



DFS Deutsche Flugsicherung

# NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

56. JAHRGANG

LANGEN, 13. MÄRZ 2008

NfL I 70 / 08

## Bekanntmachung von Einzelheiten über Arten, Inhalt, Form, Abgabe, Annahme, Aufhebung und Änderung von Flugplänen

Vom 19.02.2008

Auf Grund des § 25 Abs. 3 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580), zuletzt geändert durch die Zweite Verordnung zur Änderung des Luftverkehrs-Ordnung und der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 28. Oktober 2000 (BGBl. I, S. 1494), gibt die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH bekannt:

### Bekanntmachung von Einzelheiten über Arten, Inhalt, Form, Abgabe, Annahme, Aufhebung und Änderung von Flugplänen

#### I. Begriff, Zweck und Arten des Flugplans

##### 1. Begriff und Zweck des Flugplans

Der Flugplan ist die Zusammenstellung der zu übermittelnden, vorgeschriebenen Angaben über den beabsichtigten Flug eines Luftfahrzeugs. Diese Angaben dienen der Unterrichtung der zuständigen Flugverkehrskontrollstellen und ermöglichen die Überwachung des Fluges im Rahmen der Flugverkehrskontrolle sowie des Fluginformations- und des Flugalarmdienstes.

Es wird darauf hingewiesen, dass Teile des der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH zur Verfügung gestellten Flugplans (ausschl. Flugplanfelder 7-16), sowie Aktualisierungen hierzu, gemäß §§ 16 Abs. 1 Nr. 2 und 17 Abs. 1 Bundesdatenschutzgesetz übermittelt werden, wenn der jeweilige Empfänger ein berechtigtes Interesse an der Kenntnis dieser Daten glaubhaft darlegt.

Sofern der Flugplanaufgeber ein schutzwürdiges Interesse an dem Abschluss der Übermittlung geltend machen möchte, wird gebeten, dies der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH schriftlich unter Angabe von Gründen spätestens 14 Tage vor Antritt des Fluges an folgende Anschrift mitzuteilen:

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, AIS-C, Stützelackenberg 12-14, 60489 Frankfurt/Main

#### 2. Arten des Flugplans

##### 2.1 Einzelflugplan

Für jeden einzelnen Flug, für den die Flugplanabgabe vorgeschrieben ist oder für den der Luftfahrzeugführer einen Flugplan übermitteln möchte, ist ein gesonderter Flugplan aufzugeben. Als einzelner Flug gelten hierbei sowohl Flüge vorhaben, an denen mehrere Luftfahrzeuge im Verband teilnehmen, als auch die einzelnen Flugabschnitte für Flüge mit Zwischenlandungen.



2.2	<p>Dauerflugplan</p> <p>Bei mehreren, mindestens aber zehn vom gleichen Luffahrzeughalter beabsichtigten Flügen nach Instrumentenflugregeln kann ein Dauerflugplan aufgegeben werden, sofern diese Flüge regelmäßig, gleichartig und mindestens einmal in der Woche stattfinden sollen.</p>	2.4	<p>Bei mehreren Luffahrzeugen ist das Eintragungszeichen des führenden oder des zuerst startenden Luffahrzeugs anzugeben; die Eintragungszeichen weiterer Luffahrzeuge sind in Feld 18 mit der Kenngruppe "REG/" aufzuführen.</p>
<b>II.</b>	<p><b>Inhalt und Form des Flugplans</b></p> <p>Es ist das ICAO Flugplanformblatt der DFS oder ein durch Computer erstelltes Flugplanformblatt zu verwenden.</p>	<b>3.</b>	<p><b>Feld Typ 8 Flugregeln und Art des Fluges</b></p> <p>Für die Angaben zu Flugregeln und Art des Fluges sind höchstens zwei Buchstaben zulässig.</p> <p>Für die Angabe der Flugregel ist einer der folgenden Buchstaben zu verwenden:</p> <p>I für Flüge nach Instrumentenflugregeln  V für Flüge nach Sichtflugregeln  Y für Flüge mit Flugregelwechsel, die nach Instrumentenflugregeln begonnen werden  Z für Flüge mit Flugregelwechsel, die nach Sichtflugregeln begonnen werden.</p> <p>Weitere Einzelheiten über Wechsel der Flugregel sind in Feld 15 (Flugstrecke) aufzuführen.</p> <p>VFR-Flüge bei Nacht sind durch den Eintrag "RMK/N VFR NIGHT" in Feld 18 zu kennzeichnen.</p> <p>Flüge des operationellen Luftverkehrs sind im Feld 18 durch den Eintrag "RMK/OAT" zu kennzeichnen. Weitere Einzelheiten über Wechsel zwischen OAT und GAT sind ggf. in Feld 15 (Flugstrecke) aufzuführen.</p> <p>Zur Kennzeichnung der Art des Fluges ist einer der folgenden Buchstaben zu verwenden:</p> <p>S planmäßige Flüge  N nichtplanmäßige Flüge  G Flüge der Allgemeinen Luftfahrt  M militärische Flüge  X andere Flüge</p> <p>Bei der Verwendung des Buchstaben "X" sind im Feld 18 mit der Kenngruppe "RMK/" nähere Angaben zum Flugvorhaben zu machen.</p> <p>Beispiel:  RMK/LIC TG ("touch-and-go")  RMK/LIC LA ("low approach")</p> <p>Weitere Erklärungen zum Übungsflug sind möglich.</p> <p>Beispiel:  RMK/several APCH at EDDK for 01:30HR</p>
<b>1.</b>	<p><b>Feld Typ 3 Meldungskennung</b></p> <p>Als Meldungskennung ist für den Flugplan die Kenngruppe "FPL" einzutragen. Im Flugplanformblatt der DFS ist diese Kennung bereits eingetragen.</p>	3.1	
<b>2.</b>	<p><b>Feld Typ 7 Luffahrzeugkennung</b></p> <p>Als Luffahrzeugkennung sind folgende, aus höchstens sieben alphanumerischen Zeichen bestehende Angaben zulässig:</p> <p>Eintragungszeichen</p> <p>a. bei Flugzeugen, Drehflüglern, Luftschriften, Motorseglern, Luftsportgeräten und bemannten Freiballonen; z. B. DMONA  b. bei Segelflugzeugen mit der zugeordneten Kennzahl; z. B. D1234  c. bei bemannten Freiballonen mit dem zugeordneten Namen; z. B. DLUDWIG</p> <p>Besteht das Eintragungszeichen für einen bemannten Freiballon aus mehr als 7 Zeichen, ist die Buchstabengruppe "ZZZZ" anzugeben und das vollständige Eintragungszeichen in Feld 18 mit der Kenngruppe "REG/" aufzuführen.</p> <p>die für das Luffahrtunternehmen von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) festgelegte Abkürzung in Verbindung mit der vom Luffahrtunternehmen zugeordneten Kennzeichnung des Fluges; z. B. LTU1203</p> <p>ein für militärische Luffahrzeuge benutztes Funkrufzeichen; z. B.: HAWK33A</p> <p>Diese Rufzeichen sind nur nach vorheriger Koordination mit dem Luftwaffenamt (LwA), Abteilung Flugbetrieb, in der Bundeswehr zu verwenden.</p>	3.1.1	
2.1		3.1.2	
2.2		3.2	
2.3		3.2.1	

5.1	Ausrüstung mit Funkgeräten und Funknavigationsgeräten für Strecken- und Anflugnavigation: S wenn die Standardausrüstung (VHF RTF, ADF, VOR und ILS) mitgeführt wird und betriebsbereit ist; N wenn keine Ausrüstung vorhanden, oder eine vorhandene Ausrüstung nicht betriebsbereit ist oder eine vorhandene Ausrüstung vom Luffahrzeugführer nicht benutzt werden darf.
5.1.1	Einer oder mehrere der nachfolgend aufgeführten Buchstaben entsprechend der vorhandenen und benutzbaren Ausrüstung: A nicht zugeordnet B nicht zugeordnet C LORAN C D DME E nicht zugeordnet F ADF G (GNSS) H HF RTF I Inertial Navigation J Data Link (siehe 5.1.2) K (MLS) L ILS M Omega O VOR P P-RNAV Q nicht zugeordnet R RNP type certification T TACAN U UHF RTF V VHF RTF W RVSM X wenn vorgeschrieben von ATS Y 8.33 Radio spacing Z andere Ausrüstung (siehe 5.1.3)
5.1.2	Wird der Buchstabe "J" verwendet, sind ergänzende Angaben in Feld 18 mit der Kenngruppe "DAT/" gefolgt von einem oder mehreren Buchstaben wie folgt zu machen: DAT/S satellite data link DAT/H HF data link DAT/V VHF data link DAT/M SSR Mode S data link
5.1.3	Bei Verwendung des Buchstabens "Z" sind ergänzende Angaben in Feld 18 mit der Kenngruppe "COM/" und/oder "NAV/" zu machen.
5.1.4	Verfügt ein Luffahrzeug über den für ein Streckensegment, eine Streckenführung und/oder ein Gebiet vorgeschriebenen RNP-Typ, dann ist der Buchstabe "R" zu verwenden.

3.2.2 Staatsluffahrzeuge, die Flüge im RVSM-Luftraum (FL 290 und darüber) durchzuführen beabsichtigen, müssen zur Kennzeichnung der Art des Fluges (Feld 8b) den Buchstaben "M" angeben.

**Anmerkung:**

Staatsluffahrzeuge sind Luffahrzeuge im Einsatz des Militärs, der Zollverwaltung oder der Polizei.

**4. Feld Typ 9**

**Anzahl und Muster der Luffahrzeuge und Wirbelschleppenkategorie**

4.1 Handelt es sich um mehr als ein Luffahrzeug, ist die Anzahl der Luffahrzeuge ein- bis zweistellig anzugeben.

4.2 Das Luffahrzeugmuster ist mit der von der ICAO festgelegten Abkürzung anzugeben.

4.2.1 Ist für ein Luffahrzeugmuster keine Abkürzung von der ICAO festgelegt, ist die Buchstabengruppe "ZZZZ" anzugeben und das Luffahrzeugmuster in Feld 18 mit der Kenngruppe "TYP/" aufzuführen.

4.2.2 Bei einem Flug mit Luffahrzeugen verschiedener Luffahrzeugmuster ist die Abkürzung des führenden oder zuerst startenden Luffahrzeugs anzugeben; die Muster der übrigen Luffahrzeuge sind in Feld 18 mit der Kenngruppe "TYP/" in der Reihenfolge der mit der Kenngruppe "REG/" aufgeführten Luffahrzeugkennungen anzugeben.

4.3 Die Wirbelschleppenkategorie eines Luffahrzeuges ist mit einem der folgenden Buchstaben, von der Luffahrzeugmusterkennung durch einen Schrägstrich getrennt, anzugeben:

- S (super) derzeit ausschließlich für Airbus A 380
- H (schwer) höchstzulässige Startmasse von 136000 kg oder mehr;
- M (mittel) höchstzulässige Startmasse von weniger als 136000 kg jedoch mehr als 7000 kg;
- L (leicht) höchstzulässige Startmasse bis 7000 kg einschließlich.

**5. Feld Typ 10**

**Ausrüstung des Luffahrzeugs**

Die Ausrüstung des Luffahrzeugs mit Funkgeräten, Funknavigationsgeräten für Strecken- und Anflugnavigation sowie, durch einen Schrägstrich getrennt, mit Sekundärradar-Antwortgeräten und/oder ADS-Ausrüstung ist wie folgt anzugeben:

- 5.1.5 Staatsluftfahrzeuge, die nicht mit RNAV ausgerüstet sind, dürfen in Feld 10 des Flugplans nicht die Buchstaben "S" und "R" verwenden. In Feld 18 hat der Eintrag "STS/NONRNAV" zu erfolgen.
- 5.1.6 Staatsluftfahrzeuge, die keine RVSM Erlaubnis haben, sind im Feld 18 mit dem Eintrag "STS/NONRVSM" zu kennzeichnen.
- Anmerkung:  
Staatsluftfahrzeuge sind Luftfahrzeuge im Einsatz des Militärs, der Zollverwaltung oder der Polizei.
- 5.1.7 Luftfahrzeuge, deren RNAV-Ausrüstung kurzfristig ausfällt bzw. nicht mehr den geforderten Mindestbedingungen entspricht, dürfen in Feld 10 des Flugplans nicht die Buchstaben "S" und "R" verwenden. In Feld 18 hat der Eintrag "STS/ RNAVINOP" zu erfolgen.
- 5.2 Überwachungs-ausrüstung
- Für die Bezeichnung der Ausrüstung mit Transponder oder mit ADS sind ein oder zwei der nachfolgend aufgeführten Buchstaben entsprechend der vorhandenen Ausrüstung einzufügen, wobei der zweite Buchstabe, sofern verwendet, immer D sein muss.
- 5.2.1 Transponder
- N wenn ein Transponder nicht vorhanden bzw. nicht betriebsbereit ist;
  - A Mode A (4 Ziffern = 4096 Codes);
  - C Mode A (4 Ziffern = 4096 Codes) und Mode C;
  - X Mode S, ohne Übermittlung der Luftfahrzeugkennung und Höhe;
  - P Mode S, einschl. Höhenübermittlung, jedoch ohne Übermittlung der Luftfahrzeugkennung;
  - I Mode S, einschl. Übermittlung der Luftfahrzeugkennung, jedoch ohne Übermittlung der Höhe;
  - S Mode S, einschl. Übermittlung der Luftfahrzeugkennung und Höhe.
- 5.2.2 Ausrüstung mit ADS
- D ADS-Tauglichkeit
- 6. Feld Typ 13**  
**Startflugplatz und voraussichtliche Abblockzeit**
- Der Startflugplatz und die voraussichtliche Abblockzeit sind wie folgt anzugeben:
- 6.1 Für die Bezeichnung des Startflugplatzes ist die ICAO-Ortskennung zu verwenden.
- 6.1.1 Ist für den Startflugplatz keine ICAO-Ortskennung zugeteilt, dann ist die Buchstabenangabe "ZZZZ" zu verwenden und der Startflugplatz, erforderlichenfalls bezogen auf die nächstgelegene, in der Luftfahrkarte ICAO 1:500000 verzeichnete Ortschaft, in Feld 18 mit der Kenngruppe "DEP" anzugeben.
- 6.1.2 Wird der Flugplan während des Fluges aufgegeben, ist anstelle der Angabe des Startflugplatzes die Buchstabenangabe "AFIL" zu verwenden und in Feld 18 mit der Kenngruppe "DEP" die Stelle anzugeben, von der die zusätzlichen Flugplandaten angefordert werden können.
- 6.2 Die voraussichtliche Abblockzeit (EOBT) ist mit einer vierstelligen Zahl nach der Bezeichnung des Startflugplatzes anzugeben. Bei Flugplänen, die von einem Luftfahrzeugführer während des Fluges übermittelt werden, ist anstelle der EOBT die voraussichtliche Überflugzeit über den Punkt der Strecke anzugeben, von dem ab der Flugplan gelten soll.
- 7. Feld Typ 15**  
**Geschwindigkeit und beantragte Reiseflughöhe; Flugstrecke**
- Die Angaben über die wahre Eigengeschwindigkeit, bei Fahrten bemannter Freiballone die Angaben über die geschätzte Geschwindigkeit über Grund, die beantragte Reiseflughöhe und die vorgesehene Flugstrecke sind wie folgt aufzuführen:
- 7.1 Geschwindigkeit
- N gefolgt von einer vierstelligen Zahl – Angabe in Knoten;
  - M gefolgt von einer dreistelligen Zahl – Angabe der Machzahl in Hundertsteiln;
  - K gefolgt von einer vierstelligen Zahl – Angabe in Kilometer pro Stunde (km/h).
- Die ersten Stellen der die Geschwindigkeit ausdrückenden Zahl sind gegebenenfalls durch die Ziffer "0" aufzufüllen. Änderungen der Geschwindigkeit von 5% oder mehr sind in der Flugstrecke anzugeben.
- 7.2 Reiseflughöhe
- Die Angaben über die beantragte Reiseflughöhe sind ohne Leerzeichen nach den Angaben über die Geschwindigkeit anzufügen. Die ersten Stellen sind gegebenenfalls durch die Ziffer "0" aufzufüllen.
- 7.2.1 Bei Flügen nach Instrumentenflugregeln ist die beantragte Reiseflughöhe in Flugflächen oder in Fuß MSL anzugeben:
- F gefolgt von einer dreistelligen Zahl – Angabe der Flugfläche
  - A gefolgt von einer dreistelligen Zahl – Angabe in Fuß MSL in Hunderterfußstufen.
- 7.2.2 Die Angabe der beantragten Reiseflughöhe in Metern oder in Flugflächen nach dem metrischen System ist für Flugstrecken außerhalb Deutschlands zulässig, sofern derartige Angaben vorgeschrieben sind.

- 7.2.3 Diese sind dann wie folgt anzugeben:  
 S gefolgt von einer vierstelligen Zahl – Angabe der metrischen Flughöhe in Zehnmeterstufen oder  
 M gefolgt von einer vierstelligen Zahl – Angabe der metrischen Flughöhe in Zehnmeterstufen.
- 7.2.4 Änderungen der beantragten Reiseflughöhe sind in der Flugstrecke anzugeben.
- 7.2.5 Bei Flügen nach Sichtflugregeln ist an Stelle der beantragten Reiseflughöhe die Abkürzung "VFR" anzugeben, es sei denn, es handelt sich um einen Sichtflug bei Nacht, der über die Umgebung des Flughafens hinaus führt, oder einen der Flugverkehrskontrolle unterliegenden Flug, oder es ist beabsichtigt, den Flug in einer bestimmten Flughöhe durchzuführen. In diesen Fällen gelten Ziffern 7.2.1 - 4 entsprechend.
- 7.3 Flugstrecke  
 Die Angaben über die beantragte Flugstrecke sind in Feld 15 (Flugstrecke) des Flugplans einzutragen.
- 7.3.1 Bei An- und Abflügen nach Instrumentenflugregeln sind die veröffentlichten Kurzbezeichnungen (Kennungen) für die jeweilige Standard-Instrumenten-An-/Abflugstrecke anzugeben. Bei Flügen auf ATS-Streckenführungen sind die hierfür festgelegten Kurzbezeichnungen (Kennungen) anzugeben.
- 7.3.2 Ist für einen Flugplatz eine Standard-Instrumenten-An-/Abflugstrecke nicht festgelegt, so ist als erstes bzw. letztes Streckenelement die Kenngruppe "DCT" einzutragen.
- 7.3.3 Bei Flügen nach Instrumentenflugregeln innerhalb Deutschlands hat der Luftfahrzeugführer bei der Streckenplanung insbesondere die Inhalte des Luftfahrthandbuchs Deutschland (AIP) Teil ENR 3 (einschl. relevante veröffentlichte NOTAM) zu berücksichtigen. Ergänzend kann auch auf die Inhalte des Route Availability Documents (RAD) zurückgegriffen werden. Das RAD kann im Internet unter folgender Adresse abgerufen werden: <http://www.cfmu.eurocontrol.int/cfmu/opsd/public>
- 7.3.4 Aus Gründen des Such- und Rettungsdienstes sind bei Flügen außerhalb von veröffentlichten ATS-Streckenführungen die Punkte anzugeben, an denen Richtungsänderungen vorgesehen sind, oder an denen eine Flugzeit von 30 Minuten, bzw. eine Flugstrecke von 200 NM überschritten wird. Darüber hinaus sind bei allen Flügen die Punkte anzugeben, an denen Geschwindigkeit und/oder Flughöhe geändert werden sollen.  
 Abweichend hiervon sind die Anforderungen der CFMU zu beachten.
- 7.3.5 Bei VFR-Flügen nach Deutschland ist die Stelle des Überflugs der Staatsgrenze, bezogen auf die nächstgelegene größere Ortschaft aus der Luftfahrtskarte ICAO 1:500000, oder auf eine Navigationshilfe, in Feld 18 mit der Kenngruppe "EET" anzugeben.  
 Bei VFR-Flügen bei Nacht, die über die Umgebung eines Flugplatzes hinaus führen, ist die Flugstrecke möglichst entsprechend einer IFR-Streckenführung anzugeben.  
 Für die Angaben in der Flugstrecke sind folgende Regeln zu beachten:  
 a. 2 bis 5 alphanumerische Zeichen für die Kennung eines Streckenpunktes;  
 b. 2 bis 7 alphanumerische Zeichen für die Kennung einer ATS-Streckenführung;  
 c. 8 oder 9 alphanumerische Zeichen für die Kennung eines DME-Punktes, wobei die ersten zwei oder drei Buchstaben die Kennung einer Funknavigationsanlage angeben, gefolgt von zwei dreistelligen Zahlengruppen, die die missweisende Richtung und die Entfernung in Seemeilen von dieser Funknavigationsanlage kennzeichnen. Die ersten Stellen der Zahlengruppen sind gegebenenfalls durch die Ziffer "0" aufzufüllen;  
 d. 7 oder 11 alphanumerische Zeichen für die Kennung der geographischen Breite und Länge in Graden und Minuten.  
 Bei der aus 7 Zeichen bestehenden Buchstaben- und Zahlenzusammensetzung bezeichnen die ersten zwei Ziffern die geographische Breite in Graden, gefolgt von dem Buchstaben "N" für NORTH oder "S" für SUD und die nächsten drei Ziffern die geographische Länge in Graden, gefolgt von dem Buchstaben "E" für OST oder "W" für WEST.  
 Die ersten Stellen der Zahlenangaben für die Grade sind gegebenenfalls durch die Ziffer "0" aufzufüllen.  
 Bei der aus 11 Zeichen bestehenden Buchstaben- und Zahlenzusammensetzung bezeichnen die ersten vier Ziffern die geographische Breite in Graden und Minuten, gefolgt von dem Buchstaben "N" für NORTH oder "S" für SUD, und die nächsten fünf Ziffern die geographische Länge in Graden und Minuten, gefolgt von dem Buchstaben "E" für OST oder "W" für WEST.  
 Die ersten Stellen der Zahlenangaben für die Grade und Minuten sind gegebenenfalls durch die Ziffer "0" aufzufüllen.  
 Bei Flügen außerhalb veröffentlichter Streckenführungen ist die Flugstrecke, sofern vorgeschrieben, wie folgt anzugeben:  
 a. Für Flüge, die überwiegend in OST-WEST-Richtung zwischen 70 Grad N und 70 Grad S verkehren, ist der Kurs über Grund durch Bezugnahme auf Streckenpunkte zu definieren, die aus Schnittpunkten von halben oder ganzen Graden geographischer Breite mit Meridianen in Abständen von 10 Grad geographischer Länge gebildet werden.

- b. Für Flüge, die außerhalb dieser geographischen Breiten verkehren, ist der Kurs über Grund durch Streckenpunkte zu definieren, die aus dem Schnittpunkt von Breitenparallelen mit Meridianen im Abstand von maximal 20 Grad geographischer Länge gebildet werden. Die Entfernung zwischen diesen Streckenpunkten darf, soweit möglich, eine Flugstunde nicht überschreiten. Zusätzliche Streckenpunkte sind festzulegen, soweit dies für notwendig erachtet wird.
- c. Für Flüge, die überwiegend in NORD-SÜD-Richtung verkehren, sind die Kurse über Grund durch Bezugnahme auf Streckenpunkte zu definieren, die aus den Schnittpunkten ganzer Grade geographischer Länge mit festgelegten Breitenparallelen im Abstand von 5 Grad gebildet werden.
- d. Für Flüge innerhalb Deutschlands ist die Bezeichnung eines Punktes einer Flugstrecke nach geographischer Breite und Länge nicht zulässig.
- e. Bei Flügen außerhalb veröffentlichter Streckenführungen muss zwischen den angeführten Punkten die Kenngruppe "DCT" angegeben werden, um den direkten Flugweg zwischen zwei Punkten anzuzeigen.
- 7.4 Änderungen der Geschwindigkeit und der Flughöhe sowie Wechsel von Flugregeln sind wie folgt anzugeben:
- a. Bei einer beabsichtigten Änderung der Geschwindigkeit und/oder der Flughöhe ist der Streckenpunkt, an dem die Änderung vorgesehen ist, anzugeben, gefolgt von einem Schrägstrich und den Angaben über die Geschwindigkeit und die Flughöhe. Die Angaben über die Geschwindigkeit und die Flughöhe sind auch dann erforderlich, wenn lediglich die Änderung einer dieser Angaben beabsichtigt ist.
- b. Jeder beabsichtigte Wechsel der Flugregel ist anzugeben. Dabei ist der Streckenpunkt, an dem der Wechsel vorgesehen ist, anzugeben.
- c. Bei einem Übergang von Sichtflugregeln auf Instrumentenflugregeln ist nach der Bezeichnung des Streckenpunktes ein Schrägstrich einzutragen; hiernach folgen die Angaben über die Geschwindigkeit und die Flughöhe sowie nach einem Zwischenraum die Kenngruppe "IFR". Die voraussichtliche Flugdauer bis zum Überflug des Punktes, an dem die Flugregel gewechselt wird, ist in Feld 18 mit der Kenngruppe "EET" anzugeben.
- d. Bei einem Übergang von Instrumentenflugregeln zu einem der Flugverkehrsregeln unterliegenden Flug nach Sichtflugregeln ist nach der Bezeichnung des Streckenpunktes ein Schrägstrich einzutragen; hiernach folgen die Angaben über die Geschwindigkeit und die Flughöhe sowie nach einem Zwischenraum die Kenngruppe "VFR".
- e. Bei einem Übergang von Instrumentenflugregeln zu einem der Flugverkehrsregeln nicht unterliegenden Flug nach Sichtflugregeln ist nach der Bezeichnung des Streckenpunktes lediglich die Kenngruppe "VFR" anzugeben.

7.5

Bei Flugstrecken außerhalb Deutschlands kann der Reisesteigflug mit maximal 28 zusammenhängenden Zeichen wie folgt angegeben werden:

Der Buchstabe "C", gefolgt von einem Schrägstrich, danach die Angabe des Streckenpunktes, ab dem der Reisesteigflug beabsichtigt ist. Durch einen Schrägstrich getrennt, folgt die Geschwindigkeit, die während des Reisesteigfluges geflogen wird, sowie entweder die beiden Flugflächen, welche die Schicht begrenzen, die während des Reisesteigfluges belegt wird, oder die Flugfläche, wo der Reisesteigflug begonnen wird, gefolgt von dem Wort "PLUS".

z. B.: C/48N050W/M082F290F350

oder

C/48N050W/M082F290PLUS

Der Meldepunkt, an dem der Wechsel zum operationellen militärischen Luftverkehr vollzogen wird, ist mit der Kenngruppe "OAT" zu kennzeichnen. Der Wechsel zum nicht operationellen militärischen Luftverkehr ist mit der Kenngruppe "GAT" zu kennzeichnen.

Beispiele: N0400F370.....NTM OAT TB6.....

N0400F370.....NTM/N0300F250 OAT TB6.....

Wechsel von GAT zu OAT am Punkt NTM

N0460F370 MC1.....TB6 NTM GAT UR110 DIK.....

Wechsel von OAT zu GAT am Punkt NTM

7.7

STAY-Indicator

Der STAY-Indicator beschreibt Ort und Zeit eines besonderen Flugvorhabens ausschließlich en-route (z.B. Trainingsflug, Fotoflug, etc.). Er ist nur bei Einzelflugplänen und wenn der Flug komplett innerhalb der IFPZ durchgeführt wird einzutragen.

Nach dem Einflugpunkt in das Gebiet des besonderen Flugvorhabens (STAY-Area) folgt die Kenngruppe "STAY1...n", gefolgt von der Zeit, die das Flugvorhaben dauern soll. Darauf folgt der Ausflugschichtpunkt aus der STAY-Area.

z. B.: Einflug- und Ausflugschichtpunkt sind gleich

MCT STAY1/0100 MCT

Einflug- und Ausflugschichtpunkt sind unterschiedlich

MCT STAY1/0030 POL

Jeder STAY-Indicator ist mit einer Nummer zu versehen. Ist nur ein STAY-Indicator in Feld 15 vorhanden, muss er immer die Nummer "1" tragen. Werden in einem Flugplan mehrere STAY-Indicator angegeben sind diese fortlaufend zu nummerieren.

z. B.: MCT STAY1/0030 POL STAY2/0045 POL

Zur Erläuterung der Art des Flugvorhabens ist in Feld 18 für jeden STAY-Indicator eine Kenngruppe "STAYINFO1...n" einzutragen, gefolgt von der Angabe der Art des besonderen Flugvorhabens. Die STAYINFO-Kenngruppen sind analog zu den STAY-Indicator zu nummerieren.

z. B.: Feld 15: SHA STAY1/0030 SHA  
Feld 18: STAYINFO1/CALIBRATION OF SHA VOR

**8. Feld Typ 16  
Zielflugplatz und voraussichtliche Gesamtflugdauer;  
Ausweichflugplätze**

Der Zielflugplatz, bei Fahrten bemannter Freiballone das voraussichtliche Landegebiet, die voraussichtliche Gesamtflugdauer und mindestens ein maximal zwei Ausweichflugplätze bei Flügen, die ganz oder teilweise nach Instrumentenflugregeln durchgeführt werden, sind wie folgt anzugeben:

8.1 Für die Bezeichnung des Zielflugplatzes und der Ausweichflugplätze sind die ICAO-Ortskennungen zu verwenden. Soweit ICAO-Ortskennungen nicht zugeteilt sind, ist die Buchstabengruppe "ZZZZ" anzugeben und der Name des Zielflugplatzes oder des voraussichtlichen Landegebietes mit der Kenngruppe "DEST", bzw. der Name des Ausweichflugplatzes mit der Kenngruppe "ALTN" in Feld 18 aufzuführen. Sofern bei Fahrten bemannter Freiballone das voraussichtliche Landegebiet nicht angegeben werden kann, ist mit der Kenngruppe "DEST" das Wort "unbekannt" (innerdeutsch) oder "unknown" anzugeben.

8.2 Die voraussichtliche Gesamtflugdauer ist mit einer vierstelligen Zahl nach der Bezeichnung des Zielflugplatzes oder nach der Buchstabengruppe "ZZZZ" anzugeben.

Wird der Flugplan während des Fluges aufgegeben, ist die voraussichtliche Gesamtflugdauer, bezogen auf den Punkt der Flugstrecke, anzugeben, von dem ab der Flugplan gelten soll.

8.2.1 Die voraussichtliche Gesamtflugdauer ist

8.2.1.1 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;

8.2.1.2 bei VFR-Flügen die voraussichtlich erforderliche Zeit vom Start bis zur Ankunft über dem Zielflugplatz.

**9.**

**Feld Typ 18  
Andere Angaben**

Sofern Ergänzungen zu den in den Feldern 7 bis 16 gemachten Angaben oder auch weitere Angaben erforderlich werden, sind sie unter Verwendung nachstehender Kenngruppen aufzuführen. Sofern Angaben zu Feld 18 des Flugplanformblattes nicht erforderlich sind, ist die Ziffer "0" einzutragen.

ALTN/	Ausweichflugplatz, wenn in Feld 16 die Buchstabengruppe "ZZZZ" angegeben ist;
AWR/Rn	Alternativflugplan auf Grund der "Aircraft Operator What-If Reroute Function" (AOWIR), wobei "n" die laufende Nummer des AOWIR-Alternativflugplans bezeichnet;
CODE/	Luftfahrzeugadresse (ausgedrückt in Form eines alpha-numerischen Codes von 6 hexadezimalen Ziffern), sofern von der zuständigen Flugsicherungsorganisation gefordert;
COM/	Angaben über die Sprechfunkausrüstung, wenn in Feld 10 der Buchstabe "Z" angegeben ist;
DAT/	Angaben über die Data Link; gefolgt von den Buchstaben S (für satellite data link), H (für HF data link), V (für VHF data link) und/oder M (für SSR Mode S data link);
DEP/	Startflugplatz, wenn die Buchstabengruppe "ZZZZ" in Feld 13 angegeben ist, oder die Stelle, von der zusätzliche Flugplandaten angefordert werden können, wenn in Feld 13 die Buchstabengruppe "AFIL" angegeben ist;
DEST/	Zielflugplatz, wenn in Feld 16 die Buchstabengruppe "ZZZZ" angegeben ist;
DOF/	Tag des Abfluges, Angabe in der Reihenfolge Jahr-Monat-Tag;
EET/	Streckenpunkte, Punkte mit Flugregelwechsel, Ortsangaben oder FIR-Grenzen mit akkumulierter voraussichtlicher Flugzeit;
MDCN/	Military Diplomatic Clearance Number für militärische Luftfahrzeuge;
NAV/	Angaben über die Funknavigationsausrüstung, wenn in Feld 10 der Buchstabe "Z" angegeben ist;
OPR/	Luftfahrzeughalter, sofern dieser aus der Luftfahrzeugkennung in Feld 7 des Flugplanformblatts nicht ersichtlich ist;

PER/	Leistungsdaten des Luftfahrzeugs (z.B. Steiggeschwindigkeit);
RALT/	Angaben über Streckenausweichflughplätze;
REG/	Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs;
RFP/Qn	Replacement Flight Plan (Ersatz-, Alternativflugplan), wobei "n" die laufende Nummer 1 bis 9 des Ersatzflugplanes für den betreffenden Flug bezeichnet;
RIF/	Streckenänderungen zum abgeänderten Zielflughplatz und/oder abgeänderter Zielflughplatz;
RMK/	sonstige Angaben, die für die flugsicherungsmaßige Abwicklung des Fluges von Bedeutung sind, z. B. "RMK/IFPS REROUTE ACCEPTED" Bedeutung: Wegen möglicher Einschränkungen in der Verfügbarkeit von Flugverkehrsstrecken kann es vorkommen, dass die im Flugplan angegebene Streckenführung im IFPS nicht verarbeitet werden kann und deshalb Änderungen vorgenommen werden müssen. Durch die Angabe "RMK/IFPS REROUTE ACCEPTED" im Flugplan-Feld 18 bei Flugplänen für IFR/GAT-Flüge wird eine alternative Streckenführung eingetragen. Der Flugplanaufgeber wird über vorgenommene Streckenänderungen informiert;
RVR/	Pistensichtweite (in Metern);
SEL/	SELCAL-Code;
STAYINFO/	beschreibt die Art des besonderen Flugvorhabens, welches im Feld 15 mit einem STAY-Indicator aufgeführt ist, wobei "n" die laufende Nummer 1 bis 9 des STAY-Indicators bezeichnet;
STS/	Einträge für besondere Behandlung:
STS/ATFMEXEMPTAPPROVED *	
STS/EMER	Flüge in Notfallsituationen *
STS/EXM833	Staatsluftfahrzeuge, die nicht mit dem für ein Gebiet vorgeschriebenen Gerät für den Betrieb im 8.33 kHz-Kanalrastraster ausgerüstet sind
STS/HEAD	Flüge mit Staatsoberräubern *

STSHOSP	Flüge mit kranken oder verletzten Personen, die sofortiger ärztlicher Hilfe bedürfen, einschließlich der Flüge, die zur lebenserhaltenden ärztlichen Versorgung von Kranken oder Verletzten dringlich erforderlich sind. Hierunter fallen sowohl Flüge, die Transplantate, Blutkonserven und Medikamente transportieren, als auch Flüge, die durchgeführt werden müssen, um am Zielort einen Patienten, Transplantate, Blutkonserven oder Medikamente aufzunehmen
STSHUM	Flüge im humanitären Einsatz
STSNIL	ersetzt alle anderen STS-/Einträge; ist nur bei einer Flugplanänderungsmeldung zu verwenden
STSNONRNAV	Staatsluftfahrzeuge, die nicht mit dem für ein Streckensegment, eine Streckenführung und/oder ein Gebiet vorgeschriebenen RNP-Typ ausgerüstet sind
STSNONRVSM	Staatsluftfahrzeuge, die keine RVSM-Erlaubnis haben
STSPROTECTED	sicherheitsempfindliche Flüge, deren Flugplan nur einem begrenzten Empfängerkreis zugänglich gemacht werden soll
STSRNAV/INOP	Luftfahrzeuge, deren RNAV-Ausrüstung kurzfristig ausfällt bzw. nicht mehr den geforderten Mindestbedingungen entspricht
STSSAR	Flüge im Such- und Rettungsdienst *
STS/STATE	Regierungsflüge nach den Bestimmungen des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
	* Führt zu einer automatischen Befreiung von ATFM-Beschränkungen
	Es können mehrere STS-Einträge in Feld 18 gleichzeitig erfolgen. Ebenso kann zusätzlich zu den o.a. Angaben ein STS-Eintrag, gefolgt von einem formatfreien Text, angegeben werden.
	Beispiel: STS/HEAD STS/PROTECTED STS/NO DIVERSION POSSIBLE
	<u>Anmerkungen:</u> Staatsluftfahrzeuge sind Luftfahrzeuge im Einsatz des Militärs, der Zollverwaltung oder der Polizei.
	Rückflüge nach Notfalleinsätzen, die die o.a. Kriterien nicht erfüllen, unterliegen nicht der Vorrangbehandlung.
TYP/	Luftfahrzeugmuster, wenn in Feld 9 die Buchstaben- gruppe "ZZZZ" angegeben ist.

10.

**Feld Typ 19  
Ergänzende Angaben**

Ergänzend ist folgendes anzugeben:

- E/ Höchstdauer mit einer vierstelligen Zahl, welche die Stunden und Minuten angibt;
- P/ Anzahl der Personen an Bord (1- bis 3-stellige Zahl) oder TBN, wenn die Anzahl der Personen an Bord bei der Flugplanaufgabe nicht bekannt ist;
- R/ verfügbare Not- und Überlebensausrüstung, wobei
  - U zu streichen ist, wenn die Frequenz 243.0 MHz nicht zur Verfügung steht;
  - V zu streichen ist, wenn die Frequenz 121.5 MHz nicht zur Verfügung steht;
  - E zu streichen ist, wenn der selbsttätige Notsender (ELT) im Luftfahrzeug nicht zur Verfügung steht.
- S/ Art der mitgeführten Rettungsausrüstung, wobei
  - P zu streichen ist, wenn Polar-Ausrüstung nicht zur Verfügung steht;
  - D zu streichen ist, wenn Wüsten-Ausrüstung nicht zur Verfügung steht;
  - M zu streichen ist, wenn Maritim-Ausrüstung nicht zur Verfügung steht;
  - J zu streichen ist, wenn Dschungel-Ausrüstung nicht zur Verfügung steht.
- J/ Art der mitgeführten Schwimmwesten, wobei
  - L zu streichen ist, wenn Schwimmwesten nicht mit Licht ausgerüstet sind;
  - F zu streichen ist, wenn Schwimmwesten nicht fluoreszierend sind;
  - U und/oder V zu streichen ist, wenn die Schwimmwesten nicht entsprechend der Kriterien unter R ausgerüstet sind.
- D/ Anzahl, Tragfähigkeit, Art und Farbe der mitgeführten Schlauchboote, wobei
  - D und C zu streichen sind, wenn keine Schlauchboote zur Verfügung stehen;
  - C zu streichen ist, wenn die Schlauchboote nicht bedeckt sind.
- A/ Farbe des Luftfahrzeuges einschließlich bedeutsamer Markierung, falls vorhanden;
- N/ gegebenenfalls ergänzende Angaben zur Rettungsausrüstung;
- C/ Name des verantwortlichen Luftfahrzeugführers.

11.

**Name des Flugplanaufgebers**

Es ist der Name des Flugplanaufgebers einzutragen.

12.

**Zusätzliche Angaben**

Der Flugplanaufgeber sollte seine Erreichbarkeit für Rückfragen und weitere Informationen bis kurz vor dem Start vorzugsweise durch Angabe einer Telefonnummer sicherstellen.

Ebenso ist hier anzugeben, ob und in welcher Art das Pre-Flight Information Bulletin gewünscht wird. Dieses wird dann nach Aktivierung des Flugplans drei Stunden vor EOBT an die angegebene Empfängeradresse (Fax oder E-Mail) versendet.

III.

**Aufgabe, Bearbeitung und Weiterleitung von Flugplänen**

1. Allgemeines

Es wird unterschieden zwischen Flugplänen für IFR/GAT-Flüge.

- a. mit Start innerhalb und
  - b. mit Start außerhalb
- der IFPS\*-Zone (IFPZ)

sowie zwischen Flugplänen für Flüge nach Sichtflugregeln

- c. mit Start in Deutschland und
- d. mit Start außerhalb Deutschlands.

\* IFPS= INTEGRATED INITIAL FLIGHT PLAN PROCESSING SYSTEM.

Anmerkung:

IFR/GAT-Flüge sind zivile oder nicht-operationelle militärische Flüge, die ganz oder teilweise nach Instrumentenflugregeln durchgeführt werden.

Für einen IFR/GAT-Flug mit Start in Deutschland oder innerhalb der IFPZ ist vor dem Start ein Flugplan direkt an IFPS zu übermitteln oder beim AIS-C aufzugeben.

1.2

Vor dem Hintergrund möglicher Einschränkungen in der Verfügbarkeit von Flugverkehrsstrecken kann es vorkommen, dass die im Flugplan angegebene Streckenführung durch IFPS nicht verarbeitet werden kann und deshalb Änderungen vorgenommen werden müssen. Um eine reibungslose und zeitgerechte Verarbeitung von Flugplänen sicher zu stellen wird daher empfohlen, bei der Aufgabe von Flugplänen für IFR/GAT-Flüge in Feld 18 des Flugplanes den Vermerk "RMK/IFPS REROUTE ACCEPTED" anzugeben. Sofern erforderlich, wird dann der Flugplanaufgeber über vorgenommene Routenänderungen informiert.

Für einen VFR-Flug mit Start in Deutschland ist, sofern erforderlich, vor dem Start ein Flugplan beim AIS-C aufzugeben.

Ein Flugplan kann auch für andere VFR-Flüge beim AIS-C aufgegeben werden, z.B. wenn das AIS-C die zeitgerechte Landung auf einem Flugplatz in Deutschland (mit Ausnahme der 17 internationalen Verkehrsflughäfen) überwachen soll.

Für alle anderen Flüge können die Flugpläne beim AIS-C zur Weiterleitung an die für den Startflugplatz zuständige Stelle aufgegeben werden.

1.3 Der Flugplanaufgeber ist verantwortlich für:

- a. Vollständigkeit und Richtigkeit der Angaben;
- b. Einholung einer Flugberatung und ggf. einer Flugverkehrskontrollfreigabe;
- c. Überprüfung der Durchführbarkeit des Fluges, unter anderem auf der Grundlage der erteilten Flugberatung;
- d. vollständige Adressierung;
- e. Weiterleitung der Meldungen.

1.4 Flugpläne für Flüge der allgemeinen Luftfahrt von und zu den koordinierten Flugplätzen in Deutschland

Für alle beabsichtigten Starts oder Landungen von o.a. Flügen nach Instrumentenflugregeln von/auf koordinierten Flughäfen in Deutschland, wird bei der Koordination eines Airport Slots vom Flughafenkoordinator eine "Airport Slot-ID" zugewiesen.

Diese 10-stellige "Airport Slot-ID" besteht aus einer 6-stelligen Datumsgruppe (TTMMJJ) sowie einer 4-stelligen fortlaufenden Nummer und ist bei der Flugplanaufgabe unter Verwendung der Kenngruppe "RMK/ASL" im Feld 18 des Flugplans einzutragen. Dabei ist das nachfolgend dargestellte Format einzuhalten:

Beispiel: RMK/ASL2304071234

Enthält ein Flugplan für einen Flug von/zu einem koordinierten Flughafen keinen entsprechenden Eintrag in Feld 18, wird eine Meldung an den Flugplanaufgeber übermittelt, dass sein Flugplan nicht akzeptiert wird ("FPL not accepted").

2. **Vorlaufzeiten für die Aufgabe von Flugplänen**

2.1 Flugpläne sind frühestens 120 Stunden bzw. 5 Tage und spätestens 60 Minuten vor der voraussichtlichen Abblockzeit (EOBT) aufzugeben.

2.2 Für Flüge in Gebiete, für die Verkehrsflussregelungsmaßnahmen festgelegt wurden, sind Flugpläne mindestens 3 Stunden vor EOBT aufzugeben, sofern kein Dauerflugplan vorliegt.

2.3 Unberührt bleiben die Vorschriften, die für bestimmte Flüge eine Flugplanaufgabe aus anderen Gründen zu einem früheren Zeitpunkt festlegen.

3.

**Aufgabe von Flugplänen und Flugplanfolgemeldungen direkt bei IFPS**

Direkt an IFPS übermittelte Flugpläne und Flugplanfolgemeldungen werden von IFPS auf Syntax, Format und Streckenlogik überprüft. Die Streckenangaben außerhalb der IFPZ unterliegen nicht der Streckenlogikprüfung.

Die erfolgreiche Verarbeitung von Flugplänen und Flugplanfolgemeldungen innerhalb IFPS wird dem Meldungsaufgeber mit der Versendung einer Acknowledge Message (ACK-Meldung) angezeigt. Flugpläne, die von IFPS nicht verarbeitet werden können, werden dem IFPS-Korrekturplatz zur manuellen Korrektur zugeführt (Empfang der Meldung "MAN" - Manual Message). Können Flugplan- und Flugplanfolgemeldungen manuell korrigiert werden, wird dies dem Meldungsaufgeber mit einer LongACK-Meldung angezeigt. Andernfalls werden sie zur Korrektur an den Meldungsaufgeber zurückgesendet (Empfang der Meldung "REJ" - Reject Message).

4. **Aufgabe von Flugplänen und Flugplanfolgemeldungen beim AIS-C**

Bei der Aufgabe von Flugplänen ist zu unterscheiden zwischen Dienstleistungen, die durch die Flugsicherungsgebühren gedeckt sind (gebührenfinanziertes Handeln) und Dienstleistungen, für die ein zusätzliches Entgelt in Rechnung gestellt werden muss (preisfinanziertes Handeln).

Es ist das ICAO-Flugplanformblatt der DFS zu verwenden. Das Formular muss deutlich lesbar und vollständig gem. Kapitel II ausgefüllt sein. Der Name des für den Flug verantwortlichen Luftfahrzeugführers ist in dem hierfür vorgesehenen Feld des Flugplanformblattes anzugeben. Der Flugplanaufgeber sollte seine Erreichbarkeit für Rückfragen und weitere Informationen bis kurz vor dem Start vorzugsweise durch Angabe einer Telefonnummer sicherstellen.

Flugpläne können sowohl im Rahmen des gebührenfinanzierten, als auch des preisfinanzierten Handels fermündlich, mittels Telefax, SITA, AFTN oder über das Internetportal des AIS-C an das AIS-C übermittelt werden.

Die Aufgabe von Flugplänen im Rahmen des gebührenfinanzierten Handels ist unter folgenden Voraussetzungen möglich:

- a. Einzelflugpläne:
  - der Startflugplatz liegt in Deutschland;
- b. Flugpläne für Umläufe:
  - der Startflugplatz des ersten Flugplans liegt in Deutschland;
  - Flugpläne für weiterführende Flüge werden zusammen mit dem ersten FPL beim AIS-C aufgegeben.

Die Weiterleitung von Flugplanfolgemeldungen (DLA, CHG, etc.) sowie flugplanbezogenen Meldungen (ORM, ATFCM) ist dabei immer dann gebührenfinanziert, wenn der Bezugsflugplan ebenfalls gebührenfinanziert ist.

4.4

Bei der Flugplanaufgabe über Telefax oder das Internetportal des AIS-C kann der Flugplanaufgeber auf dem Flugplan-Formblatt ein Pre-Flight Information Bulletin (PIB) anfordern. Dieses PIB ist je nach Inhalt gebühren- oder preisfinanziert (siehe AIP GEN 3.1).

- a. Mit dem Vermerk "Bitte Beratung" wird ein PIB erstellt, das alle Informationen enthält, die innerhalb der letzten 90 Tage in Kraft getreten sind.
- b. Wünscht der Flugplanaufgeber Informationen über diese 90 Tage hinaus, kann er diese mit dem Vermerk "Bitte Beratung 3+" anfordern.

In beiden Fällen ist eine Telefaxnummer oder eine E-Mail Adresse anzugeben. Nach der Aktivierung des Flugplans werden die Flugberatungsunterlagen spätestens drei Stunden vor EOBT versendet (Fax oder E-Mail).

4.5

Wenn besondere, vor dem Start nicht bekannte Umstände es erfordern, kann der Luftfahrzeugführer einen Flugplan während des Fluges angeben. Hierbei nimmt der Flugverkehrskontrolldienst die Flugplandaten auf den festgelegten Funkfrequenzen zur Weiterleitung an das AIS-C entgegen.

Ausgenommen hiervon sind Flugpläne für weiterführende Flüge nach Zwischenlandungen und Flüge in das Ausland.

4.6

Die Aufgabe mehrerer Flugpläne mit unterschiedlichen Luftfahrzeugkennnummern oder Streckenführungen für einen Flug ist nicht zulässig.

Für einen Flug, der von Verkehrsflussregelungsmaßnahmen betroffen ist, kann ein Alternativflugplan mit geänderter Streckenführung aufgegeben werden. Die Aktivierung eines Alternativflugplans erfolgt jedoch erst auf Veranlassung des Luftfahrzeugführers, des Luftfahrtunternehmens oder eines Beauftragten, nachdem der vorhergehend aktivierte Flugplan aufgehoben wurde. Dabei ist die Bestätigung der Aufhebung durch IFPS (ACK-Meldung) abzuwarten.

Erfolgt die Aufgabe des Alternativflugplans auf Grund der "Aircraft Operator What-if Reroute Function" (AOWIR), ist gemäß ATFCM Users Manual zu verfahren.

4.7

Für Flüge, die ganz oder teilweise nach Instrumentenflugregeln oder nach Sichtflugregeln bei Nacht (soweit sie über die Umgebung des Flugplatzes hinausführen) durchgeführt werden und zusätzliche Trainingsvorhaben an einem Flugplatz durchzuführen beabsichtigen, ist für jeden einzelnen Streckenabschnitt ein Einzelflugplan aufzugeben.

Bei der Angabe in Feld 16b (voraussichtliche Gesamtflugdauer) ist zu beachten, dass hier die voraussichtlich erforderliche Zeit vom Start bis zum ersten Anknüpfen 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 zum ersten Anknüpfen über dem Zielflugplatz, anzugeben ist.

5.

**Aufgabe von Flugplänen und Flugplanfolgemeldungen über das Internet**  
Über das Internet können ausschließlich Flugpläne und Flugplanfolgemeldungen im Rahmen des gebührenfinanzierten Handels (siehe Ziff. 4.3) aufgegeben werden. Die Aufgabe dieser Meldungen erfolgt über das Internetportal des AIS-C (<http://www.dfs-ais.de>).

Nach dem Absenden der Meldung an das AIS-C erhält der Flugplanaufgeber automatisch eine Empfangsbestätigung per E-Mail an seine in den Internet-Kundendaten gespeicherte E-Mail Adresse.

Nach der Bearbeitung/Aktivierung des Flugplans bzw. der Flugplanfolgemeldung durch das AIS-C, werden für Flüge, die ganz oder teilweise nach Instrumentenflugregeln (IFR) durchgeführt werden, die Antwortmeldungen von IFPS (ACK, LongACK und REJ) automatisch per E-Mail an die in der Internet-Meldungsmaske angegebene E-Mail Adresse des Flugplanaufgebers weitergeleitet. Hierbei wird eine Kopie des vom AIS-C aktivierten Flugplans bzw. der Flugplanfolgemeldung angehängt.

Bei Flugplänen und Flugplanfolgemeldungen für Flüge nach Sichtflugregeln (VFR) und für Flüge die ganz oder teilweise nach Instrumentenflugregeln (IFR) außerhalb der IFPS-Zone (IFPZ) durchgeführt werden, wird eine Statusmeldung mit einer Kopie des aufgegebenen Flugplans bzw. der Flugplanfolgemeldung generiert und ebenfalls automatisch per E-Mail an die in der Internet-Meldungsmaske angegebene E-Mail Adresse des Flugplanaufgebers übermittelt.

Zusätzlich zur automatisierten Meldungsbearbeitung per E-Mail können auf Anforderung des Flugplanaufgebers Meldungen auch per SMS versendet werden. Aufgrund der begrenzten Zeichenkapazität ist aber nur die Übermittlung folgender Basisinformationen möglich:

- a. Kurzmitteilungen über den Status des Flugplans bzw. der Flugplanfolgemeldung
- b. Auszüge aus ATFCM-Meldungen für Flüge, die Verkehrsflussregelungsmaßnahmen unterliegen.

Die Auszüge werden für folgende Meldungsarten übermittelt:

- Slot Allocation Message (SAM),
- Slot Revision Message (SRM),
- Flight Suspension Message (FLS),
- De-Suspension Message (DES),
- Rerouting Proposal Message (RRP),
- Slot Improvement Proposal Message (SIP),
- Slot Requirement Cancellation Message (SLC).

Für die Meldungsübermittlung per SMS ist es erforderlich, die entsprechenden Felder in der Internet-Meldungsmaske zu aktivieren und eine Mobiltelefonnummer anzugeben.

Vor dem Start hat der Luftfahrzeugführer den Status seines Fluges zu überprüfen.

Soweit angefordert (siehe Ziff. 4.4), werden nach der Aktivierung des Flugplans die Flugberatungsunterlagen spätestens drei Stunden vor EOBT versendet.

#### 6. **Bearbeitung und Weiterleitung von Flugplänen**

Bei der Bearbeitung von Flugplänen ist zu unterscheiden zwischen Dienstleistungen, die durch die Flugsicherungsgebühren gedeckt sind (gebührenfinanziertes Handeln) und Dienstleistungen, für die ein zusätzliches Entgelt in Rechnung gestellt werden muss (preisfinanziertes Handeln).

6.1 Flugpläne können sowohl im Rahmen des gebührenfinanzierten, als auch des preisfinanzierten Handelns bearbeitet und weiter geleitet werden.

6.2 Die Bearbeitung und Weiterleitung von gebührenfinanzierten Flugplänen (siehe Ziff. 4.3) umfasst:

die Überprüfung auf Vollständigkeit und Richtigkeit im Sinne nationaler und internationaler Formatvorschriften und

a. bei IFR/GAT-Flügen mit Start innerhalb der IFPZ und bei VFR-Flügen mit Start in Deutschland

- die Übermittlung an alle erforderlichen Flugsicherungsstellen.

b. bei IFR/GAT-Flügen außerhalb IFPZ und bei VFR-Flügen mit Start außerhalb Deutschlands

- die Übermittlung an die für den Startflugplatz zuständige Stelle.

Zusätzlich können die Flugpläne auf Anfrage an bis zu zwei Adressen des Luftfahrtunternehmens übermittelt werden.

6.3 Wünscht der Flugplanaufgeber die Unterstützung durch das AIS-C bei der Überprüfung der Durchführbarkeit des Fluges, handelt es sich um eine preisfinanzierte Dienstleistung, für die ein gesondertes Entgelt in Rechnung gestellt werden muss.

6.4 In folgenden Fällen wird das AIS-C den Flugplan nicht weiterleiten:

- a. der Flugplan entspricht nicht der vorgeschriebenen Form;
- b. die Angaben im Flugplan sind unleserlich;
- c. ein Startverbot für einen Luftfahrzeugführer oder ein Luftfahrzeug wurde durch eine Behörde ausgesprochen und dem AIS-C wurde ein solches Verbot mitgeteilt.

#### IV. **Änderung des Flugplans**

##### 1. **Allgemeines**

1.1 Ist eine Änderung von Flugplänen für IFR/GAT-Flüge mit Start innerhalb der IFPZ beabsichtigt, sind die Änderungsmeldungen an IFPS zu übermitteln oder beim AIS-C aufzugeben.

1.2 Für einen VFR-Flug mit Start in Deutschland ist die Änderungsmeldung beim AIS-C aufzugeben.

1.3 Für alle anderen Flüge können die Änderungsmeldungen beim AIS-C zur Weiterleitung an die für den Startflugplatz zuständige Stelle aufgegeben werden.

1.4 Bei der Änderung von Flugplänen ist der Aufgeber verantwortlich für die Vollständigkeit und Richtigkeit der Angaben und für die vollständige Adressierung und Weiterleitung.

Wird durch die Änderung des Flugplanes die Einholung einer erneuten Flugberatung und/oder einer erneuten Flugverkehrskontrollfreigabe notwendig, ist der Flugplanaufgeber ebenfalls dafür verantwortlich.

1.5 Bei Änderungen, die über das AIS-C aufgegeben werden, stellt das AIS-C die ordnungsgemäße Weiterleitung der Änderung sicher und unterstützt den Meldungsgeber auf Wunsch bei der Adressierung.

##### 2. **Änderung der Streckenführung**

Bedingt die Änderung eines Flugplans die Benachrichtigung von Stellen, an die der Flugplan zuvor nicht adressiert wurde, ist anstelle einer Änderungs-meldung ein neuer Flugplan bzw. ein Alternativflugplan aufzugeben.

Dies gilt nicht für die Änderung der Streckenführung eines IFR/GAT-Flugplans innerhalb der IFPZ. Hier kann eine Änderungsmeldung übermittelt werden. IFPS übernimmt in diesem Fall die Benachrichtigung der von der Änderung betroffenen Stellen innerhalb der IFPZ.

Änderungen zu Dauerflugplänen für einen bestimmten Tag sind nicht früher als 20 Stunden vor EOBT an IFPS zu übermitteln.

##### 3. **Verspätungen der voraussichtlichen Abblockzeit**

3.1 Eine Verspätungsmeldung ist an alle Flugplanempfänger außer IFPS bzw. an das AIS-C zu übermitteln, wenn sich der Start gegenüber dem im Flugplan angegebenen Abblockzeit um mehr als 30 Minuten verschiebt.

3.2 Eine Verspätungsmeldung für einen IFR/GAT-Flug ist an IFPS bzw. an das AIS-C zu übermitteln, wenn sich der Start gegenüber dem im Flugplan angegebenen Abblockzeit um mehr als 15 Minuten verschiebt.

3.3 Tritt aufgrund von Verkehrsflussregelungsmaßnahmen eine Verspätung von mehr als 30 Minuten ein, so ist diese Verspätungsmeldung an alle Flugplanempfänger außerhalb der IFPZ zu übermitteln.

- V. Aufhebung des Flugplans**
- 1. Allgemeines**
- 1.1 Ist eine Aufhebung von Flugplänen für IFR/GAT-Flüge mit Start innerhalb der IFPZ beabsichtigt, ist die Aufhebungsmeldung an IFPS zu übermitteln oder beim AIS-C aufzugeben.
- 1.2 Für einen VFR-Flug mit Start in Deutschland ist die Aufhebungsmeldung beim AIS-C aufzugeben.
- 1.3 Für alle anderen Flüge können die Aufhebungsmeldungen beim AIS-C zur Weiterleitung an die für den Startflugplatz zuständige Stelle aufgegeben werden.
- 1.4 Aufhebungen von Dauerflugplänen für einen bestimmten Tag sind nicht früher als 20 Stunden vor EOBT an IFPS zu übermitteln.
- 1.5 Bei der Aufhebung von Flugplänen ist der Aufgeber verantwortlich für die Vollständigkeit und Richtigkeit der Angaben und die vollständige Adressierung und Weiterleitung.
- Bei Aufhebungen, die über das AIS-C aufgegeben werden, stellt das AIS-C die ordnungsgemäße Weiterleitung der Aufhebung sicher und unterstützt den Meldungsaufgeber auf Wunsch bei der Adressierung.
- 2. Aufhebung von Flugplänen während des Fluges**
- Flugpläne können während des Fluges aufgehoben werden, sofern für die weitere Flugstrecke kein Flugplan vorgeschrieben ist.
- Aufhebungen von Flugplänen während des Fluges sind an die zuständige Flugverkehrskontrolle zur Weiterleitung an das AIS-C zu melden.
- Beabsichtigt der Luftfahrzeugführer die Aufhebung eines Flugplans nach Instrumentenflugregeln, bedarf es der Zustimmung der Flugverkehrskontrolle, in deren Zuständigkeitsbereich der Flugplan aufgehoben werden soll.
- Die Verantwortlichkeit bezüglich der Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben bleibt bestehen.
- 3. Aufhebung von Flugplänen durch die Flugverkehrskontrolle**
- Die für einen Flug zuständige Flugverkehrskontrolle wird beim AIS-C die Aufhebung eines Flugplans veranlassen, wenn nicht innerhalb von 60 Minuten nach der voraussichtlichen Abblockzeit eine Anlass- oder Rollfreigabe beantragt oder eine berechtigte Abblockzeit bekannt gegeben wurde.
- Ausgenommen hiervon sind Flüge, die ausgesetzt wurden oder Verkehrsflussreglungsmaßnahmen unterliegen.

- 4. Änderung eines Flugplans während des Fluges**
- Ist eine Änderung eines Flugplans während des Fluges beabsichtigt, nimmt die Flugverkehrskontrolle die Änderungsmeldung zur Weiterleitung an das AIS-C entgegen.
- Die Verantwortlichkeit bezüglich der Vollständigkeit und Richtigkeit der Angaben bleibt bestehen.
- 5. Inhalte der Änderungsmitteilung**
- Änderungsmitteilungen sind so frühzeitig wie möglich zu übermitteln und müssen folgende Angaben enthalten:
- die Luftfahrzeugkennung entsprechend den Angaben in Feld 7 des Flugplans;
  - den Startflugplatz, die EOBT und den Zielflugplatz;
  - die Bezeichnung (Nummer) des Flugplanfeldes, in dem die Änderungen erforderlich sind;
  - die gewünschten Änderungen;
  - gegebenenfalls den Tag des Abfluges ("DOF") bei Meldungsvorlauf von mehr als 24 Stunden.
- 6. Aufgabe eines neuen Flugplans**
- Bei nachfolgenden Änderungen von Flugplänen für IFR/GAT-Flüge muss der Flugplan mittels einer Aufhebungsmeldung aufgehoben und ein neuer Flugplan aufgegeben werden:
- Luftfahrzeugkennung;
  - Startflugplatz;
  - RNAV-Ausrüstung (hier: kurzfristiger Ausfall oder Rückstufung vor dem Start);
  - Voraussichtliche Abblockzeit (hier: Vorverlegung der voraussichtlichen Abblockzeit);
  - Zielflugplatz;
  - Startdatum.
- Bei Änderungen von Flugplänen, die nicht an IFPS zu übermitteln sind, ist die Aufgabe eines neuen Flugplans nur dann erforderlich, wenn sich Angaben zum Start- oder Zielflugplatz ändern.

- 4. Inhalte der Aufhebungsmittteilung**  
Aufhebungsmittteilungen sind so frühzeitig wie möglich zu übermitteln und müssen folgende Angaben enthalten:
- a. die Luftfahrzeugkennung entsprechend den Angaben in Feld 7 des Flugplans;
  - b. den Startflugplatz, die EOBT und den Zielflugplatz;
  - c. gegebenenfalls den Tag des Abfluges ("DOF") bei Meldungsvorlauf von mehr als 24 Stunden.
- VI. Verfahren für die Aufgabe und Bearbeitung von Dauerflugplänen**
- 1. Aufgabe und Änderungen von Dauerflugplänen**  
Dauerflugpläne, sowie Änderungen zu Dauerflugplänen, die den Bereich der IFPZ betreffen, sind an EUROCONTROL-CFMU zu senden.
  - 1.2 Das Verfahren für die Aufgabe und Änderung von Dauerflugplänen ist dem IFPS Users Manual zu entnehmen.
  - 1.3 Bei Änderungen und Aufhebungen von Flugplänen für einen bestimmten Tag sind die Vorschriften dieser Bekanntmachung zu beachten.
- 2. Verantwortlichkeiten des Dauerflugplanaufgebers**  
Der Dauerflugplanaufgeber ist verantwortlich für:
- a. Vollständigkeit und Richtigkeit der Angaben;
  - b. Einholung einer Flugberatung und ggf. einer Flugverkehrskontrollfreigabe;
  - c. Überprüfung der Durchführbarkeit des Fluges, unter anderem auf der Grundlage der erteilten Flugberatung;
  - d. Vollständige Adressierung;
  - e. Weiterleitung an alle betroffenen Stellen.

**VII. Inkrafttreten**  
Diese Bekanntmachung tritt am 13.03.2008 in Kraft. Gleichzeitig werden die Bekanntmachungen NfL I-268/06, 135/07, 152/07, 212/07, 216/07 und 300/07 zurückgezogen.  
Langen, 19.02.2008  
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH  
AS/IF

i.V. Pierre Hermann i.V. Hardy Polevka