIA	LA	YES	TIRANA	LAAA
ARMENIA	UD	YES	YEREVAN	UDDD
AUSTRIA	LO	YES	WIEN	LOVV
BELARUS	UM	COPY ONLY	MINSK	UMMV
BELGIUM	EB	YES	BRUSSELS	EBBU/ EBUR
BOSNIA AND HERZEGOVINA	LQ	YES	SARAJEVO	LQSB
BULGARIA	LB	YES	SOFIA	LBSR
CROATIA	LD	YES	ZAGREB	LDZO
CYPRUS	LC	YES	NICOSIA	LCCC
CZECH REPUBLIC	LK	YES	PRAHA	LKAA
DENMARK	EK	YES	KOBENHAVN	EKDK
ESTONIA	EE	YES	TALLINN	EETT
FINLAND	EF	YES	FINLAND	EFIN
FRANCE	LF	YES	PARIS REIMS BREST BORDEAUX MARSEILLE	LFFF LFEE LFRR LFBB LFMM
GEORGIA	UG	YES	TBILISI	UGGG

STATE	COUNTRY CODE	IFPS - ZONE FLIGHT PLAN MESSAGE DISTRIBUTION	FIR/UIR	ICAO
GERMANY	ED	YES	BREMEN LANGEN MÜNCHEN RHEIN HANNOVER	EDWW EDGG EDMM EDUU EDVV
GREECE	LG	YES	ATHINAI	LGGG
HUNGARY	LH	YES	BUDAPEST	LHCC
IRELAND	EI	YES	SHANNON	EISN
ITALY	LI	YES	ROMA BRINDISI MILANO	LIRR LIBB LIMM
LATVIA	EV	YES	RIGA	EVRR
LITHUANIA	EY	YES	VILNIUS	EYVL
LUXEMBOURG	EL	YES	BRUSSELS	EBBU/ EBUR
THE FORMER YUGOSLAV REPUBLIC OF MACEDONIA	LW	YES	SKOPJE	LWSS
MALTA	LM	YES	MALTA	LMMM
REPUBLIC OF MOLDOVA	LU	YES	CHISINAU	LUUU
MONACO (MARSEILLE)	LN	YES	MARSEILLE	LFMM
MOROCCO	GM	YES	CASABLANCA	GMMM
THE NETHERLANDS	EH	YES	AMSTERDAM	EHAA
NORWAY	EN	YES	NORWAY BODO OCEANIC	ENOR ENOB
POLAND	EP	YES	WARSZAWA	EPWW
PORTUGAL	LP	YES	LISBOA SANTA MARIA	LPPC LPPO
ROMANIA	LR	YES	BUCURESTI	LRBB
ROSTOV FIR (RUSSIAN FEDERATION)	URR	COPY ONLY	ROSTOV-NA-DONU	URRV
KALININGRAD FIR (RUSSIAN FEDERATION)	UMK	COPY ONLY	KALININGRAD	UMKK
SLOVAK REPUBLIC	LZ	YES	BRATISLAVA	LZBB
SLOVENIA	LJ	YES	LJUBLJANA	LJLA
SPAIN	LE	YES	BARCELONA MADRID CANARIAS	LECB LECM GCCC
SWEDEN	ES	YES	SWEDEN	ESAA
SWITZERLAND	LS	YES	SWITZERLAND	LSAS
REPUBLIC OF TÜRKIYE	LT	YES	ANKARA ISTANBUL	LTA LTBB
UKRAINE	UK	YES	L'VIV KYIV DNIPROPETROVSK ODESSA SIMFEROPOL	UKLV UKBV UKDV UKOV UKFV

STATE	COUNTRY CODE	IFPS - ZONE FLIGHT PLAN MESSAGE DISTRIBUTION	FIR/UIR	ICAO
UNITED KINGDOM	EG	YES	LONDON SCOTTISH SHANWICK (OCA)	EGTT EGPX EGGX
SERBIA AND MONTENEGRO	LY	YES	BEOGRAD	LYBA

6. SERA.4005 FLUGPLANINHALT

6.1. Ein Flugplan muss alle Informationen enthalten, die die zuständige Behörde in Bezug auf Folgendes für relevant hält:

1. Luftfahrzeugkennung
2. Flugregeln und Flugtyp
3. Anzahl und Muster der Luftfahrzeuge und Wirbelschleppenkategorie
4. Ausrüstung und Fähigkeiten des Luftfahrzeugs,
5. Startflugplatz oder -einsatzort
6. voraussichtliches Abblockdatum und voraussichtliche Abblockzeit
7. Reisegeschwindigkeit(en)
8. Reise Flughöhe(n)
9. Flugstrecke
10. Zielflugplatz oder -einsatzort und voraussichtliche Gesamtflugdauer
11. Ausweichflugplatz/plätze oder -einsatzort/e
12. kraftstoff-/energiebedingte Höchstflugdauer
13. Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen
14. Notfall- und Überlebensausrüstung, einschließlich eines ballistischen Fallschirm-Rettungssystems,
15. sonstige Angaben

6.2. Bei Flugplänen, die während des Flugs abgegeben werden, muss der Startflugplatz oder -einsatzort der Ort sein, an dem bei Bedarf zusätzliche Informationen bezüglich des Flugs eingeholt werden können. Außerdem ist anstelle der voraussichtlichen Abblockzeit die Zeit über dem ersten Punkt der Strecke anzugeben, auf die sich der Flugplan bezieht.

Anmerkung: Hinweise für die Flugplanabgabe und Sonderregelungen für Flüge innerhalb Österreichs sind dem entsprechenden AIC Serie A zu entnehmen.

7. SERA.4010 AUSFÜLLEN EINES FLUGPLANS

7.1. Der Flugplan muss Informationen zu den in 6.1. Nr. 1. bis 11. aufgeführten und je nach Sachlage relevanten Punkten, in Bezug auf die gesamte Strecke oder den Teil davon enthalten, für den der Flugplan abgegeben wird.

7.2. Luftfahrzeugbetreiber, Flugplanaufgeber und Flugverkehrsdienststellen müssen außerdem den Anweisungen für das Ausfüllen des Flugplanformblatts in Abschnitt 13. sowie etwaigen Einschränkungen, die den einschlägigen Luftfahrthandbüchern (AIP) zu entnehmen sind, genügen.

6. SERA.4005 CONTENTS OF A FLIGHT PLAN

6.1. A flight plan shall include all information considered relevant by the competent authority as regards the following:

1. Aircraft identification
2. Flight rules and type of flight
3. Number and type(s) of aircraft and wake turbulence category
4. Aircraft equipment and capabilities
5. Departure aerodrome or operating site
6. Estimated off-block date and time
7. Cruising speed(s)
8. Cruising level(s)
9. Route to be followed
10. Destination aerodrome or operating site and total estimated elapsed time
11. Alternate aerodrome(s) or operating site(s)
12. Fuel/energy endurance
13. Total number of persons on board
14. Emergency and survival equipment, including ballistic parachute recovery system
15. Other information

6.2. For flight plans submitted during flight, the departure aerodrome or operating site provided shall be the location from which supplementary information concerning the flight may be obtained, if required. Additionally, the information to be provided in lieu of the estimated off-block time shall be the time over the first point of the route to which the flight plan relates.

Remark: Instructions for submission of flight plans and special regulations for flights within Austria can be found in the relevant AIC series A.

7. SERA.4010 COMPLETION OF A FLIGHT PLAN

7.1. A flight plan shall contain information, as applicable, on relevant items indicated in 6.1. No. 1. up to and including 11. regarding the whole route or the portion thereof for which the flight plan is submitted.

7.2. Aircraft operators, flight plan originators and air traffic services units shall, in addition, comply with the instructions for completion of the flight plan form as laid down in section 13., as well as any constraints identified in relevant Aeronautical Information Publications (AIPs).

7.3. Luftfahrzeugbetreiber oder in ihrem Namen handelnde Beauftragte, die beabsichtigen, innerhalb des einheitlichen europäischen Luftraums eine Strecke in Teilen oder insgesamt nach Instrumentenflugregeln zu betreiben, müssen den geeigneten Indikator für die an Bord verfügbare Luftfahrzeugausrüstung und deren Fähigkeiten gemäß der DVO (EU) 2023/1770 in das entsprechende Feld des Flugplans eintragen.

7.4. Betreiber von Luftfahrzeugen, die nicht entsprechend der DVO (EU) 2023/1770 ausgerüstet sind und die im einheitlichen europäischen Luftraum betrieben werden sollen, müssen den geeigneten Indikator für die an Bord verfügbare Luftfahrzeugausrüstung und deren Fähigkeiten sowie potentielle Ausnahmen in die entsprechenden Felder des Flugplans eintragen.

7.5. Darüber hinaus muss der Flugplan Informationen zu allen anderen Elementen enthalten, wenn dies von der zuständigen Behörde vorgeschrieben ist oder gegebenenfalls von der Person, die den Flugplan auflegt, für erforderlich erachtet wird.

7.6. Die Erfordernisse für das Ausfüllen des ICAO Flugplanformulars betreffend EUR RVSM-Flugplanung sind in den ICAO EUR Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/4 - EUR) enthalten.

8. ÄNDERN UND EINHALTEN EINES FLUGPLANS

8.1. SERA.4015 FLUGPLANÄNDERUNGEN

8.1.1. Alle Änderungen eines Flugplans, der für einen IFR-Flug oder für einen als kontrollierten Flug durchgeführten VFR-Flug aufgegeben wurde, müssen wie folgt gemeldet werden:

- während der Flugvorbereitung dem Netzmanager für Flüge, die auf einer Strecke teilweise oder insgesamt nach Instrumentenflugregeln durchgeführt werden sollen, und den Meldestellen für Flugverkehrsdienste, sobald dies praktikabel ist;
- während des Fluges vorbehaltlich der Bestimmungen in 8.2 (SERA.8020(b) Unabsichtliche Änderungen) der zuständigen Flugverkehrsdienststelle.

Bei anderen Flügen nach Sichtflugregeln müssen erhebliche Änderungen eines Flugplans so bald wie möglich der zuständigen Flugverkehrsdienststelle gemeldet werden.

8.1.2. Änderung der voraussichtlichen Abblockzeit

8.1.2.1. Der Flugplan muss geändert oder ein neuer Flugplan aufgegeben und der alte Flugplan gegebenenfalls aufgehoben werden, bei einer Verspätung gegenüber der voraussichtlichen Abblockzeit von:

- 30 Minuten für einen kontrollierten Flug oder
- 60 Minuten für einen unkontrollierten Flug, für den ein Flugplan aufgegeben worden war.

7.3. Aircraft operators, or the agents that act on their behalf, which intend to operate within the single European sky airspace for a portion of or the entire route in accordance with IFR shall insert the appropriate indicator for the aircraft equipment available on board and its capabilities in accordance with CIR (EU) 2023/1770 in the relevant item in the flight plan.

7.4. Operators of aircraft not equipped in accordance with CIR (EU) 2023/1770 which intend to operate within the single European sky airspace shall insert the appropriate indicator for the aircraft equipment available on board and its capabilities, and any potential exemptions in the relevant items in the flight plan.

7.5. The flight plan shall, in addition, contain information, as applicable, on all other items when so prescribed by the competent authority or when otherwise deemed necessary by the person submitting the flight plan.

7.6. The EUR RVSM flight planning requirements for the completion of the ICAO Flight Plan Form are contained in the ICAO EUR Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/4 - EUR).

8. CHANGES AND ADHERENCE TO A FLIGHT PLAN

8.1. SERA.4015 CHANGES TO A FLIGHT PLAN

8.1.1. All changes to a flight plan submitted for an IFR flight, or a VFR flight operated as a controlled flight, shall be reported as soon as practicable:

- during the pre-flight phase, to the Network Manager for flights intended to operate in accordance with IFR for a portion of or the entire route, and to air traffic services reporting offices as soon as practicable;
- during the flight, subject to the provisions in 8.2 (SERA.8020(b) Inadvertent Changes), to the appropriate air traffic services unit.

For other VFR flights, significant changes to a flight plan shall be reported as soon as practicable to the appropriate air traffic services unit.

8.1.2. Change of estimated off-block time

8.1.2.1. The flight plan shall be amended, or a new flight plan submitted, and the old flight plan cancelled, whichever is applicable, in the event of a delay in excess of the estimated off-block time of:

- 30 minutes for a controlled flight or
- 60 minutes for an uncontrolled flight for which a flight plan has been submitted.

8.1.2.2. Wird die voraussichtliche Abblockzeit bei einem Flug, der ganz oder teilweise nach Instrumentenflugregeln durchgeführt wird, um mehr als 15 Minuten überschritten, so hat der Pilot vor Ablauf dieses Zeitraumes die berichtigte voraussichtliche Abblockzeit jener Stelle zu übermitteln, bei welcher der Flugplan abgegeben wurde, oder ihr die Aufhebung des Flugplanes ausdrücklich bekannt zu geben.

8.1.2.2.1. Bei jedem nach Instrumentenflugregeln durchgeführten Flug müssen Verspätungen von mehr als 15 Minuten dem Netzmanager mitgeteilt werden.

8.1.3. Bei einer Änderung der Luftfahrzeugausrüstung und ihres Fähigkeitsstatus für einen Flug müssen die Luftfahrzeugbetreiber oder die in ihrem Namen handelnden Beauftragten dem Netzmanager oder den Meldestellen für Flugverkehrsdienste eine Änderungsmeldung übermitteln, wobei der geeignete Indikator in das entsprechende Feld des Flugplanformblatts einzutragen ist.

8.1.4. Informationen, die vor dem Abflug bezüglich der kraftstoff- oder energiebedingten Höchstflugdauer oder der Gesamtzahl der Personen an Bord übermittelt wurden und zum Abflugzeitpunkt nicht stimmen, stellen eine erhebliche Flugplanänderung dar und müssen daher gemeldet werden.

8.1.5. Änderung der Luftfahrzeugkennung

8.1.5.1. Bei Änderung der Luftfahrzeugkennung (Feld 7 des Flugplanes) ist keine Änderungsmeldung möglich. Der bereits weitergeleitete Flugplan ist durch eine Flugplan-Streichungsmeldung aufzuheben und ein neuer Flugplan mit der geänderten Luftfahrzeugkennung zu übermitteln.

8.1.6. Abgabe eines Ersatzflugplanes

8.1.6.1. Für einen Flug, der von Verkehrsflusssteuerungsmaßnahmen betroffen ist, kann ein Ersatzflugplan mit geänderter Streckenführung aufgegeben werden.

Wenn ein Flugplan (FPL) aufgegeben wurde und in der Flugvorbereitungsphase (z.B. innerhalb von 4 Stunden vor EOBT, aber nicht später als 30 Minuten vor EOBT) eine alternative Strecke zwischen dem selben Abflug- und Zielflughafen gewählt wurde, soll der Luftfahrtunternehmer oder Pilot:

- eine Streichungsmeldung (CNL) aufgeben, die mit dem Vorrangvermerk „DD“ an alle betroffenen Adressen des vorherigen Flugplans zu übermitteln ist, und
- einen Ersatzflugplan in Form eines FPL abgeben, der nicht früher als 5 Minuten nach der CNL-Meldung und nicht vor der Bestätigung der CNL-Meldung durch IFPS übermittelt werden soll.

8.1.6.2. Der Ersatzflugplan muss die ursprüngliche Luftfahrzeugkennung sowie die komplette neue Strecke in Punkt 15 und als erstes Element in Punkt 18 die Angabe „RFP/Qn“ beinhalten:

- RFP bedeutet Ersatzflugplan

8.1.2.2. In case of a delay of more than 15 minutes in excess of the estimated off-block time for a flight which is conducted totally or partly in accordance with instrument flight rules the pilot-in-command shall submit the revised estimated off-block time before the expiry of the above mentioned time frame to the unit to which the flight plan has been submitted, or explicitly report the cancellation of the flight plan.

8.1.2.2.1. For any flight operated in accordance with IFR, delays of more than 15 minutes shall be communicated to the Network Manager.

8.1.3. In the case of a change in the aircraft equipment and its capability status for a flight, aircraft operators, or the agents, that act on their behalf, shall send a modification message to the Network Manager or the air traffic services reporting offices with the appropriate indicator inserted in the relevant item of the flight plan form.

8.1.4. Information submitted prior to departure regarding fuel or energy endurance or total number of persons carried on board, if incorrect at time of departure, constitutes a significant change to the flight plan and as such shall be reported.

8.1.5. Change of the aircraft identification

8.1.5.1. In case of a change of the aircraft identification (item 7 of the flight plan) a modification message is not possible. The already transmitted flight plan has to be cancelled by a flight plan cancellation message and a new flight plan with the changed aircraft identification has to be transmitted.

8.1.6. Filing a Replacement Flight Plan

8.1.6.1. A replacement flight plan can be filed with changed routing for a flight affected by ATFM measures.

When a Flight Plan has been filed and, in the pre-flight stage (i.e. within 4 hours of EOBT, but not later than 30 minutes before EOBT), an alternative routing is selected between the same aerodromes of departure and destination, the operator or pilot shall:

- submit a cancellation message (CNL) which shall be transmitted with the priority “DD” to all addresses concerned by the previous flight plan, and
- file a replacement flight plan in form of a FPL, which shall be transmitted not less than 5 minutes after the CNL and not before the ACKnowledgement to the CNL message is received from IFPS.

8.1.6.2. The replacement flight plan shall contain the original aircraft identification (call sign), the complete new route in item 15 and, as the first element in item 18, the indication “RFP/Qn”, whereas:

- RFP signifies “Replacement Flight Plan”

- n entspricht der Reihenfolge des Ersatzflugplanes für diesen bestimmten Flug
z.B.:
1. Ersatzflugplan: „RFP/Q1“
2. Ersatzflugplan: „RFP/Q2“

Auf der Sprechfrequenz soll der Pilot eine ATC-Stelle informieren, dass das Luftfahrzeug gemäß eines Ersatzflugplans fliegt, wenn irgendwelche Zweifel bezüglich der zu befliegenden Strecke bestehen.

8.2. SERA.8020 EINHALTUNG DES FLUGPLANS

8.2.1. Mit Ausnahme von unabsichtlichen Abweichungen (siehe 8.2.2.) und Wetterverschlechterung unterhalb von Sichtflugwetterbedingungen (siehe 8.2.4.) hat ein Luftfahrzeug den aktuellen Flugplan bzw. den anwendbaren Teil eines aktuellen Flugplans, der für einen kontrollierten Flug abgegeben wurde, einzuhalten, sofern nicht

- eine Änderung angefordert und von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle eine entsprechende Freigabe erteilt wurde, oder
- sofern nicht eine Notlage eintritt, die eine unmittelbare Maßnahme durch das Luftfahrzeug erfordert.
In diesem Fall ist so bald wie möglich nach Ausübung dieses Notfallbefugnis die zuständige Flugverkehrsdienststelle von der getroffenen Maßnahme unter Hinweis auf die Ausübung der Notfallbefugnis zu unterrichten.

8.2.1.1. Sofern von der zuständigen Behörde nicht anders bestimmt oder von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle nicht anders angewiesen, sind kontrollierte Flüge soweit möglich:

- a) bei Flügen auf festgelegten Flugverkehrsstrecken entlang der festgelegten Mittellinie dieser Flugverkehrsstrecke durchzuführen oder
- b) bei Flügen auf jeder anderen Strecke direkt zwischen den Navigationseinrichtungen und/oder Punkten, die diese Strecke festlegen, durchzuführen.

8.2.1.2. Sofern von der zuständigen Behörde keine davon abweichende Genehmigung oder von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle keine andere Anweisung erteilt wurde, hat ein Luftfahrzeug, das auf einem Abschnitt einer Flugverkehrsstrecke betrieben wird, der unter Bezugnahme auf UKW-Drehfunkfeuer festgelegt ist, für die primäre Navigationsführung von der hinter dem Luftfahrzeug gelegenen Einrichtung zu der vor dem Luftfahrzeug gelegenen überzugehen, wenn es sich am oder möglichst nahe am Wechsellpunkt befindet, sofern ein solcher festgelegt wurde.

8.2.1.3. Abweichungen von den Anforderungen unter 8.2.1.1. sind der zuständigen Flugverkehrsdienststelle zu melden.

8.2.2. ABWEICHUNGEN VOM GELTENDEN FLUGPLAN

- n corresponds to the sequence number relating to the replacement flight plan for that particular flight;
e.g.
1st replacement flight plan: “RFP/Q1”
2nd replacement flight plan: “RFP/Q2”

In RTF communication, the pilot may inform an ATC unit that the aircraft is operating on a replacement flight plan if any doubt exists regarding the route to be flown.

8.2. SERA.8020 ADHERENCE TO FLIGHT PLAN

8.2.1. Except in cases of inadvertent changes (see 8.2.2.) and weather deterioration below the VMC (see 8.2.4.) an aircraft shall adhere to the current flight plan or the applicable portion of a current flight plan submitted for a controlled flight, unless

- a request for a change has been made and clearance obtained from the appropriate air traffic control unit, or
- unless an emergency situation arises which necessitates immediate action by the aircraft.
In this event as soon as circumstances permit, after such emergency authority is exercised, the appropriate air traffic services unit shall be notified of the action taken and that this action has been taken under emergency authority.

8.2.1.1. Unless otherwise authorised by the competent authority, or directed by the appropriate air traffic control unit, controlled flights shall, in so far as practicable:

- a) when on an established ATS route, operate along the defined centre line of that route; or
- b) when on any other route, operate directly between the navigation facilities and/or points defining that route.

8.2.1.2. Unless otherwise authorised by the competent authority, or directed by the appropriate air traffic control unit, an aircraft operating along an ATS route segment defined by reference to very high frequency omnidirectional radio ranges shall change over for its primary navigation guidance from the facility behind the aircraft to that ahead of it at, or as close as operationally feasible to, the changeover point, where established.

8.2.1.3. Deviation from the requirements in 8.2.1.1. shall be notified to the appropriate ATS unit.

8.2.2. DEVIATIONS FROM THE CURRENT FLIGHT PLAN

8.2.2.1. Wird bei einem kontrollierten Flug unabsichtlich vom geltenden Flugplan abgewichen, müssen folgende Maßnahmen getroffen werden:

1. Abweichung vom Kurs über Grund: Ist das Luftfahrzeug vom Kurs abgekommen, müssen unverzüglich Maßnahmen getroffen werden, den Steuercurs des Luftfahrzeugs so zu ändern, dass der Kurs über Grund so bald wie möglich wieder aufgenommen wird.

2. Abweichung von der von der Flugverkehrskontrolle zugewiesenen Machzahl/angezeigten Fluggeschwindigkeit: Die zuständige Flugverkehrsdienststelle muss unverzüglich unterrichtet werden.

3. Abweichung von der Machzahl/Eigengeschwindigkeit: Weicht die anhaltende Machzahl/Eigengeschwindigkeit auf Reiseflughöhe nach oben oder unten um Mach 0,02 oder mehr oder um 19 km/h (10 kt) Eigengeschwindigkeit gegenüber dem geltenden Flugplan ab, muss die zuständige Flugverkehrsdienststelle entsprechend unterrichtet werden.

4. Abweichungen von den voraussichtlichen Zeitangaben: Sofern in einem Luftraum, in dem ADS-C-Dienste angeboten werden, ADS-C nicht aktiviert und betriebsfähig ist, müssen Abweichungen gegenüber den voraussichtlichen Zeitangaben am nachfolgenden Meldepunkt, an der Fluginformationsgebietsgrenze oder am Zielflugplatz, je nachdem, was zuerst erreicht wird, um mehr als zwei Minuten gegenüber den zuvor den Flugverkehrsdiensten gemeldeten Zeiten oder eines anderen von der zuständigen Behörde vorgeschriebenen Zeitraums der zuständigen Flugverkehrsdienststelle so schnell wie möglich gemeldet werden.

5. Zusätzlich gilt, sofern eine ADS-C-Vereinbarung geschlossen wurde, dass der Flugverkehrsdienststelle über Datalink Änderungen immer dann automatisch gemeldet werden, wenn die im ADS-C-Ereigniskontrakt festgelegten Schwellenwerte überschritten werden.

8.2.3. ABSICHTLICHE ÄNDERUNGEN

8.2.3.1. Die Beantragung von Flugplanänderungen muss folgende Informationen enthalten:

- a) Änderung der Reiseflughöhe:
- Luftfahrzeugkennung;
 - angeforderte neue Reiseflughöhe und Reisegeschwindigkeit in dieser Höhe;
 - geänderte voraussichtliche Ankunftszeit (falls zutreffend) an nachfolgenden Fluginformationsgebietsgrenzen.

8.2.2.1. In the event that a controlled flight inadvertently deviates from its current flight plan, the following action shall be taken:

1. Deviation from track: if the aircraft is off track, action shall be taken forthwith to adjust the heading of the aircraft to regain track as soon as practicable.

2. Deviation from the air traffic control assigned Mach number/indicated airspeed: the appropriate air traffic services unit shall be informed immediately.

3. Deviation from Mach number/true airspeed: if the sustained Mach number/true airspeed at cruising level varies by plus or minus Mach 0,02 or more, or plus or minus 19 km/h (10 kt) true airspeed or more from the current flight plan, the appropriate air traffic services unit shall be so informed.

4. Change in time estimate: except where ADS-C is activated and serviceable in airspace where ADS-C services are provided, if the time estimate for the next applicable reporting point, flight information region boundary or destination aerodrome, whichever comes first, changes in excess of 2 minutes from that previously notified to air traffic services, or such other period of time as is prescribed by the competent authority, the flight crew shall notify the appropriate air traffic services unit as soon as possible.

5. Additionally, when an ADS-C agreement is in place, the air traffic services unit shall be informed automatically via data link whenever changes occur beyond the threshold values stipulated by the ADS-C event contract.

8.2.3. INTENDED CHANGES

8.2.3.1. Requests for flight plan changes shall include information as indicated hereunder:

- a) Change of cruising level:
- aircraft identification;
 - requested new cruising level and cruising speed at this level;
 - revised time estimates (when applicable) at subsequent flight information region boundaries.

- b) Änderung der Strecke ohne Änderung des Zielflugplatzes:
- Luftfahrzeugkennung;
 - Flugregeln;
 - Beschreibung der neuen Flugstrecke einschließlich zugehöriger Flugplandaten, beginnend mit dem Standort, ab dem die angeforderte Streckenänderung beginnen soll;
 - geänderte voraussichtliche Ankunftszeiten;
 - sonstige relevante Informationen.

- c) Änderung der Strecke und Änderung des Zielflugplatzes:
- Luftfahrzeugkennung;
 - Flugregeln;
 - Beschreibung der geänderten Flugstrecke bis zum geänderten Zielflugplatz einschließlich zugehöriger Flugplandaten, beginnend mit dem Standort, ab dem die angeforderte Streckenänderung beginnen soll;
 - geänderte voraussichtliche Ankunftszeiten;
 - Ausweichflugplatz/Ausweichflugplätze;
 - sonstige relevante Informationen.

- d) Änderung der Machzahl/Eigengeschwindigkeit:
- Luftfahrzeugkennung;
 - angeforderte Machzahl/Eigengeschwindigkeit.

- b) Change of route with unchanged destination:
- aircraft identification;
 - flight rules;
 - description of new route of flight including related flight plan data beginning with the position from which requested change of route is to commence;
 - revised time estimates;
 - any other pertinent information.

- c) Change of route and change of destination:
- aircraft identification;
 - flight rules;
 - description of revised route of flight to revised destination aerodrome including related flight plan data, beginning with the position from which requested change of route is to commence;
 - revised time estimates;
 - alternate aerodrome(s);
 - any other pertinent information.

- d) Change of Mach number/true airspeed:
- aircraft identification;
 - requested Mach number/true airspeed.

8.2.4. WETTERVERSCHLECHTERUNG UNTER SICHTWETTERBEDINGUNGEN

8.2.4.1. Wird erkennbar, dass ein Flug unter Sichtwetterbedingungen gemäß dem aktuellen Flugplan nicht durchgeführt werden kann, muss bei einem Flug nach Sichtflugregeln, der als kontrollierter Flug durchgeführt wird:

1. eine geänderte Freigabe angefordert werden, die dem Luftfahrzeug die Fortsetzung des Flugs unter Sichtwetterbedingungen bis zum Zielflugplatz oder bis zu einem Ausweichflugplatz oder -einsatzort oder das Verlassen des Luftraums, innerhalb dessen eine Flugverkehrskontrollfreigabe erforderlich ist, ermöglicht, oder
2. falls keine Freigabe gemäß Nummer 1 eingeholt werden kann, der Flug unter Sichtwetterbedingungen fortgesetzt und der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle gemeldet werden, welche Maßnahmen getroffen werden, um entweder den betreffenden Luftraum zu verlassen oder auf dem nächstgelegenen geeigneten Flugplatz oder Einsatzort zu landen, oder
3. falls der Flug innerhalb einer Kontrollzone durchgeführt wird, die Genehmigung für die Durchführung des Flugs als Sonderflug nach Sichtflugregeln angefordert werden, oder
4. die Freigabe angefordert werden, den Flug nach Instrumentenflugregeln durchzuführen.

9. AKTIVIERUNG EINES FLUGPLANS

8.2.4. WEATHER DETERIORATION BELOW THE VMC

8.2.4.1. When it becomes evident that flight in VMC in accordance with its current flight plan will not be practicable, a VFR flight operated as a controlled flight shall:

1. request an amended clearance enabling the aircraft to continue in VMC to destination or to an alternative aerodrome or operating site, or to leave the airspace within which an ATC clearance is required; or
2. if no clearance in accordance with point (1) can be obtained, continue to operate in VMC and notify the appropriate ATC unit of the action being taken either to leave the airspace concerned or to land at the nearest suitable aerodrome or operating site; or
3. if operated within a control zone, request authorisation to operate as a special VFR flight; or
4. request clearance to operate in accordance with the instrument flight rules.

9. ACTIVATION OF FLIGHT PLAN

9.1. Die Aktivierung eines Flugplans erfolgt durch Übermittlung der Startmeldung an eine Flugverkehrsdienststelle. Der verantwortliche Pilot hat für alle Flüge mit Start nach Sichtflugregeln eine Startmeldung zu übermitteln, sofern ein Flugplan aufgegeben wurde und der Flug nicht von einem Flugplatz abgefliegen ist, auf dem Flugverkehrsdienste erbracht werden.

9.2. Flugalarmdienst wegen Überfälligkeit wird für alle aufgegebenen Flugpläne, unabhängig davon, ob eine Startmeldung übermittelt worden ist, erbracht. Die Übermittlung der Startmeldung ist dennoch erforderlich, da diese wichtige Informationen für die effiziente Ausübung von Flugalarmdienst liefert. **Piloten werden daher dringend ersucht nicht benötigte Flugpläne zu streichen bzw. Änderungen so rasch wie möglich an die zuständige Flugverkehrsdienststelle zu übermitteln. Dies verhindert die Auslösung von Flugalarmdienst für nicht gemäß Flugplan durchgeführte Flüge.**

10. SERA.4020 SCHLIEßEN EINES FLUGPLANS

10.1. Bei Flügen, für die ein Flugplan für den gesamten Flug oder den restlichen Teil eines Flugs bis zum Zielflugplatz abgegeben wurde, ist der zuständigen Flugverkehrsdienststelle am Zielflugplatz unverzüglich nach der Landung eine Landemeldung persönlich, über Funk, über eine Datenverbindung oder auf andere Weise gemäß den Vorschriften der zuständigen Behörde zu übermitteln.

10.1.1. Die Abgabe einer Landemeldung ist nicht erforderlich nach der Landung auf einem Flugplatz, auf dem Flugverkehrsdienste erbracht werden, sofern aus dem Funkverkehr oder anhand von optischen Zeichen hervorgeht, dass die Landung wahrgenommen wurde.

10.2. Wurde ein Flugplan für einen anderen Abschnitt eines Flugs als dem restlichen Flug bis zum Zielflugplatz abgegeben, ist dieser, falls erforderlich, durch eine entsprechende Meldung an die zuständige Flugverkehrsdienststelle zu schließen.

10.3. Befindet sich an dem Zielflugplatz oder -einsatzort keine Flugverkehrsdienststelle, ist die Landemeldung, falls erforderlich, unverzüglich nach der Landung und auf dem schnellsten Wege der nächstgelegenen Flugverkehrsdienststelle zu übermitteln.

10.4. Sind die Kommunikationseinrichtungen am Zielflugplatz oder -einsatzort bekanntermaßen unzureichend und sind keine alternativen Vorkehrungen für die Bearbeitung von Landemeldungen am Boden getroffen, sind folgende Maßnahmen zu treffen: Unmittelbar vor der Landung hat das Luftfahrzeug, sofern möglich, der zuständigen Flugverkehrsdienststelle eine Meldung zu übermitteln, die einer Landemeldung vergleichbar ist, sofern eine solche erforderlich ist. In der Regel hat diese Übermittlung an die Bodenfunkstelle zu erfolgen, die der Flugverkehrsdienststelle zugeordnet ist, welche für das Fluginformationsgebiet zuständig ist, in der das Luftfahrzeug betrieben wird.

9.1. Activation of the flight plan is effected by the transmission of the departure message to an air traffic services unit. Provided that a flight plan had been submitted the pilot-in-command shall transmit a departure message for all flights departing according visual flight rules unless the flight departs from an aerodrome where ATS are provided.

9.2. Alerting service for overdue aircraft having filed a flight plan is provided regardless of whether a departure message has been transmitted. This does not affect the necessity for the transmission of a departure message as it provides important information for the efficient provision of alerting service. **Pilots are therefore strongly advised to cancel obsolete flight plans or to report changes to the responsible air traffic services unit as soon as possible. This prevents the triggering of alerting service for flights which are not operated according to the flight plan.**

10. SERA.4020 CLOSING A FLIGHT PLAN

10.1. An arrival report shall be made in person, by radiotelephony, via data link or by other means as prescribed by the competent authority at the earliest possible moment after landing, to the appropriate air traffic services unit at the arrival aerodrome, by any flight for which a flight plan has been submitted covering the entire flight or the remaining portion of a flight to the destination aerodrome.

10.1.1. Submission of an arrival report is not required after landing on an aerodrome where air traffic services are provided on condition that radio communication or visual signals indicate that the landing has been observed.

10.2. When a flight plan has been submitted only in respect of a portion of a flight, other than the remaining portion of a flight to destination, it shall, when required, be closed by an appropriate report to the relevant air traffic services unit.

10.3. When no air traffic services unit exists at the arrival aerodrome or operating site, the arrival report, when required, shall be made as soon as practicable after landing and by the quickest means available to the nearest air traffic services unit.

10.4. When communication facilities at the arrival aerodrome or operating site are known to be inadequate and alternate arrangements for the handling of arrival reports on the ground are not available, the following action shall be taken. Immediately prior to landing the aircraft shall, if practicable, transmit to the appropriate air traffic services unit, a message comparable to an arrival report, where such a report is required. Normally, this transmission shall be made to the aeronautical station serving the air traffic services unit in charge of the flight information region in which the aircraft is operated.

10.5. Landemeldungen von Luftfahrzeugen müssen die folgenden Informationen enthalten:

- Luftfahrzeugkennung;
- Startflugplatz oder -einsatzort;
- Zielflugplatz oder -einsatzort (nur bei Ausweichlandung);
- Landeflugplatz oder -einsatzort;
- Landezeit.

Anmerkung: Die Landemeldung kann im Homebriefing-System eingegeben werden (sofern ein Flugplan über Homebriefing abgegeben wurde), ansonsten muss sie auf alle Fälle telefonisch - vorzugsweise bei AIS/ARO Wien - erfolgen, um zu verhindern, dass der Alarmdienst bei Überfälligkeit ausgelöst wird.

11. FLUGPLANUNGSVERFAHREN IN SECSI FRA

11.1. Flugverfahren

11.1.1. Allgemeines

Alle Flugverkehrsteilnehmer müssen Folgendes erfüllen:

- die Anforderungen an die Flugzeugausrüstung des jeweiligen Staates;
- Allgemeine Regeln und Verfahren des jeweiligen Staates;
- das aktuelle Route Availability Document (RAD) siehe ENR 1.9, Punkt 3.6..

Ausnahmen für Staatsluftfahrzeuge sind in den entsprechenden AIPs zu finden.

Innerhalb des SECSI FRA werden relevante signifikante Punkte als FRA Einflugspunkte (E), FRA Ausflugspunkte (X), FRA Zwischenwegpunkte (I), FRA Anflugverbindungspunkte (A) und FRA Abflugverbindungspunkte (D), wie in den Unterabschnitten von ENR 4.1/ENR 4.4 beschrieben, definiert.

Das "Flight Level Orientation Scheme" (FLOS), das innerhalb des SECSI FRA anzuwenden ist, stimmt mit den Halbkreisregeln nach Annex 2 Appendix 3 a) oder Appendix 3 zu den "Standardised European Rules of the Air" (SERA) (Tabelle der Reiseflughöhen) und ENR 1.7 überein.

Ausnahmen sind in der Spalte "Remarks" in ENR 4.1/ENR 4.4 verlaublich.

10.5. Arrival reports made by aircraft shall contain the following elements of information:

- aircraft identification;
- departure aerodrome or operating site;
- destination aerodrome or operating site (only in the case of a diversionary landing);
- arrival aerodrome or operating site;
- time of arrival.

Remark: The arrival report can be entered into the homebriefing system (provided that a flight plan had been filed via homebriefing), otherwise the arrival report shall in any case be made via telephone - preferably at AIS/ARO Wien - in order to avoid that alerting service will be initiated for overdue aircraft.

11. FLIGHT PLANNING PROCEDURES WITHIN SECSI FRA

11.1. Flight procedures

11.1.1. General

All traffic shall comply with:

- the aircraft equipment requirements of the respective state;
- General Rules and Procedures of the respective state;
- Current Route Availability Document (RAD) see ENR 1.9, item 3.6..

For exemptions for State aircraft see the corresponding AIPs.

Within SECSI FRA, relevant significant points are considered as FRA Horizontal Entry (E), FRA Horizontal Exit (X), FRA Intermediate (I), FRA Arrival Connecting (A) and FRA Departure Connecting (D) Points, as described in ENR 4.1/ENR 4.4 subsections.

The Flight Level Orientation Scheme (FLOS) applicable within SECSI FRA corresponds to the semi-circular rules according ICAO Annex 2 Appendix 3 a) or Appendix 3 to Standardised European Rules of the Air (SERA) (Table of cruising levels) and ENR 1.7.

Exceptions to this rule are published in ENR 4.1/ENR 4.4 column "Remarks".

11.1.2. Für SECSI FRA berechnete Flüge

Berechtigte Flüge sind alle Flüge, die beabsichtigen, innerhalb der lateralen und vertikalen Grenzen von SECSI FRA, wie in ENR 2.2 und ENR 6 der jeweiligen AIPs beschrieben, zu operieren, ungeachtet in welcher Phase des Fluges (Überflug, Anflug oder Abflug von lokalen Flugplätzen oder von Flugplätzen in unmittelbarer Nähe des SECSI FRA) sie sich befinden.

11.2. Luftraumbeschränkungen und Luftraumreservierungen

11.2.1. Umfliegen von Luftraumbeschränkungs- und Luftraumreservierungsgebieten

Flüge dürfen durch aktivierte Militärgelände, verlautbart in ENR 2.2, ENR 5.2 oder AD 2 der jeweiligen AIPs, geplant werden, sofern dies nicht anders im RAD Appendix 7 dargelegt ist.

Flugpläne dürfen nicht durch aktivierte Gefahrengebiete, Flugbeschränkungsgebiete und Luftsperrgebiete, wie sie in ENR 5.1 der jeweiligen AIPs definiert sind, geplant werden, sofern dies nicht anders im RAD Appendix 7 dargelegt ist.

Luftraumnutzer müssen ihre Flugwege um jene Lufträume, die nicht für zivile Nutzung laut NOTAM / AUP (Airspace Use Plan) / UUP (Updated Airspace Use Plan) gestattet sind, unter der Verwendung von FRA relevanten Punkten, siehe ENR 4.1 / ENR 4.4, herum planen.

11.2.2. Verlautbarung von verlängerten Flugwegen

In Fällen, bei denen ein Durchflug von aktivierten (Beschränkungs-) Gebieten nicht möglich ist, kommt eines der folgenden Verfahren zur Anwendung:

- a) der betroffene Flug wird auf taktischer Basis von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle angewiesen, über FRA Zwischenwegpunkte, wie sie in ENR 4.1/ENR 4.4 veröffentlicht sind, zu fliegen.
- b) taktische Radarkursführung durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle.

Es sollte mit einer durchschnittlichen Verlängerung des ursprünglichen Flugwegs von etwa 5 NM gerechnet werden.

11.3. Flugplanung innerhalb des SECSI FRA-Luftraums

11.3.1. Allgemeines

Innerhalb des SECSI FRA ist es Luftraumnutzern erlaubt, sowohl FRA relevante Punkte oder Funknavigationshilfen (siehe ENR 4.1 und ENR 4.4) als auch geographische Koordinaten unter gewissen Bedingungen und nach den Regeln der AIP sowie des RAD, zu planen.

Berechtigte Flüge müssen über FRA relevante Punkte nach der unten stehenden Tabelle, planen.

11.1.2. Eligible flights for SECSI FRA

Eligible flights are all flights that are intending to operate within the vertical and horizontal limits of SECSI FRA as specified in ENR 2.2 and ENR 6 of the corresponding AIPs, regardless of the phase of flight (overflights, arriving or departing from local aerodromes or from aerodromes situated in close proximity of SECSI FRA).

11.2. Airspace restrictions and airspace reservations

11.2.1. Circumnavigating areas of airspace restrictions and airspace reservations

Flights may be planned through active Military Areas published in sections ENR 2.2, ENR 5.2 or AD 2 of the corresponding AIPs, unless otherwise stated in RAD, Appendix 7.

Flight planning is not permitted through active danger, restricted or prohibited areas published in section ENR 5.1 of the corresponding AIPs, unless otherwise stated in RAD, Appendix 7.

Airspace users shall plan their trajectory around airspaces that are not available for civil operations as published/managed by NOTAM / AUP (Airspace Use Plan) / UUP (Updated Airspace Use Plan) by using FRA relevant points published in ENR 4.1 / ENR 4.4.

11.2.2. Promulgation of route extension

In cases, where crossing of active reserved (restricted) areas is not possible, one of the following procedures applies:

- a) A flight will be instructed tactically by ATC to proceed via FRA Intermediate Points (I) published in ENR 4.1/ENR 4.4.
- b) Tactical radar vectoring by ATC.

The average extension to be considered by airspace users is approximately 5 NM.

11.3. Flight planning within SECSI FRA area

11.3.1. General

Within SECSI FRA, airspace users are allowed to plan user preferred trajectories using significant points or radio navigation aids (see ENR 4.1 and ENR 4.4), as well as geographical coordinates under special conditions and rules laid down in AIP and RAD.

Eligible flights shall flight plan via FRA relevant points according to the table below.

VON	NACH	ANMERKUNGEN
FROM	TO	REMARKS
FRA Horizontal Entry Point (E) FRA Einflugspunkt (E)	FRA Horizontal Exit Point (X) FRA Ausflugspunkt (X)	Flugplanung direkt oder über einen oder mehrere Zwischenwegpunkte. Flight plan direct or via one or several intermediate points.
	FRA Arrival Connecting Point (A) FRA Anflugverbindungspunkt (A)	
	FRA Intermediate Point (I) FRA Zwischenwegpunkt (I)	
FRA Departure Connecting Point (D) FRA Abflugverbindungspunkt (D)	FRA Horizontal Exit Point (X) FRA Ausflugspunkt (X)	
	FRA Arrival Connecting Point (A) FRA Anflugverbindungspunkt (A)	
	FRA Intermediate Point (I) FRA Zwischenwegpunkt (I)	
FRA Intermediate Point (I) FRA Zwischenwegpunkt (I)	FRA Horizontal Exit Point (X) FRA Ausflugspunkt (X)	
	FRA Arrival Connecting Point (A) FRA Anflugverbindungspunkt (A)	
	FRA Intermediate Point (I) FRA Zwischenwegpunkt (I)	

In SECSI FRA gibt es keine zahlenmäßige Beschränkung bei der Verwendung von FRA Zwischenwegpunkten (I) und DCTs im Feld 15 des Flugplans.

In SECSI FRA there is no limitation on the number of FRA Intermediate Points (I) and DCTs used in Field 15 of FPL.

Innerhalb von SECSI FRA gibt es keine Beschränkung der Länge von DCT-Segmenten.

Within SECSI FRA there is no limitation on the maximum DCT distance.

Falls veröffentlichte FRA Zwischenwegpunkte (I) oder DCT-Segmente aus betrieblichen ATS-Gründen verpflichtend sind, werden spezifische Regelungen für die korrekte Verwendung im jeweiligen RAD beschrieben. Dies gilt für den abfliegenden, ankommenden und überfliegenden Verkehr.

In case published FRA Intermediate Points (I) or DCT segments are compulsory due ATS operational reasons, specific rules for the correct usage are described in the respective RAD. This is valid for departing, arriving and overflying traffic.

Flüge dürfen nicht näher als 3 NM zu den verlautbarten SECSI FRA-Grenzen geplant werden.

Flights shall not be planned closer than 3 NM to the published SECSI FRA border.

Zur Verwaltung der betrieblich sensitiven Bereiche werden “No Planning Zones” (NPZs) veröffentlicht. Eine NPZ ist ein definiertes Luftraumvolumen, innerhalb dessen die Planung von FRA DCT-Flugwegen entweder nicht erlaubt oder nur für Ausnahmen wie beschrieben zulässig ist. Luftraumnutzer können diese Gebiete vermeiden, indem sie über geeignete SECSI FRA Zwischenwegpunkte (I) um die NPZ oder gemäß den beschriebenen Bedingungen herum planen. Eine DCT-Planung durch die veröffentlichte NPZ wird von IFPS zurückgewiesen, ausgenommen die festgelegten Bedingungen werden erfüllt. Vollständige NPZ-Quelleninformationen sind im RAD zu finden.

To manage the operationally sensitive areas, No Planning Zones (NPZs) are published. A NPZ is a defined airspace volume within which the planning of FRA DCT trajectories is either not allowed or allowed only for exceptions as described. Airspace users can avoid these areas by planning via appropriate SECSI FRA Intermediate Points (I) around the NPZ or according to described conditions. Planning a DCT through the published NPZ will cause a reject message by IFPS except where the set conditions are met. For complete NPZ source information see RAD.

Bei Y/Z-Flügen müssen Änderungen der Flugregeln (Wechsel von VFR auf IFR oder IFR auf VFR) unter Bezugnahme auf einen relevanten FRA-Punkt, wie in ENR 4.1 bzw. ENR 4.4 veröffentlicht, angegeben werden.

For Y/Z flights changes of flight rules (IFR joining or cancelling) shall be indicated by reference to any FRA relevant point as published in ENR 4.1 and ENR 4.4 respectively.

Luftraumnutzer dürfen jeden signifikanten FRA-Punkt verwenden, der in ENR 4.1/ENR 4.4 verlautbart ist, oder einen unveröffentlichten Punkt, der durch geographische Koordinaten, wie in Punkt 11.3.4. beschrieben, definiert ist, um Änderungen von Höhe und Geschwindigkeit anzuzeigen.

Die Verwendung von Richtung und Entfernung von einem signifikanten Punkt oder einer Funknavigationshilfe als FRA Zwischenwegpunkt (I) ist in SECSI FRA nicht zulässig.

Streckenabschnitte zwischen unveröffentlichten Punkten, die durch geographische Koordinaten definiert sind, sowie zu/von signifikanten Punkten oder Funknavigationshilfen werden mittels "DCT" gemäß ICAO Doc 4444 Appendix 2 "Flugplan, Punkt 15" angegeben.

11.3.2. Grenzüberschreitende Anwendung

Innerhalb von SECSI FRA ist das Überschreiten der FIR-Grenzen sowie das Überqueren der "Area of Responsibility" (AoR)-Grenze zwischen den beteiligten ATS-Dienststellen grundsätzlich zulässig, ohne die Benützung von FRA Zwischenwegpunkten (I), die entlang der Grenzen verlautbart sind, außer anderweitig beschrieben im RAD.

Mit Ausnahme der DCT-Segmente, die im RAD Appendix 4 veröffentlicht sind, sowie ATS-Strecken und SIDs/STARs:

- muss der Ein- und Ausflug in den / aus dem SECSI FRA-Luftraum ausschließlich über die verlautbarten FRA Einflugpunkte (E) und die verlautbarten FRA Ausflugpunkte (X) geplant werden;
- das Planen von DCT-Segmenten, die teilweise außerhalb der lateralen Grenzen des SECSI FRA liegen (Wiedereinflug), ist nur erlaubt, wenn FRA Einflugpunkte (E) und FRA Ausflugpunkte (X) verwendet werden.

11.3.3. Bestimmung der niedrigsten verfügbaren Flughöhe (LAL) innerhalb des SECSI FRA

Zur Bestimmung der niedrigsten verfügbaren Flughöhe innerhalb der Teile des SECSI FRA, wo "Free Route"-Betrieb von der Erde bis FL 660 erlaubt ist (AoRs von ACC/APP Ljubljana und ACC/APP Wien und die lokalen APP-Dienststellen von LOWL, LOWS, LOWI, LOWK und LOWG), siehe AIP Österreich und AIP Slowenien, ENR 6.8. Die verlautbarten Werte entsprechen der niedrigsten verfügbaren Höhe innerhalb des kontrollierten Luftraums und gewährleisten Hindernisfreiheit.

Airspace users may use any significant FRA point published in ENR 4.1/ENR 4.4, or unpublished point defined by geographical coordinates as described in item 11.3.4., for indicating changes of level and speed.

Usage of bearing and distance from a significant point or radio navigation aid as FRA Intermediate Point (I) is not allowed in SECSI FRA.

Route portions between unpublished points defined by geographical coordinates, as well as to/from significant points or radio navigation aids shall be indicated by means of "DCT" in accordance with ICAO Doc 4444 Appendix 2 "Flight Plan, Item 15".

11.3.2. Cross border application

Inside SECSI FRA, the crossing of FIR borders as well as the crossing of the Area of Responsibility (AoR) boundary between the involved ATS units is basically allowed without the usage of FRA Intermediate Points (I) published along the boundaries, except otherwise specified in RAD.

Except for DCT segments published in RAD Appendix 4, ATS Routes and SIDs/STARs:

- entry to and exit from SECSI FRA shall be planned using the published FRA Horizontal Entry (E) and FRA Horizontal Exit (X) Points only;
- the planning of DCT segments that are partially outside the lateral limits of SECSI FRA (re-entry segments) is only allowed by using FRA Horizontal Entry (E) and FRA Horizontal Exit (X) Points.

11.3.3. Determination of Lowest Available Level (LAL) within SECSI FRA

For determination of lowest available level within those parts of the SECSI FRA where Free Route operations are eligible from ground to FL 660 (i.e. AoRs of ACC/APP Ljubljana and ACC/APP Wien and the local APP units of LOWL, LOWS, LOWI, LOWK and LOWG), see AIP Austria and AIP Slovenia, ENR 6.8. The published values correspond to the lowest available level within controlled airspace ensuring obstacle clearance.

Zur Bestimmung der LAL, basierend auf ENR 6.8, muss die erreichbare Genauigkeit bei der Navigation für das jeweilige Streckensegment, sowie die verfügbare Navigationsausrüstung am Boden und an Bord des Luftfahrzeuges berücksichtigt werden. Die LAL Berechnung gewährleistet/stellt sicher, dass sich kein Hindernis innerhalb von 3 NM außerhalb des jeweiligen LAL Polygons befindet, das einen höheren LAL Wert erfordert. Die Untergrenzen von DCT-Segmenten, wie im RAD Appendix 4 (En-Route DCTs) beschrieben, die keine explizite Beschreibung einer Flughöhe beinhalten (MEA - Mindestreise Flughöhe über Meer), müssen anhand der LAL, wie in AIP Österreich ENR 6.8 und AIP Slowenien ENR 6.8 abgebildet, bestimmt werden.

Flugpläne, die Flughöhen unterhalb der Mindestwerte gemäß SECSI FRA Fluplanungsregelungen aufweisen, werden von IFPS zurückgewiesen.

Instrumentenflüge, die beabsichtigen, außerhalb des kontrollierten Luftraums zu operieren, müssen ihr Vorhaben bei der zuständigen Flugverkehrsdienststelle beantragen. Die Einreichung des Flugplans muss jedoch gemäß AIP Österreich ENR 6.8 und AIP Slowenien ENR 6.8 erfolgen.

11.3.4. Verwendung von geographischen Koordinaten im Feld 15

Unveröffentlichte Punkte, die durch geographische Koordinaten definiert sind, dürfen generell nur entlang des direkten Flugweges zwischen zwei FRA-relevanten Punkten (E/X/I/A/D) eingefügt werden, um Änderungen von Höhe und Geschwindigkeit anzuzeigen.

11.3.5. Überflugsverkehr

Als Überflugsverkehr gelten alle Flüge, deren Abflug- und Zielflughafen sich außerhalb des SECSI FRA befinden.

Überflugsverkehr darf direkt von einem FRA Einflughafen (E) zu einem beliebigen FRA Ausflughafen (X) oder über verlautbarte oder nicht verlautbarte FRA Zwischenwegpunkte (I), wie in den AIPs der an SECSI FRA und RAD beteiligten Staaten, geplant werden.

Zusätzliche zulässige vertikale Übergänge von oder zu SECSI FRA für jenen Flugverkehr, der von den Flughäfen in der unmittelbaren Nähe der Grenze des SECSI FRA abfliegt oder anfliegt, sind in ENR 1.10 von AIP Albanien, AIP Kroatien, AIP Nordmazedonien und AIP Serbien/Montenegro beschrieben.

11.3.6. Zugang zum FRA für abfliegenden Flugverkehr

Als abfliegender Flugverkehr gelten alle Flüge, deren Abflughafen sich innerhalb der lateralen Grenzen von SECSI FRA befindet.

Abhängig vom Flughafen gibt es verschiedene Voraussetzungen zur Aufgabe von Flugplänen für abfliegenden Flugverkehr. Flugpläne im FRA müssen begonnen werden bei:

- einem FRA Abflugverbindungs Punkt (D), oder
- einem speziellen FRA Zwischenwegpunkt (I), der mit dem Flughafen nach den Regeln des RAD verbunden ist, oder

When determining the LAL based upon ENR 6.8, the attainable navigational accuracy for the specific segment shall be taken into account, having due regard to the navigational facilities available on the ground and on board of the aircraft. LAL calculation ensures that there is no obstacle inducing a higher LAL value within 3 NM outside the respective LAL polygon. The lower limits of DCT segments published in RAD Appendix 4 (En-route DCTs) without explicit levels (MEA - Minimum En-route Altitude) shall equal to the LAL as derived from AIP Austria ENR 6.8 and AIP Slovenia ENR 6.8.

Flight plan filing according SECSI FRA flight planning rules below these minima will cause a reject message by IFPS.

Instrument flights intending to operate outside controlled airspace shall state this request to the respective ATS unit. Nevertheless, flight plan filing shall be in accordance with AIP Austria ENR 6.8 and AIP Slovenia ENR 6.8.

11.3.4. Use of geographical coordinates in Field 15

Unpublished points defined by geographical coordinates shall in general only be inserted along the direct trajectory between two FRA relevant points (E/X/I/A/D) to indicate changes of level and speed.

11.3.5. Overflying traffic

Overflying traffic are all flights whose aerodromes of departure and destination are located outside SECSI FRA.

Overflying traffic may be planned directly from any FRA Horizontal Entry Point (E) to any FRA Horizontal Exit Point (X) and via published and unpublished FRA Intermediate Points (I) as specified in the AIPs of the States involved in SECSI FRA and RAD.

Additional allowed vertical transitions to or from SECSI FRA for traffic departing or arriving from the aerodromes in the close proximity of SECSI FRA border are described in ENR 1.10 of AIP Albania, AIP Croatia, AIP North Macedonia and AIP Serbia/Montenegro.

11.3.6. Access to FRA for departing traffic

Departing traffic are flights whose departure aerodrome is located inside the lateral limits of SECSI FRA.

Depending on the aerodrome, there are different requirements on flight planning for departing traffic. FRA flight plan filing shall be started from:

- a FRA Departure Connecting Point (D) or;
- a specific FRA Intermediate Point (I) linked to an aerodrome according to RAD or;

- einem beliebigen FRA relevanten Punkt innerhalb einer erforderlichen Entfernung vom Flugplatz, wenn keine SID verfügbar und kein entsprechender Verbindungspunkt gemäß RAD vorgeschrieben ist.

11.3.7. Zugang zum FRA für anfliegenden Flugverkehr

Als anfliegender Flugverkehr gelten alle Flüge, deren Zielflugplatz sich innerhalb des SECSI FRA befindet.

Abhängig vom Flugplatz gibt es verschiedene Voraussetzungen zur Aufgabe von Flugplänen für anfliegenden Flugverkehr. Flugpläne im FRA müssen enden bei:

- einem FRA Anflugverbindungspunkt (A), oder
- einem speziellen FRA Zwischenwegpunkt (I), der mit dem Zielflugplatz nach den Regeln des RAD verbunden ist, oder
- einem beliebigen FRA relevanten Punkt innerhalb einer erforderlichen Entfernung vom Flugplatz, wenn keine STAR verfügbar ist und kein entsprechender Verbindungspunkt gemäß RAD vorgeschrieben ist.

12. FLUGPLANFORMULAR ÖSTERREICH

Siehe folgende Seite.

- if no SID is available or there is no requirement for a connecting point, any FRA relevant point within a required distance from the aerodrome, according to RAD, can be used.

11.3.7. Access to FRA for arriving traffic

Arriving traffic are flights whose aerodrome of destination is located inside the lateral limits of SECSI FRA.

Depending on the aerodrome, there are different requirements on flight planning for arriving traffic. FRA flight plan filing shall be finished:

- at a FRA Arrival Connecting Point (A) or;
- at a specific FRA Intermediate Point (I) linked to an aerodrome according to RAD or;
- if no STAR is available or there is no requirement for a connecting point, at any FRA relevant Point within a required distance from the aerodrome, according to RAD, can be used.

12. FLIGHT PLAN FORM AUSTRIA

See following page.

© Austro Control GmbH

13. ANWEISUNGEN ZUM AUSFÜLLEN DES FLUGPLAN-FORMBLATTS

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

- Die Daten sind beginnend bei der ersten freien Stelle des jeweiligen Feldes einzusetzen. Nicht benützte Felder bzw. Stellen eines Feldes sind freizulassen.
- Alle Zeitangaben haben 4-stellig in UTC zu erfolgen.
- Voraussichtlich vergangene Flugzeiten (EET, TOTAL EET) sind 4-stellig (Stunden und Minuten) anzugeben.
- Unter "EMPFÄNGER" kann der Flugplanaufgeber im grauen Bereich vor FELD 3 zusätzlich gewünschte AMHS Adressen angeben (z.B. Büro der Fluglinie am Zielflugplatz).
- Unter der Bezeichnung "Flugplatz" werden auch andere Abflug- bzw. Landeplätze, die nicht Flugplatz sind, die jedoch von bestimmten Luftfahrzeugarten (z.B. Hubschrauber, Freiballone) verwendet werden, verstanden.
- Die FELDER 7-19 sind entsprechend den internationalen Vorschriften (ICAO DOC 4444 und EUROCONTROL NMOC Handbuch, Teil IFPS), ergänzt durch die von den einzelnen Staaten verlautbarten Vorschriften auszufüllen.
- Unter "Eingereicht von" ist der Name der Dienststelle, Firma oder der Person, die den Flugplan eingereicht hat, einzutragen. Bei persönlicher Flugplanabgabe ist das Flugplanformular vom Einreichenden (verantwortliche/r Pilot/in oder befugte Vertretung) zu unterschreiben.
- Unter "Erreichbar bis EOBT" kann eine Telefonnummer angegeben werden, um die Kontaktaufnahme zu erleichtern.
- Wird das Feld "Erbitte Beratung über FAX" angekreuzt, verschickt AIS/ARO Wien eine schriftliche Flugberatung (PIB) an die gewünschte FAX Nummer.

13.2. FELD 7: LUFTFAHRZEUGKENNUNG

13.2.1. Einzusetzen ist eine der folgenden, aus höchstens 7 alphanumerischen Zeichen bestehenden Luftfahrzeugkennungen, ohne Bindestriche oder Symbole:

13. INSTRUCTIONS FOR THE COMPLETION OF THE FLIGHT PLAN FORM

13.1. Adhere closely to the prescribed formats and manner of specifying data:

- Commence inserting data in the first space provided. Where excess space is available, leave unused spaces blank.
- Insert all clock times in 4 figures UTC.
- Insert all estimated elapsed times (EET, TOTAL EET) in 4 figures (hours and minutes).
- The shaded area under "ADDRESSES" preceding ITEM 3 may be used by the flight plan originator to indicate additionally requested AMHS addresses (e.g. airline office at the airport).
- The term "aerodrome" where used in the flight plan is intended to cover also sites other than aerodromes which may be used by certain types of aircraft (e.g. helicopters or manned free balloons).
- Complete ITEMS 7 to 19 according to international regulations (ICAO DOC 4444 and EUROCONTROL NMOC HANDBOOK, part IFPS), supplemented by the regulations published by individual states.
- Enter the name of the office, company or person who submitted the flight plan under "FILED BY". If the flight plan is submitted in person, the flight plan form must be signed by the submitter (pilot in command or authorized representative).
- A phone number can be entered under "CONTACT UNTIL EOBT" to make it easier to get in touch.
- If the box "REQUEST BRIEFING VIA FAX" is ticked, AIS/ARO Wien will send a written pre-flight information briefing to the desired FAX number.

13.2. ITEM 7: AIRCRAFT IDENTIFICATION

13.2.1. Insert one of the following aircraft identifications, not exceeding 7 alphanumeric characters and without hyphens or symbols:

- a) das Staatszugehörigkeits- oder multinationales Betreiber-Kennzeichen und Eintragungszeichen (z.B. OELAC, OE9435, 4XBCD), wenn
 - das verwendete Funktelefonierufzeichen allein aus dieser Kennung besteht (z.B. OELAC), oder diesem die ICAO Funkbezeichnung des Luftfahrzeughalters vorangesetzt wird (z.B. AUSTRIAN OELAC), oder
 - das Luftfahrzeug keine Funkausrüstung hat.
- b) die ICAO-Kennung des Luftfahrzeughalters, gefolgt von der Flugkennung (z.B. AUA802, KLM511, DLH213); In diesem Fall ist das Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen im FELD 18 unter "REG/..." anzugeben.
- c) Coderufzeichen, für militärische Luftfahrzeuge oder bei Such- und/oder Rettungseinsätzen (z.B. VIPER1, SAREX2, RESCUE3); In diesem Fall ist das Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen im FELD 18 unter "REG/..." anzugeben.

Anmerkung: Bei mehr als 7 Stellen sind die ersten 7 Stellen einzutragen. Weiters ist das komplette Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen im FELD 18 unter "REG/..." anzugeben.

13.2.2. Bei Formationsflügen ist die Luftfahrzeugkennung des führenden Luftfahrzeuges anzugeben. Im FELD 18 sind nach "REG/..." sämtliche Kennzeichen durch ein Leerzeichen getrennt anzugeben.

13.3. FELD 8a: FLUGREGELN

13.3.1. Einzusetzen ist einer der folgenden Buchstaben:

- I für Flüge, die zur Gänze nach Instrumentenflugregeln durchgeführt werden
- V für Flüge, die zur Gänze nach Sichtflugregeln durchgeführt werden
- Y für Flüge mit Flugregelwechsel, die nach Instrumentenflugregeln begonnen werden
- Z für Flüge mit Flugregelwechsel, die nach Sichtflugregeln begonnen werden

13.4. FELD 8b: ART DES FLUGES

13.4.1. Einzusetzen ist einer der folgenden Buchstaben:

- G bei Flügen der Allgemeinen Zivilluftfahrt
- M bei Militärflügen
 - Anmerkung:* "M" ist ebenfalls bei Flugbetrieb durch Zollbehörden oder Polizei einzutragen.
- N bei Flügen im Bedarfsluftverkehr
- S bei Flügen im Fluglinienverkehr
- X keine der o.a. Kategorien
 - Anmerkung:* Bei Verwendung von "X" sind im FELD 18 unter "RMK/..." nähere Angaben zum Flugvorhaben zu machen.

- a) the nationality or common mark and registration mark (e.g. OELAC, OE9435, 4XBCD, when:
 - in radiotelephony the call sign to be used by the aircraft will consist of this identification alone (e.g. OELAC), or preceded by the ICAO telephony designator for the aircraft operating agency (e.g. AUSTRIAN OELAC), or
 - the aircraft is not equipped with radio.
- b) the ICAO designator for the aircraft operator followed by the flight identification (e.g. AUA802, KLM511, DLH213); in this case the nationality or common mark and registration mark shall be inserted in ITEM 18, preceded by "REG/..."
- c) Coded call signs, for military aircraft or when performing search and rescue missions (e.g. VIPER1, SAREX2, RESCUE3); in this case the nationality or common mark and registration mark shall be inserted in ITEM 18 preceded by "REG/..."

Remark: If more than 7 characters the first 7 characters are to be inserted. Furthermore the complete nationality or common mark and registration mark shall be inserted in ITEM 18, preceded by "REG/,,,".

13.2.2. For formation flights the aircraft identification of the formation leader shall be inserted. All aircraft identifications shall be inserted in ITEM 18, separated by a space and preceded by "REG/..."

13.3. ITEM 8a: FLIGHT RULES

13.3.1. Insert one of the following letters:

- I if it is intended that the entire flight will be operated under the IFR
- V if it is intended that the entire flight will be operated under the VFR
- Y if the flight initially will be operated under the IFR, followed by one or more subsequent changes of flight rules
- Z if the flight initially will be operated under the VFR, followed by one or more subsequent changes of flight rules

13.4. ITEM 8b: TYPE OF FLIGHT

13.4.1. Insert one of the following letters:

- G if general aviation
- M if military
 - Remark:* Operators of customs or police aircraft shall also insert the letter M.
- N if non-scheduled air transport operation
- S if scheduled air service
- X if other than any of the defined categories above
 - Remark:* If the letter X is used, further details concerning the planned flight shall be indicated in ITEM 18 of the flight plan, preceded by "RMK/..."

13.5. FELD 9a und 9b: ANZAHL DER LUFTFAHRZEUGE und LUFTFAHRZEUGTYPE

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

13.5.2. Für die Luftfahrzeugtype ist eine der folgenden Varianten einzusetzen:

- die entsprechende Typenbezeichnung gemäß ICAO DOC 8643 AIRCRAFT TYPE DESIGNATORS
- "ZZZZ", wenn keine ICAO Typenbezeichnung festgelegt wurde oder bei Formationsflügen mit Luftfahrzeugen verschiedener Typen; zusätzlich ist in FELD 18 unter "TYP/..." die (Anzahl und) Type/n des/der Luftfahrzeuge/s anzugeben.
- Für bestimmte Luftfahrzeugarten sind folgende Bezeichnungen zu verwenden:
BALL bemannter Freiballon
GLID Segelflugzeug
SHIP Luftschiff
GYRO Mikro-/Ultraleichttragschrauber
ULAC Mikro-/Ultraleichtluftfahrzeug
UHEL Mikro-/Ultraleichthelikopter

13.6. FELD 9c: KATEGORIE FÜR WIRBELSCHLEPPENBILDUNG

13.6.1. Die Luftfahrzeugtypen werden nach ihrer höchstzulässigen Abflugmasse in 4 Kategorien mit zugehörigen Kennbuchstaben eingeteilt, und zwar:

- SUPER (J) - Luftfahrzeuge die als SUPER (J) in der aktuell gültigen Fassung des ICAO Doc 8643 „Aircraft Type Designators“ angeführt sind;
- HEAVY (H) - 136 000 KG oder mehr, ausgenommen die als SUPER (J) eingestufteten Luftfahrzeugmuster;
- MEDIUM (M) - weniger als 136 000 KG, jedoch mehr als 7000 KG;
- LIGHT (L) - 7000 KG oder weniger.

13.6.2. Der Kennbuchstabe für die Wirbelschleppenategorie ist durch Schrägstrich getrennt nach der Luftfahrzeugtypenkennung einzutragen.

13.7. FELD 10: AUSRÜSTUNG UND FÄHIGKEITEN

13.7.1. Einzusetzen sind Angaben zur betriebsbereiten Funk-, Navigations- und Überwachungs-ausrüstung sowie deren Nutzbarkeit. Die Angaben zur Überwachungs-ausrüstung sind nach einem Schrägstrich einzutragen, z.B.: VOF/A, SDE2FGHIJ5M1RWXYZ/B1D1G1L.

13.7.1.1. Die Fähigkeiten umfassen folgende Elemente:

- Vorhandensein einschlägiger betriebstüchtiger Ausrüstung an Bord des Luftfahrzeugs,
- Ausrüstung und Fähigkeiten entsprechend den Qualifikationen der Flugbesatzung und
- gegebenenfalls Genehmigung der zuständigen Behörde.

13.5. ITEM 9a and 9b: NUMBER OF AIRCRAFT and TYPE OF AIRCRAFT

13.5.1. Insert the number of aircraft, if more than one.

13.5.2. To indicate aircraft type, insert one of the following:

- the appropriate designator as specified in ICAO DOC 8643 AIRCRAFT TYPE DESIGNATORS
- "ZZZZ" if no such designator has been assigned, or in case of formation flights comprising more than one type: additionally the (numbers and) type(s) of aircraft shall be inserted in ITEM 18 preceded by "TYP/..."
- For certain aircraft types, the following special identifications shall be used:
BALL Manned free balloon
GLID Glider
SHIP Airship
GYRO Micro-/ultralight autogyro
ULAC Micro-/ultralight aircraft
UHEL Micro-/ultralight helicopters

13.6. ITEM 9c: WAKE TURBULENCE CATEGORY

13.6.1. Aircraft types are divided into four categories with corresponding indicators according to their maximum certificated take-off mass. The categories are:

- SUPER (J) - aircraft types listed as such in ICAO Doc 8643 "Aircraft Type Designators", latest edition;
- HEAVY (H) - all aircraft types of 136 000 KG or more, with the exception of aircraft types classified as SUPER (J);
- MEDIUM (M) - aircraft types of less than 136 000 KG but more than 7 000 KG; and
- LIGHT (L) - aircraft types of 7 000 KG or less.

13.6.2. The indicator for the wake turbulence category shall be inserted after the aircraft type designator, separated by an oblique stroke.

13.7. ITEM 10: EQUIPMENT AND CAPABILITIES

13.7.1. Insert information on relevant serviceable communication, navigation and surveillance equipment on board of the aircraft and their capabilities. Information on surveillance equipment shall be inserted after an oblique stroke, e.g.: VOF/A, SDE2FGHIJ5M1RWXYZ/B1D1G1L.

13.7.1.1. The capabilities comprise the following elements:

- presence of relevant serviceable equipment on board the aircraft,
- equipment and capabilities commensurate with flight crew qualifications and
- where applicable, authorisation from the appropriate authority.

13.7.2. FELD 10a: FUNKKOMMUNIKATION, NAVIGATION UND ANFLUGHILFEN - AUSRÜSTUNG UND FÄHIGKEITEN (max. 64 Stellen)

13.7.2.1. Einzusetzen ist:

- N wenn die Funk- und Navigationsausrüstung (COM, NAV, APCH) für die zu fliegende Strecke nicht vorhanden oder nicht betriebsbereit ist

oder

- S wenn die Standard-COM/NAV/Anflughilfe-Ausrüstung für die zu fliegende Strecke mitgeführt wird und betriebs-tüchtig ist.

Anmerkung: Die Standardausrüstung umfasst in Österreich ILS (L), VOR (O) und VHF RTF (V).

und/oder

- einer oder mehrere der in 13.7.2.2. angeführten Deskriptoren entsprechend der betriebs-tüchtigen COM/NAV/Anflughilfe-Ausrüstung und den verfügbaren Fähigkeiten.

13.7.2.2. Deskriptoren für COM/NAV/Anflughilfe-Ausrüstung:

- A GBAS (Ground Based Augmentation System) Landing 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
Sofern der Flug oder ein Teil des Fluges nach IFR durchgeführt wird, sind GNSS Empfänger angesprochen, die den Anforderungen des ICAO Annex 10 Vol 1 entsprechen. Bei Verwendung von "G" kann eine Beschreibung von erweiterten GNSS Fähigkeiten durch einen Abstand getrennt im FELD 18 unter "NAV/..." erfolgen, (z.B. NAV/GBAS SBAS).
- H HF RTF - High Frequency Radio Telephony
- I Trägheitsnavigation (Inertial Navigation)

13.7.2. ITEM 10a: RADIO COMMUNICATION, NAVIGATION AND APPROACH AID EQUIPMENT AND CAPABILITIES (max. 64 characters)

13.7.2.1. Insert:

- N if no COM/NAV/approach aid equipment for the route to be flown is carried, or the equipment is unserviceable;

or

- S if standard COM/NAV/approach aid equipment for the route to be flown is carried and serviceable.

Remark: In Austria standard equipment is considered to be ILS (L), VOR (O) and VHF RTF (V).

and/or

- one or more of the descriptors given in 13.7.2.2. to indicate the serviceable COM/NAV/approach aid equipment and capabilities available:

13.7.2.2. Descriptors for COM/NAV/Approach aid-Equipment:

- A GBAS (Ground Based Augmentation System) Landing 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
If any portion of the flight is planned to be conducted under IFR, it refers to GNSS receivers that comply with the requirements of ICAO Annex 10 Vol 1.
If the letter "G" is used, the types of external GNSS augmentation, if any, are specified in ITEM 18 preceded by "NAV/..." and separated by a space (e.g. 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 SATVOICE (INMARSAT) - Air Traffic Control Radio Telephony Satellite Communication via INMARSAT satellite network
- M2 ATC SATVOICE (MTSAT) - Air Traffic Control Radio Telephony Satellite Communication via MTSAT satellite network
- M3 ATC SATVOICE (IRIDIUM) - Air Traffic Control Radio Telephony Satellite Communication via IRIDIUM satellite network
- O VOR - VHF Drehfunkfeuer
- P1 CPDLC RCP 400
- P2 CPDLC RCP 240
- P3 SATVOICE RCP 400
- P4-P9 Reserviert für RCP
- R zugelassen für PBN (Performance Based Navigation)
Bei Verwendung von "R" hat eine genaue Beschreibung der PBN Fähigkeiten im FELD 18 unter "PBN/..." zu erfolgen
Anmerkung: 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 - zugelassen für Reduced Vertical Separation Minima
- X MNPS - zugelassen für Minimum Navigation Performance Specifications
- Y VHF RTF mit 8.33 kHz Kanalabstand
- Z sonstige mitgeführte Ausrüstung oder sonstige Fähigkeiten.
Bei Verwendung von "Z" sind weitere Angaben im FELD 18 unter der jeweils zutreffenden Abkürzung "COM/...", "DAT/..." oder "NAV/..." zu ergänzen.

(CPDLC - Controller Pilot Data Link Communication)

- J1 CPDLC ATN VDL Mode 2 - CPDLC Aeronautical Telecommunication Network VHF Digital Link Mode 2J
- 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 SATVOICE (INMARSAT) - Air Traffic Control Radio Telephony Satellite Communication via INMARSAT satellite network
- M2 ATC SATVOICE (MTSAT) - Air Traffic Control Radio Telephony Satellite Communication via MTSAT satellite network
- M3 ATC SATVOICE (IRIDIUM) - Air Traffic Control Radio Telephony Satellite Communication via IRIDIUM satellite network
- O VOR - VHF Omnidirectional Radio Range
- P1 CPDLC RCP 400
- P2 CPDLC RCP 240
- P3 SATVOICE RCP 400
- P4-P9 reserved for RCP
- R PBN (Performance Based Navigation) approved
If the letter "R" is used, the PBN levels that can be met shall be specified in ITEM 18, preceded by "PBN/...".
Remark: PBN equipment is mandatory for IFR flights in Europe. Only state aircraft are exempted. If "R" is missing "NAV/RNAVX" or - if applicable - "NAV/RNAV INOP" shall be inserted in ITEM 18, and additionally "Z" shall be inserted in ITEM 10a.
- 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 VHF RTF with 8.33 kHz channel spacing capability
- Z other equipment carried or other capabilities
If the letter "Z" is used, specify in ITEM 18 the other equipment carried or other capabilities, preceded by "COM/...", "NAV/..." and/or "DAT/...", as appropriate.

Anmerkung: Alle alphanumerischen Zeichen, die nicht in 13.7.2. angegeben sind, sind reserviert.

13.7.3. FELD 10b: AUSRÜSTUNG UND FÄHIGKEITEN FÜR DIE ÜBERWACHUNG (max. 20 Stellen)

13.7.3.1. Einzusetzen ist einer der folgenden Codes:

- N wenn keine Überwachungs-ausrüstung für die zu fliegende Strecke mitgeführt wird oder die Ausrüstung nicht betriebs-tüchtig ist; oder:
- einer oder mehrere der Deskriptoren in 13.7.3.2. Codes zur Beschreibung der betriebs-tüchtigen Überwachungs-ausrüstung und/oder -fähigkeiten an Bord:

13.7.3.2. Deskriptoren für Überwachungs-ausrüstung:

(Transponder Modus A und C)

- A Transponder Modus A (4 Ziffern - 4096 Codes)
- C Transponder Modus A (4 Ziffern - 4096 Codes) und Modus C

(Transponder Modus S)

- E Transponder Modus S, inklusive Fähigkeit für Luftfahr-zeugkennung, Druckhöhen und erweiterter Squitter (ADS-B) Fähigkeit
- H Transponder Modus S, inklusive Fähigkeit für Luftfahr-zeugkennung, Druckhöhen und verbesserter Sur-veillance Fähigkeit
- I Transponder Modus S, inklusive Fähigkeit für Luftfahr-zeugkennung, aber ohne Druckhöhenfähigkeit
- L Transponder Modus S, inklusive Fähigkeit für Luftfahr-zeugkennung, Druckhöhen, erweiterter Squitter (ADS-B) Fähigkeit und verbesserter Surveillance Fähigkeit
- P Transponder Modus S, inklusive Druckhöhenfähigkeit, aber ohne Fähigkeit für Luftfahrzeugkennung
- S Transponder Modus S, inklusive Fähigkeit für Luftfahr-zeugkennung und Druckhöhenfähigkeit
- X Transponder Modus S, weder mit Luftfahrzeugken-nungs-, noch der Druckhöhenfähigkeit

(ADS-B - Automatic Dependent Surveillance-Broadcast)

- B1 ADS-B mit festgelegter Sendefähigkeit von 1090 MHz ADS-B ("Out")
- B2 ADS-B mit festgelegter Sende- und Empfangsfähigkeit von 1090 MHz ADS-B ("Out" und "In")
- U1 ADS-B-Sendefähigkeit ("Out") mittels UAT (Universal Access Transceiver)
- U2 ADS-B-Sende- und Empfangsfähigkeit ("Out" und "In") mittels UAT (Universal Access Transceiver)
- V1 ADS-B-Sendefähigkeit ("Out") mittels VDL (VHF Digital Link) Mode 4
- V2 ADS-B-Sende- und Empfangsfähigkeit ("Out" und "In") mittels VDL (VHF Digital Link) Mode 4

(ADS-C - Automatic Dependent Surveillance - Contract)

- D1 ADS-C with FANS (Future Air Navigation System) 1/A Fähigkeiten
- G1 ADS-C with ATN (Aeronautical Telecommunication Network) Fähigkeiten

Anmerkung: Zusätzliche Surveillance Ausrüstung ist im FELD 18 unter "SUR/..." anzugeben.

Remark: Any alphanumeric characters not indicated above are reserved.

13.7.3. ITEM 10b: SURVEILLANCE EQUIPMENT AND CAPABILITIES (max 20 characters)

13.7.3.1. Insert one of the following descriptors:

- N if no surveillance equipment for the route to be flown is carried, or the equipment is unserviceable; or:
- one or more of the following descriptors in 13.7.3.2. to describe the serviceable surveillance equipment and/or capabilities on board:

13.7.3.2. Descriptors for surveillance equipment:

(SSR Modes A and C)

- A Transponder Mode A (4 digits - 4096 codes)
- C Transponder Mode A (4 digits - 4096 codes) and Mode C

(SSR Mode S)

- E Transponder Mode S, including aircraft identification, pressure-altitude and extended squitter (ADS-B) capa-bility
- H Transponder Mode S, including aircraft identification, pressure-altitude and enhanced surveillance capability
- I Transponder Mode S, including aircraft identification, but no pressure-altitude capability
- L Transponder Mode S, including aircraft identification, pressure-altitude, extended squitter (ADS-B) and enhanced surveillance capability
- P Transponder Mode S, including pressure-altitude, but no aircraft identification capability
- S Transponder Mode S, including both aircraft identifica-tion and pressure-altitude capability
- X Transponder Mode S with neither aircraft identification nor pressure-altitude capability

(ADS-B - Automatic Dependent Surveillance-Broadcast)

- B1 ADS-B with dedicated 1090 MHz ADS-B "out" capabil-ity
- B2 ADS-B with dedicated 1090 MHz ADS-B "out" and "in" capability
- U1 ADS-B "out" capability using UAT (Universal Access Transceiver)
- U2 ADS-B "out" and "in" capability using UAT (Universal Access Transceiver)
- V1 ADS-B "out" capability using VDL (VHF Digital Link) Mode 4
- V2 ADS-B "out" and "in" capability using VDL (VHF Digital Link) Mode 4

(ADS-C - Automatic Dependent Surveillance - Contract)

- D1 ADS-C with FANS (Future Air Navigation System) 1/A capabilities
- G1 ADS-C with ATN (Aeronautical Telecommunication Network) capabilities

Remark: Additional surveillance equipment should be listed in ITEM 18 following the indicator "SUR/..."

13.8. FELD 13a: ABFLUGPLATZ

13.8.1. Einzusetzen ist eine der folgenden Varianten:

- die 4-buchstabige ICAO Ortskennung des Abflugplatzes laut ICAO DOC 7910 LOCATION INDICATORS

oder wenn keine Ortskennung zugewiesen wurde:

- "ZZZZ" und folgende Angaben in Feld 18 beginnend mit Kenngruppe „DEP“:
- Bezeichnung und Ort des Abflugplatzes oder
- der erste Streckenpunkt oder ein Markierungsfunkfeuer, wenn das Luftfahrzeug nicht von einem Flugplatz gestartet ist
- oder, sofern der Flugplan von einem Luftfahrzeug im Flug aufgegeben wurde:
"AFIL" und in Feld 18 beginnend mit Kenngruppe „DEP“ die 4-stellige ICAO-Ortskennung der ATS-Stelle, von der die zusätzlichen Flugplandaten angefordert werden können.

13.9. FELD 13b: ZEIT

13.9.1. Einzusetzen ist:

- die voraussichtliche Abblockzeit (EOBT) bei einem vor dem Abflug aufgegebenen Flugplan

oder

- die aktuelle oder voraussichtliche Überflugzeit über dem Punkt der Strecke, von dem ab der Flugplan gelten soll, bei einem während des Fluges von einem Luftfahrzeug aufgegebenen Flugplan.

Anmerkung: "EOBT" 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.

13.10. FELD 15a: REISEGESCHWINDIGKEIT

13.10.1. 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 (z.B. K0830);
- als Mach-Zahl in Hundertstel (nächstes Hundertstel), ausgedrückt durch "M", gefolgt von 3 Ziffern, sofern dies von der zuständigen ATS Behörde vorgeschrieben ist (z.B. M082);

13.8. ITEM 13a: DEPARTURE AERODROME

13.8.1. Insert one of the following:

- the ICAO four-letter location indicator of the departure aerodrome as specified in DOC 7910 LOCATION INDICATORS

or if no location indicator has been assigned:

- "ZZZZ" and specify in item 18 preceded by "DEP/...":
 - name and location of the aerodrome; or
 - the first point of the route or the marker radio beacon, if the aircraft has not departed from an aerodrome;

- or, if the flight plan is received from an aircraft in flight: "AFIL", and specify, in item 18, the ICAO 4-letter indicator of the location of the ATS unit from which supplementary flight plan data can be obtained, preceded by DEP/.

13.9. ITEM 13b: TIME

13.9.1. Insert:

- the estimated off-block time (EOBT) for a flight plan submitted before departure

or

- the actual or estimated time over the first point of the route to which the flight plan applies, for a flight plan received from an aircraft in flight.

Remark: For IFR flights the EOBT marks the estimated point in time at which a movement correlating to the departure is planned to commence (e.g. taxi, push-back). For VFR flights it is the estimated point in time at which the aircraft is planned to be airborne.

13.10. ITEM 15a: CRUISING SPEED

13.10.1. Insert the true airspeed (TAS) for the first or the whole cruising portion of the flight, in terms of:

- Knots, expressed as "N" followed by 4 figures (e.g. N0485);
- Kilometers per hour, expressed as "K" followed by 4 figures (e.g. K0830);
- True Mach number, when so prescribed by the appropriate ATS authority, to the nearest hundredth of unit Mach, expressed as "M" followed by 3 figures (e.g. M082);

13.11. FELD 15b: FLUGHÖHE

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

- als Flugfläche, ausgedrückt durch "F", gefolgt von 3 Ziffern (z.B. F085, F100);
- als Flugfläche in Standard-Meter, in Zehn-Meter- Einheiten, ausgedrückt durch "S", gefolgt von 4 Ziffern (z.B. S1130);
- als Flughöhe (Altitude) in Hundert-Fuß-Einheiten, ausgedrückt durch "A", gefolgt von 3 Ziffern (z.B. A045, A100);
- als Flughöhe (Altitude) in Zehn-Meter-Einheiten, ausgedrückt durch "M", gefolgt von 4 Ziffern (z.B. M0840);
- "VFR" bei unkontrollierten VFR Flügen

13.12. FELD 15c: FLUGSTRECKE (einschließlich Änderung der Geschwindigkeit, der Flughöhe und/oder der Flugregeln)

13.12.1. Die nachfolgend angeführten Eintragungen sind zu verwenden und durch Zwischenräume (Leerzeichen) zu trennen.

13.12.2. ATS Strecke (2 bis 7 Zeichen)

13.12.2.1. Für die Beschreibung der Flugstrecke entlang von ATS-Strecken gilt:

- Einzusetzen ist die für die Strecke oder Teil der Strecke festgelegte Kurzbezeichnung einschließlich, wo zweckmäßig, der Kurzbezeichnung der Standard-instrumentenan- bzw. -abflugstrecke.
- Bei der Streckenbeschreibung entlang von ATS-Strecken muss folgende Abfolge eingehalten werden:
 - ATS-Strecke - Markanter Punkt - ATS-Strecke - Markanter Punkt - usw. (z.B.: Z209 KUSAM Z119 RONAG)
- Bei Flügen mit Abflugplatz in der FIR Wien muss die Streckenbeschreibung auf eine der folgenden Arten begonnen werden:
 - mit einer veröffentlichten SID
Anmerkung: SIDs, die von der Verwendung im Flugplan ausgeschlossen sind, haben einen entsprechenden Eintrag im "Remarks"-Feld der SID-Beschreibung, da deren Freigabe im Ermessen von ATC liegt.
 - mit dem Endpunkt einer veröffentlichten SID
 - mit einem speziellen Punkt, der mit dem Flugplatz nach den Regeln des RAD Appendix 5 verbunden ist.
- Bei Flügen mit Zielflugplatz in der FIR Wien muss die Streckenbeschreibung auf eine der folgenden Arten beendet werden:
 - mit einer veröffentlichten STAR
 - mit einem speziellen Punkt, der mit dem Zielflugplatz nach den Regeln des RAD Appendix 5 verbunden ist.

13.11. ITEM 15b: CRUISING LEVEL

13.11.2. Insert the planned cruising level for the first or the whole portion of the route to be flown, in terms of:

- Flight level, expressed as "F" followed by 3 figures (e.g. F085; F330);
- Standard metric level in tens of meters, expressed as "S" followed by 4 figures (e.g. S1130);
- Altitude in hundreds of feet, expressed as "A" followed by 3 figures (e.g. A045; A100);
- Altitude in tens of meters, expressed as "M" followed by 4 figures (e.g. M0840);
- "VFR" for uncontrolled VFR flights

13.12. ITEM 15c: ROUTE (including changes of speed, level and/or flight rules)

13.12.1. The conventions indicated below shall be used and each sub-item separated by a space (blank).

13.12.2. ATS route (2 to 7 characters)

13.12.2.1. Route for flights along designated ATS routes:

- Insert the coded designator assigned to the route or route segment including, where appropriate, the coded designator assigned to the standard departure or arrival route.
- The route description along ATS routes shall be in accordance with the following sequence:
 - ATS-route - Significant point - ATS-route - Significant point - etc. (e.g.: Z209 KUSAM Z119 RONAG)
- For flights with departure aerodrome within FIR Wien the route description shall be commenced using one of the following:
 - a published SID
Remark: SIDs explicitly excluded from FPL filing are marked accordingly in the "remarks" area of the SID description, as its clearance is dependent on ATC discretion.
 - the final point of a published SID
 - a specific point linked to an aerodrome according to the RAD Appendix 5.
- For flights with aerodrome of destination within FIR Wien the route description shall be ended using one of the following:
 - a published STAR
 - a specific point linked to an aerodrome according to the RAD Appendix 5.

13.12.3. SECSI FRA Luftraum

13.12.3.1. Für die Beschreibung der Flugstrecke im SECSI FRA Luftraum gilt:

- a) "DCT" darf ausschließlich für die Streckenbeschreibung innerhalb des SECSI FRA-Luftraums (siehe ENR 2.2 und ENR 6.8) sowie in jenen Fällen, die im Route Availability Document (RAD) ausdrücklich angeführt sind, verwendet werden.
- b) Bei Flügen mit Abflugplatz in der FIR Wien muss die Streckenbeschreibung auf eine der folgenden Arten begonnen werden:
 - mit einem FRA Abflugverbindungspunkt (D)
 - mit einem speziellen FRA Zwischenwegpunkt (I), der mit dem Flugplatz nach den Regeln des RAD Appendix 5 verbunden ist
 - mit einem beliebigen FRA relevanten Punkt, wenn keine SID verfügbar ist und kein entsprechender FRA Zwischenwegpunkt im RAD Appendix 5 vorgeschrieben ist
- c) Bei Flügen mit Zielflugplatz in der FIR Wien muss die Streckenbeschreibung auf eine der folgenden Arten beendet werden:
 - mit einem FRA Anflugverbindungspunkt (A)
 - mit einem speziellen FRA Zwischenwegpunkt (I), der mit dem Zielflugplatz nach den Regeln des RAD Appendix 5 verbunden ist
 - mit einem beliebigen FRA relevanten Punkt, wenn keine STAR verfügbar ist und kein entsprechender FRA Zwischenwegpunkt im RAD Appendix 5 vorgeschrieben ist

13.12.4. Angabe eines markanten Punkts (2 bis 11 Zeichen)

13.12.4.1. Einzusetzen ist eine der folgenden Varianten:

- a) die für den markanten Punkt festgelegte 2 bis 5-buchstabige Bezeichnung bzw. Kennung (z.B. ZW, INN, OSPEN)

oder

- b) wenn keine Bezeichnung (bzw. Kennung) festgelegt wurde, erfolgt die Angabe auf eine der folgenden Arten:
 - in vollen Graden (7 Zeichen)
2 Ziffern für die geographische Breite in Graden, gefolgt von "N" (Nord) oder "S" (Süd), gefolgt von 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), gefolgt von 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).

13.12.3. SECSI FRA airspace

13.12.3.1. Route for flights in SECSI FRA airspace:

- a) "DCT" shall only be used for route descriptions within SECSI FRA airspace (see ENR 2.2 and ENR 6.8) and in those cases explicitly listed in the Route Availability Document (RAD).
- b) For flights with departure aerodrome within FIR Wien the route description shall begin using one of the following methods:
 - a FRA Departure Connecting Point
 - a specific FRA Intermediate Point linked to an aerodrome according to the RAD, Appendix 5
 - if no SID is available or there is no requirement for a connecting point, any FRA relevant point can be used
- c) For flights with aerodrome of destination within FIR Wien the route description shall be ended using one of the following:
 - a FRA Arrival Connecting Point
 - a specific FRA Intermediate Point linked to an aerodrome according to the RAD Appendix 5
 - if no STAR is available or there is no requirement for a connecting point, any SECSI FRA significant point can be used.

13.12.4. Significant point (2 to 11 characters)

13.12.4.1. Insert one of the following:

- a) the coded designator (2 to 5 characters) assigned to the significant point (e.g. ZW, INN, OSPEN)

or

- b) if no coded designator has been assigned, one of the following ways:
 - Degrees only (7 characters)
2 figures describing latitude in degrees, followed by "N" (North) or "S" (South), followed by 3 figures describing longitude in degrees, followed by "E" (East) or "W" (West). Make up the correct number of figures, where necessary, by insertion of zeros (e.g. 46N078W, 08N005W).
 - Degrees and minutes (11 characters)
4 figures describing latitude in degrees and tens and units of minutes followed by "N" (North) or "S" (South), followed by 5 figures describing longitude in degrees and tens and units of minutes, followed by "E" (East) or "W" (West). Make up the correct number of figures, where necessary, by insertion of zeros (e.g. 4620N07805W, 0820N00531W).

- Richtung und Entfernung von einem Referenzpunkt
Die Bezeichnung des Referenzpunktes, gefolgt von der missweisenden Peilung (3 Ziffern) vom Referenzpunkt, gefolgt von der Entfernung in nautischen Meilen (3 Ziffern) vom Referenzpunkt.
Zur Vervollständigung der Datengruppe sind gegebenenfalls jeweils die ersten Stellen der Zifferngruppen mit Nullen aufzufüllen.
In Gebieten hoher geographischer Breite kann die rechtweisende Peilung verwendet werden, wenn die zuständige Behörde die Verwendung der missweisenden Peilung als unpraktisch erachtet.

- Bearing and distance from a reference point
The identification of the reference point, followed by the bearing from the point in the form of 3 figures giving degrees magnetic, followed by the distance from the point in the form of 3 figures expressing nautical miles. Make up the correct number of figures, where necessary, by insertion of zeros.

In areas of high latitude where it is determined by the appropriate authority that reference to degrees magnetic is impractical, degrees true may be used.

13.12.5. 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, gefolgt von Reisegeschwindigkeit und Reiseflughöhe - auch dann, wenn die Änderung nur einer dieser beiden Angaben geplant ist.

13.12.5. Change of speed or level (maximum 21 characters):

- Insert the point at which a change of speed (5% TAS or 0.01 Mach or more) or a change of level is planned to commence, followed by an oblique stroke and both the cruising speed and the cruising level without a space between them, even when only one of these quantities will be changed.

13.12.6. Flugregelwechsel (höchstens 3 Zeichen):

- Einzusetzen ist der Punkt, bei dem der Flugregelwechsel geplant ist, gefolgt von einem Zwischenraum, gefolgt von einer der folgenden Buchstabengruppen:
 - "VFR", bei einem Wechsel von IFR zu VFR (z.B.: LNZ VFR)
 - "IFR", bei einem Wechsel von VFR zu IFR (z.B.: SBG/N0280F110 IFR)

13.12.6. Change of flight rules (maximum 3 characters):

- Insert the significant point at which the change of flight rules is planned, followed by a space and one of the following:
 - "VFR", if from IFR to VFR (e.g. LNZ VFR)
 - "IFR", if from VFR to IFR (e.g. SBG/N0280F110 IFR)

13.12.7. Reisesteigflug (höchstens 28 Zeichen):

- Einzusetzen ist eine der folgenden Varianten:
 - der Buchstabe "C", gefolgt von einem Schrägstrich, gefolgt von dem Punkt, ab dem der Beginn des Reisesteigfluges geplant ist, gefolgt von einem Schrägstrich, gefolgt von der Geschwindigkeit während des Reisesteigfluges und den beiden Flughöhen, die während des Reisesteigfluges besetzt sind (z.B. C/48N050W/M082F290F350);
 - der Buchstabe "C", gefolgt von einem Schrägstrich, gefolgt von dem Punkt, ab dem der Beginn des Reisesteigfluges geplant ist, gefolgt von einem Schrägstrich, gefolgt von der Geschwindigkeit, die während des Reisesteigfluges beibehalten wird, gefolgt von der Flughöhe, über der der Reisesteigflug geplant ist, gefolgt von den Buchstaben "PLUS" (z.B. C/48N050W/M082F09PLUS).

13.12.7. Cruise climb (maximum 28 characters):

- Insert one of the following:
 - the letter C followed by an oblique stroke; followed by the point at which cruise climb is planned to start, followed by an oblique stroke; followed by the speed to be maintained during cruise climb, followed by the two levels defining the layer to be occupied during cruise climb (e.g. C/48N050W/M082F290F350);
 - the letter C followed by an oblique stroke; followed by the point at which cruise climb is planned to start, followed by an oblique stroke; followed by the speed to be maintained during cruise climb, followed by the level above which cruise climb is planned followed by the letters PLUS, without a space between them (e.g. C/48N050W/M082F290PLUS);

13.12.8. STAY-Indikator:

- Der STAY-Indikator wurde von IFPS eingeführt, um geplante Zeitverzögerungen während eines Fluges aufgrund besonderer en-route Aktivitäten (z.B. Trainingsflüge, Fotoflüge, etc) in die Flugstrecke einarbeiten zu können.
- Der STAY-Indikator darf in Verbindung mit jedem markanten Punkt der Flugroute verwendet werden, aber nicht in Verbindung mit einer SID oder STAR.
- Wenn für einen Flug spezielle Aktivitäten in einem Gebiet oder über einem Flugplatz geplant sind, kann der STAY-Indikator in der Route zwischen dem Beginn und dem Ende der STAY-Aktivität verwendet werden.
- Der STAY-Indikator darf nur für Flüge innerhalb der IFPZ verwendet werden.
- Die Zeitangabe im STAY-Indikator muss kleiner sein als die voraussichtliche Gesamtflugdauer des Fluges.
- Der Grund für die en-route Aktivität muss im FELD 18 des Flugplans unter "STAYINFO/..." angegeben werden.
- Es ist auch möglich, eine Zeitverzögerung oder Wartekunde durch die Verwendung von "DLE/..." im FELD 18 anzuzeigen.
Die Gründe für die Verwendung von STAY anstatt von DLE sind folgende:
 - STAY wird in FELD 15 verwendet, wo Informationen zu Streckenführung und Flugbahn verfügbar sind.
 - Die Verwendung von STAY im FELD 15 ermöglicht das Anzeigen von vertikalen Abweichungen während der Aktivität.
 - Die Verwendung von STAY im FELD 15 ermöglicht es, ein Gebiet (zwischen zwei Punkten) anzuzeigen, in dem die Aktivität stattfinden wird, und nicht nur einen Punkt.
 - Die Verwendung von STAY im FELD 15 bietet die Möglichkeit, Trainingsaktivitäten auf einem Flugplatz anzuzeigen, auf dem ein Trainingsflug Übungsanflüge durchführen möchte.
 - Die Verwendung von STAY im FELD 15 ermöglicht es, Kreisflüge korrekt anzuzeigen, z.B. bei einem Flug, der mehrfach den "DLE/" Punkt überfliegt.

13.13. FELD 16a: ZIELFLUGPLATZ

13.13.1. Einzusetzen ist eine der folgenden Varianten:

- die 4-buchstabile ICAO Ortskennung des Zielflugplatzes laut ICAO DOC 7910 LOCATION INDICATORS

oder wenn keine Ortskennung zugewiesen wurde:

- "ZZZZ"; zusätzlich ist in FELD 18 beginnend mit Kenngruppe "DEST/..." der Name und die Position (Koordinaten in Graden und Minuten oder missweisender Kurs und Entfernung vom nächsten markanten Punkt) des Zielflugplatzes einzusetzen.

13.12.8. STAY indicator:

- The STAY indicator has been introduced by the IFPS to enable time delays associated with certain special en-route activities such as training flights and photographic missions etc. to be entered into the route of a flight plan.
- The STAY indicator may be used in association with any significant point in the route, including the first and last points, but it may not be associated with a SID/STAR designator.
- Where a flight plans to carry out special activities in an area or over an aerodrome, the STAY indicator may be used in the route between the point of entry of the STAY activity and the point of exit of the STAY activity.
- The STAY indicator shall only be used for those flights that are completely within the IFPZ.
- The time given in the STAY indicator shall be less than the total estimated elapsed time of the flight.
- The STAY reason shall be indicated in ITEM 18 of the flight plan under "STAYINFO/...".
- It is also possible to indicate an en-route delay or holding with the use of "DLE/..." in ITEM 18 of the flight plan. The rationale for using the STAY as opposed to the DLE is the following:
 - The STAY is implemented within ITEM 15 where routing and trajectory related information is extracted.
 - The use of ITEM 15 and STAY provides the ability to indicate a vertical deviation during the course of the activity.
 - The use of ITEM 15 and STAY provides the ability to indicate an area (between two points) where the activity will take place as opposed to a single point.
 - The use of ITEM 15 and STAY provides the possibility to indicate training activity taking place at an aerodrome where a training flight may wish to make some practice approaches.
 - The use of ITEM 15 and STAY provides the ability to make a correct indication(s) for circular flights i.e. a flight which may pass overhead the "DLE/" point more than once.

13.13. ITEM 16a: DESTINATION AERODROME

13.13.1. Insert one of the following:

- the ICAO four-letter location indicator of the destination aerodrome as specified in DOC 7910 LOCATION INDICATORS

or, if no location indicator has been assigned:

- "ZZZZ"; additionally specify in ITEM 18 the name and location (coordinates given in degrees and minutes or bearing and distance from the nearest significant point) of the destination aerodrome preceded by "DEST/...".

13.14. FELD 16b: VORAUSSICHTLICHE GESAMTFLUG-
DAUER

13.14.1. Einzusetzen ist die voraussichtliche Gesamtflugdauer (total estimated elapsed time, siehe 1. Begriffsbestimmungen) in Stunden und Minuten.

13.15. FELD 16c: ZIELAUSWEICHFLUGPLATZ

13.15.1. Einzusetzen ist eine der folgenden Varianten:

- die 4-buchstabile ICAO Ortskennung des Zielausweichflugplatzes laut ICAO DOC 7910 LOCATION INDICATORS

oder, wenn dem Zielausweichflugplatz keine ICAO Ortskennung zugeordnet wurde,

- "ZZZZ"; zusätzlich ist in FELD 18 beginnend mit Kenngruppe „ALTN/...“ der Name und die Position (Koordinaten in Graden und Minuten oder missweisender Kurs und Entfernung vom nächsten markanten Punkt) des Zielausweichflugplatzes einzusetzen.

13.16. FELD 18: SONSTIGE INFORMATIONEN

13.16.1. Einzusetzen ist:

- DOF/ (das geschätzte Abblockdatum bzw. Datum des Fluges - in der Form YYMMDD)

und

- sonstige Angaben, die erforderlich sind, unter Voransetzung der jeweils zutreffenden unten angegebenen Kurzbezeichnung, in der nachstehenden Reihenfolge, jeweils gefolgt von einem Schrägstrich und den aufzuzeichnenden Informationen.

13.16.2. Folgende Kurzbezeichnungen können verwendet werden:

- **STS/** Angaben über einen Grund für Sonderbehandlung durch ATS (siehe ENR 1.9, Punkt 1.1.6. für Details);
- **PBN/** Angaben bezüglich RNAV und/oder RNP Fähigkeiten (siehe 13.16.2.1. für Details);
- **NAV/** Wichtige Angaben betreffend Navigationsausrüstung, welche nicht unter "PBN/..." beschrieben werden, sofern dies von der zuständigen ATS Behörde verlangt wird. Unter NAV/ ist die GNSS-Erweiterung einzutragen, wobei zwei oder mehr Erweiterungsmethoden jeweils mit einem Abstand zu trennen sind (z.B. NAV/GBAS SBAS).
Stützt sich das zugelassene P-RNAV für die Bestimmung der Position ausschließlich auf VOR/DME, ist EURPRNAV einzutragen.
Anmerkung: Bei Verwendung von "NAV/..." ist "Z" im FELD 10a einzutragen.

13.14. ITEM 16b: TOTAL ESTIMATED ELAPSED TIME (TOTAL EET)

13.14.1. Insert the total estimated elapsed time (see 1. Definitions) using hours and minutes.

13.15. ITEM 16c: DESTINATION ALTERNATE AERODROME

13.15.1. Insert one of the following:

- the ICAO four-letter location indicator of the destination alternate aerodrome as specified in DOC 7910 LOCATION INDICATORS

or, if no ICAO Location Indicator has been assigned to the destination alternate aerodrome,

- "ZZZZ"; additionally specify in ITEM 18 the name and location (coordinates given in degrees and minutes or bearing and distance from the nearest significant point) of the destination alternate aerodrome preceded by "ALTN/...".

13.16. ITEM 18: OTHER INFORMATION

13.16.1. Insert:

- DOF/ (the estimated off-block date / date of flight - in the form YYMMDD)

and

- any other necessary information in the sequence shown hereunder, in the form of the appropriate indicator selected from those defined hereunder followed by an oblique stroke and the information to be recorded.

13.16.2. The following indicators may be used:

- **STS/** Reason for special handling by ATS (see ENR 1.9, item 1.1.6. for details);
- **PBN/** Indication of RNAV and/or RNP capabilities (see 13.16.2.1. for details);
- **NAV/** Significant data related to navigation equipment, other than specified in "PBN/...", as required by the appropriate ATS authority. Indicate GNSS augmentation with a space between two or more methods of augmentation (e.g. NAV/GBAS SBAS).
Indicate EURPRNAV if the aircraft approved P-RNAV relies solely on VOR/DME for the determination of position.
Remark: When specifying "NAV/..." insert "Z" in ITEM 10a.

- **COM/** Angaben betreffend COM Ausrüstung und -fähigkeiten, welche nicht in FELD 10a eingetragen werden können (z.B. COM/EXM833).
Anmerkung: Bei Verwendung von "COM/..." ist "Z" im FELD 10a einzutragen.
- **DAT/** Angaben betreffend Datenkommunikationsausrüstung und -fähigkeiten, sofern nicht in Feld 10a angegeben, oder „CPDLCX“ zur Angabe der von der Pflicht zur Ausrüstung mit CPDLC-ATN-B1 gewährten Ausnahme.
Anmerkung: Bei Verwendung von "DAT/..." ist "Z" im FELD 10a einzutragen.
- **SUR/** Angaben betreffend Überwachungsausrüstung und -fähigkeiten, sofern nicht in Feld 10b angegeben. Angabe von allen für den Flug geltenden RSP-Spezifikationen unter Verwendung der jeweiligen Kennungen ohne Leerzeichen. Mehrere RSP-Spezifikationen sind durch ein Leerzeichen voneinander zu trennen (z.B. SUR/RSP180 RSP400).
- **DEP/** Name und Position (Koordinaten in Grad und Minuten oder missweisender Kurs und Entfernung vom nächsten markanten Punkt) des Abflugplatzes, wenn in FELD 13 "ZZZZ" eingetragen ist. Wenn in Feld 13 "AFIL" angegeben ist, die ATS-Stelle, von der zusätzliche Flugplandaten angefordert werden können.
- **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.
- **REG/** Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen, wenn dieses mit der in FELD 7 eingetragenen Luftfahrzeugkennung nicht übereinstimmt bzw. bei Flügen im RVSM Luftraum.
- **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).
Anmerkung: Die Angabe der voraussichtlichen Flugdauer bis zum Grenzüberflug der FIR WIEN ist nur dann erforderlich, wenn die Bestimmungen der angrenzenden Staaten dies verlangen.
- **SEL/** SELCAL Code
- **TYP/** Luftfahrzeugtype, wenn in FELD 9 "ZZZZ" eingetragen ist oder die Anzahl (sofern notwendig) und Typen der Luftfahrzeuge bei Formationsflügen mit Luftfahrzeugen verschiedener Typen, getrennt durch einen Abstand (z.B. TYP/2C182 3P28R);
- **COM/** Indicate communication equipment and capabilities not specified in Item 10 a (e.g.COM/EXM833).
Remark: When specifying "COM/..." insert "Z" in ITEM 10a.
- **DAT/** Indicate data communication equipment and capabilities not specified in ITEM 10 a or "CPDLCX" to indicate exemption granted from the requirement to be equipped with CPDLC-ATN-B1.
Remark: When specifying "DAT/..." insert "Z" in ITEM 10a.
- **SUR/** Indicate surveillance equipment and capabilities not specified in ITEM 10b. Indicate as many RSP specification(s) as apply to the flight, using designator(s) with no space. Multiple RSP specifications are separated by a space (e.g. SUR/RSP180 RSP400).
- **DEP/** Name and location (coordinates showing degrees and minutes or bearing and distance from the next significant point) of departure aerodrome, if "ZZZZ" is inserted in ITEM 13. If "AFIL" is inserted in item 13, indicate the ATS unit from which supplementary flight plan data can be obtained.
- **DEST/** Name and location (coordinates showing degrees and minutes or bearing and distance from the next significant point) of destination aerodrome, if "ZZZZ" is inserted in ITEM 16.
- **REG/** The nationality or common mark and registration mark of the aircraft, if different from the aircraft identification in ITEM 7 or when operating in RVSM airspace.
- **EET/** Significant points or FIR boundary designators and accumulated estimated elapsed times from take-off to such points or FIR boundaries, when so prescribed on the basis of regional air navigation agreements, or by the appropriate ATS authority (e.g. EET/MIKOV0024, EET/LKAA0117).
Remark: Boundary crossing estimates for flights crossing the boundary of FIR Wien are not required to be indicated in the flight plan unless otherwise required by adjacent States.
- **SEL/** SELCAL Code
- **TYP/** Type of aircraft, if "ZZZZ" is inserted in ITEM 9 or the number (if necessary) and types of aircraft of a formation flight with different aircraft types, separated by one space (e.g. TYP/2C182 3P28R).

- **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);
- **DLE/** Enroute Verspätung/en bzw. Warterunde/n; Der markante Punkt/die markanten Punkte auf der Strecke, wo die Verspätung geplant ist, gefolgt von der Länge der Verspätung in der Form "hhmm" (z.B. DLE/LNZ0035) ist/sind anzugeben.
- **OPR/** ICAO Bezeichnung oder Name des Luftfahrzeughalters, wenn dieser nicht aus der in FELD 7 eingetragenen Luftfahrzeugkennung hervorgeht.
- **ORGN/** 8-stellige AMHS Adresse oder andere gleichwertige Kontaktdaten des Flugplanaufgebers
- **PER/** Leistungsdaten des Luftfahrzeuges (1 Buchstabe), wenn dies von der zuständigen ATS Behörde verlangt wird.
- **ALTN/** Name und Position (Koordinaten in Grad und Minuten bzw. missweisender Kurs und Entfernung vom nächsten markanten Punkt) des/der Ausweichzielflugplatzes/plätze, wenn in FELD 16 "ZZZZ" eingetragen ist.
oder
ICAO Ortskennung für weitere Ausweichzielflugplätze, wenn mehr als 2 Ausweichzielflugplätze angegeben werden bzw., wenn dem/n zusätzlichen Ausweichzielflugplatz/plätzen keine ICAO Ortskennung zugeordnet wurde, der Name und die Position (Koordinaten in Grad und Minuten bzw. missweisender Kurs und Entfernung vom nächsten markanten Punkt) des/der Ausweichzielflugplatzes/plätze;
- **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;
- **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;
- **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 YPPH).

- **CODE/** Aircraft address (expressed in the form of an alphanumerical code of six hexadecimal characters) when required by the appropriate ATS authority (e.g. "CODE/F00001" is the lowest aircraft address contained in the specific block administered by ICAO).
- **DLE/** Enroute delay or holding, insert the significant point(s) on the route where a delay is planned to occur, followed by the length of delay using four-figure time in hours and minutes (e.g. DLE/LNZ0035).
- **OPR/** ICAO designator or name of the aircraft operating agency, if different from the aircraft identification in ITEM 7.
- **ORGN/** The originator's 8 letter AMHS address or other appropriate contact details.
- **PER/** Aircraft performance data, indicated by a single letter, if so prescribed by the appropriate ATS authority.
- **ALTN/** Name and location (coordinates showing degrees and minutes or bearing and distance from the next significant point) of destination alternate aerodrome(s), if "ZZZZ" is inserted in ITEM 16
or
ICAO location indicator for additional destination alternate aerodromes, if more than 2 destination alternate aerodromes shall be inserted, or, if the additional destination alternate aerodromes have not been assigned a location indicator, name and location (coordinates showing degrees and minutes or bearing and distance from the next significant point) of additional destination alternate aerodrome(s);
- **RALT/** ICAO location indicator(s) for en-route alternate aerodrome(s) or name(s) and position(s) (coordinates showing degrees and minutes or bearing and distance from the next significant point) of en-route alternate aerodrome(s), if no ICAO location indicator is allocated to the en-route alternate aerodrome(s);
- **TALT/** ICAO location indicator(s) for take-off alternate or name and position (coordinates showing degrees and minutes or bearing and distance from the next significant point) of take-off alternate aerodrome, if no ICAO location indicator is allocated to the take-off alternate aerodrome;
- **RIF/** The route details to the revised destination aerodrome, followed by the ICAO four-letter location indicator of the aerodrome. The revised route is subject to re-clearance in flight (e.g. RIF/DTA HEC KLAX, RIF/ESP G94 CLA YPPH).

- **RVR/** Mindestanforderungen an die Pistensichtweite (Runway Visual Range) in Metern, ausgedrückt in 3 Ziffern;
- **RMK/** Angaben in Klartext, die von der zuständigen ATS Behörde verlangt oder als notwendig erachtet werden, sowie allgemeine Informationen gemäß ICAO.
- **STAYINFOn/** Beschreibung der en-route Aktivität, wenn im FELD 15 ein STAY Indikator verwendet wird (z.B. STAYINFO1/CALIBRATION OF LNZ VOR).
- **RFP/Qn** Ersatzflugplan entsprechend den verlautbarten Vorschriften für Ersatzflugpläne (z.B. RFP/Q1);

13.16.2.1. PBN/ Angaben bezüglich RNAV und/oder RNP Fähigkeiten, wobei bis zu 8 der folgenden Einträge möglich sind (maximal 16 Zeichen):

(RNAV Specifications)

- A1 RNAV 10 (RNP 10)
- B1 RNAV 5 - alle zugelassenen Sensoren
- B2 RNAV 5 - GNSS
- B3 RNAV 5 - DME/DME
- B4 RNAV 5 - VOR/DME
- B5 RNAV 5 - INS oder IRS
- B6 RNAV 5 - LORAN C
- C1 RNAV 2 - alle zugelassenen Sensoren
- C2 RNAV 2 - GNSS
- C3 RNAV 2 - DME/DME
- C4 RNAV 2 - DME/DME/IRU
- D1 RNAV 1 - alle zugelassenen Sensoren
- D2 RNAV 1 - GNSS
- D3 RNAV 1 - DME/DME
- D4 RNAV 1 - DME/DME/IRU

(RNP Specifications)

- L1 RNP 4
- O1 Basic RNP 1 - alle zugelassenen Sensoren
- 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.

- **RVR/** minimum runway visual range requirement for the flight expressed in meters;
- **RMK/** Any other plain-language remarks when required by the appropriate ATS authority or deemed necessary, as well as general information according ICAO.
- **STAYINFOn/** Description of the en-route activity, if a STAY indicator is present in ITEM 15 (e.g. STAYINFO1/CALIBRATION OF LNZ VOR).
- **RFP/Qn** Replacement flight plan according to the published regulations for replacement flight plans

13.16.2.1. PBN/ Indication of RNAV and/or RNP capabilities include up to a maximum of 8 entries of the descriptors below (a total of not more than 16 characters):

(RNAV Specifications)

- 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 1 - DME/DME/IRU

(RNP Specifications)

- 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)

Remark:

- When using B1, B2, C1, C2, D1, D2, O1 or O2 insert "G" in ITEM 10a.
- When using B1, B3, B4, C1, C3, C4, D1, D3, D4, O1, O3 or O4 insert "D" in ITEM 10a.
- When using B1 or B4 insert "O" or "S" in ITEM 10a.
- When using B1, B5, C1, C4, D1, D4, O1 or O4 insert "I" in ITEM 10a.

13.17. FELD 19: ERGÄNZENDE ANGABEN

- E/ HÖCHSTFLUGDAUER
Angabe der kraftstoffbedingten Höchstflugdauer in Stunden und Minuten mit 4 Ziffern.
- 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.
- S/ ÜBERLEBENS AUSTRÜSTUNG
Wenn keine Überlebensausrüstung 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 Lichtern
 - 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 es keine Bemerkungen zur Notausrüstung gibt. Andernfalls sind sonstige Notausrüstung oder Bemerkungen zur vorhandenen Notausrüstung einzutragen.
- C/ VERANTWORTLICHER PILOT
Einzutragen ist der Name des verantwortlichen Piloten.

13.17. ITEM 19: SUPPLEMENTARY INFORMATION

- E/ ENDURANCE
Insert a 4-figure group giving the fuel endurance in hours and minutes.
- P/ PERSONS ON BOARD
Insert the total number of persons (passengers and crew) on board, when required by the appropriate ATS authority. Insert TBN (to be notified) if the total number of persons is not known at the time of filing.
- R/ EMERGENCY RADIO
Cross out the relevant letter, if the equipment is not available.
 - U UHF frequency 243.0 MHz
 - V VHF frequency 121,5 MHz
 - E ELT
- S/ SURVIVAL EQUIPMENT
Cross out all indicators if survival equipment is not carried. Otherwise, the corresponding letter is to be deleted if the respective emergency equipment is not available.
 - P Polar
 - M Maritime
 - D Desert
 - J Jungle
- J/ JACKETS
Cross out all indicators if life jackets are not carried. Otherwise, the corresponding letter is to be deleted if the respective life jackets are not available.
 - L life jackets with lights
 - F life jackets with fluorescein
 - U life jackets with UHF radio capability
 - V life jackets with VHF radio capability
- D/ DINGHIES
Cross out indicators "D" and "C" if no dinghies are carried or insert number of dinghies carried and insert total capacity, in persons, of all dinghies carried.
Cross out indicator "C" if dinghies are not covered; and insert colour of dinghies if carried.
- A/ AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS
Insert colour of aircraft and significant markings.
- N/ REMARKS
Cross out indicator "N" if no remarks or indicate any other survival equipment carried and any other remarks regarding survival equipment.
- C/ PILOT IN COMMAND
Insert name of pilot-in-command.