



**DFS** Deutsche Flugsicherung

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND  
NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER**

**1-1629-19**

**08 MAI 2019**

gültig ab: sofort

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH  
Büro der Nachrichten für Luftfahrer  
Am DFS-Campus 7 · 63225 Langen · Germany  
<http://dfs.de>  
Redaktion: [desk@dfs.de](mailto:desk@dfs.de)  
Vertrieb: [customer-support@eisenschmidt.aero](mailto:customer-support@eisenschmidt.aero)

hebt 1-1581-19 auf

---

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

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

Auf Grund des § 28 Abs. 1 Nr. 1 Buchstaben a), b) und c) der Luftverkehrs-Ordnung vom 29. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1894), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 28. Juni 2016 (BGBl. I S. 1548), gibt das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung bekannt:

## Inhaltsverzeichnis

I.	Allgemeine Hinweise, Begriff und Arten des Flugplans, Flugplanpflicht .....	1
II.	Inhalt und Form des Flugplans .....	3
III.	Aufgabe, Bearbeitung und Weiterleitung von Flugplänen .....	21
IV.	Änderungen zu Flugplaninhalten .....	25
V.	Aufhebung des Flugplans .....	27
VI.	Verfahren für die Aufgabe und Bearbeitung von Dauerflugplänen .....	28
VII.	Inkrafttreten .....	29

## **I. Allgemeine Hinweise, Begriff und Arten des Flugplans, Flugplanpflicht**

### **1. Allgemeine Hinweise**

- 1.1 Soweit nicht anders bestimmt, werden nachfolgend mit „SERA.[Ziffer]“ diejenigen Bestimmungen bezeichnet, die im Anhang der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010, aufgeführt sind.
- 1.2 Es wird darauf hingewiesen, dass die nachfolgenden Bestimmungen nicht abschließend sind. Ergänzend zu dieser Bekanntmachung sind die jeweils aktuellen geltenden Vorschriften zu beachten, insbesondere die Vorgaben zu Inhalt und Form des Flugplans gem. ICAO Doc 4444 (Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management) sowie die Regelungen des IFPS Users Manual von Eurocontrol.

## **2. Begriff des Flugplans**

2.1 Nach SERA.4001 Buchstabe a) sind Informationen bezüglich eines beabsichtigten Flugs oder Flugabschnitts, die Flugverkehrsdienststellen zu übermitteln sind, in Form eines Flugplans zu geben.

Der Begriff „Flugplan“ wird verwendet sowohl

- a) zur Bezeichnung der vollständigen Informationen über alle Punkte der Flugplanbeschreibung, die die gesamte Flugstrecke abdecken, als auch
- b) 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 Unabhängig davon, ob beschränkte Informationen vor dem Abflug oder während des Fluges übermittelt werden, umfassen diese die folgenden Angaben:

- 1) Luftfahrzeugkennung / Rufzeichen
- 2) Luftfahrzeugmuster
- 3) Geplanter Flugabschnitt
- 4) Beabsichtigte Flughöhe
- 5) Sonstige durch den Flugverkehrskontrolldienst im Einzelfall angeforderte Daten

2.3 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 auch Flugvorhaben, an denen mehrere Luftfahrzeuge in Formation teilnehmen sowie die einzelnen Flugabschnitte für Flüge mit Zwischenlandungen.

Eine Zwischenlandung im Sinne dieser Bekanntmachung liegt vor, wenn eine tatsächliche Landung zwischen dem Start- und Zielflugplatz erfolgt, beispielsweise um das Luftfahrzeug zu betanken, Passagiere aus- oder einsteigen zu lassen oder Fracht ein- bzw. auszuladen.

2.4 Eine besondere Art des Flugplans ist der Dauerflugplan.

Ein Dauerflugplan ist ein Flugplan für eine Folge von häufig wiederkehrenden, regelmäßig durchgeführten Einzelflügen mit gleichen Grundmerkmalen, der von einem Betreiber für die Speicherung und den wiederholten Gebrauch durch die Flugverkehrsdienste aufgegeben wird.

Inhalt und Form von Dauerflugplänen sind dem ICAO Doc 4444, Chapter 16, Section 16.4 zu entnehmen.

## **3. Flugplanpflicht**

Ein Flugplan ist vor der Durchführung folgender Flüge abzugeben:

- 1) ein Flug oder Flugabschnitt, der der Flugverkehrskontrolle unterliegt;
- 2) ein Flug nach Instrumentenflugregeln innerhalb eines Flugverkehrsberatungsluftraums (in Deutschland nicht eingerichtet);

- 3) 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 Flugarmdienstes sowie des Such- und Rettungsdienstes zu erleichtern;
- 4) 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;
- 5) ein Flug über Staatsgrenzen, sofern die betreffenden Staaten keine andere Regelung getroffen haben;
- 6) ein Flug, der bei Nacht durchgeführt werden soll, soweit er über die Umgebung des Flugplatzes hinausführt;
- 7) ein Kunstflug im kontrollierten Luftraum und über Flugplätzen mit Flugverkehrskontrolle.

Der Luftfahrzeugführer kann auch für andere Flüge der zuständigen Flugverkehrsdienststelle einen Flugplan übermitteln, um die Durchführung des Such- und Rettungsdienstes für Luftfahrzeuge zu erleichtern.

## **II. Inhalt und Form des Flugplans**

Die folgenden Inhalte der Feld Typen 3 bis 19 des Flugplans gem. ICAO Doc 4444 sind für die Übermittlung von Flugplänen vorgegeben:

### **1. Feld Typ 3 Meldungskennung**

Als Meldungskennung ist für den Flugplan die Kenngruppe "FPL" einzutragen. Im Flugplanformblatt und im Internetportal der DFS ist diese Kennung bereits eingetragen.

### **2. Feld Typ 7 Luftfahrzeugkennung**

Die Luftfahrzeugkennung darf aus höchstens sieben alphanumerischen Zeichen bestehen und keine Bindestriche oder Symbole enthalten. Folgende Angaben sind zulässig:

#### **2.1 Eintragungszeichen**

- a. bei Flugzeugen, Drehflüglern, Luftschiffen, Motorseglern, Luftsportgeräten und bemannten Freiballonen; z. B. DMONA
- b. bei Segelflugzeugen mit der zugeteilten Kennzahl; z.B. D1234

#### **2.2 die für das Luftfahrtunternehmen von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) festgelegte Abkürzung in Verbindung mit der vom Luftfahrtunternehmen zugeordneten Kennzeichnung des Fluges; z. B. DLH1203**

In diesem Fall ist das Eintragungszeichen in Feld 18 mit der Kenngruppe "REG/" einzutragen.

- 2.3 ein für militärische Luftfahrzeuge benutztes Funkrufzeichen;  
z. B.: HAWK33A
- 2.4 Bei einer Formation mehrerer Luftfahrzeuge ist das Eintragungszeichen des Formationsführers anzugeben; die Eintragungszeichen sämtlicher an der Formation beteiligten Luftfahrzeuge sind in Feld 18 getrennt durch ein Leerzeichen mit der Kenngruppe "REG/" aufzuführen.
- 2.5 Sofern Funkrufzeichen verwendet werden, ist das Funkrufzeichen des Formationsführers anzugeben, die Funkrufzeichen sämtlicher an der Formation beteiligten Luftfahrzeuge, beginnend mit dem Formationsführer, sind in Feld 18 nach der Kenngruppe "RMK/" mit der Kennung "FFLT" (\*) anzugeben. Die Funkrufzeichen sind durch ein Leerzeichen zu trennen, nach dem letzten Funkrufzeichen ist die Kennung "FFLTEND" anzufügen.  
Beispiel: RMK/FFLT SPIDER1 SPIDER2 SPIDER3 SPIDER4 FFLTEND  
Die Reihenfolge muss den Angaben unter der Kenngruppe "REG/" entsprechen.  
(\* ) FFLT = Formation Flight

### **3. Feld Typ 8 Flugregeln und Art des Fluges**

Für die Angaben zu Flugregeln und Art des Fluges sind höchstens zwei Buchstaben zulässig.

- 3.1 Für die Angabe der Flugregel ist einer der folgenden Buchstaben zu verwenden:
- I für Flüge, die ganz nach Instrumentenflugregeln durchgeführt werden
  - V für Flüge, die ganz nach Sichtflugregeln durchgeführt werden
  - Y für Flüge mit Flugregelwechsel, die nach Instrumentenflugregeln begonnen werden
  - Z für Flüge mit Flugregelwechsel, die nach Sichtflugregeln begonnen werden.
- Weitere Einzelheiten über Wechsel der Flugregel sind in Feld 15 (Flugstrecke) aufzuführen.
- 3.1.1 Flüge des operationellen Luftverkehrs sind im Feld 18 nach der Kenngruppe "RMK/" durch den Eintrag "OAT" zu kennzeichnen. Weitere Einzelheiten über Wechsel zwischen OAT und GAT sind ggf. in Feld 15 (Flugstrecke) aufzuführen.
- 3.2 Zur Kennzeichnung der Art des Fluges ist einer der folgenden Buchstaben zu verwenden:
- S planmäßige Flüge
  - N nichtplanmäßige Flüge
  - G Flüge der Allgemeinen Luftfahrt
  - M militärische Flüge
  - X andere Flüge

- 3.2.1 Bei der Verwendung des Buchstaben "X" sind im Feld 18 nach der Kenngruppe "RMK/" nähere Angaben zum Flugvorhaben zu machen.

Beispiel:

LIC<sup>1</sup> TG (touch-and-go)

LIC LA (low approach)

Weitere Erklärungen zum Übungsflug sind möglich.

Beispiel:

APCH AT EDDK

STOP AT EDDL

- 3.2.2 Staatsluftfahrzeuge, 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:

Staatsluftfahrzeug: Luftfahrzeug, das im Militär-, Zoll- oder Polizeidienst eingesetzt wird.

#### 4. Feld Typ 9

##### **Anzahl und Muster der Luftfahrzeuge und Wirbelschleppenkategorie**

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

- 4.2 Das Luftfahrzeugmuster ist mit der von der ICAO festgelegten Abkürzung gem. ICAO DOC 8643 anzugeben.

- 4.2.1 Für bestimmte Luftfahrzeuge sind von der ICAO gesonderte Kennungen festgelegt:

- Luftschiff	SHIP
- bemannter Freiballon	BALL
- Segel-/Gleitflugzeug	GLID
- Mikro-/Ultraleichtflugzeug	ULAC
- Mikro-/Ultraleichthelikopter	UHEL
- Mikro-/Ultraleichttragschrauber	GYRO

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

- 4.2.3 Bei einem Flug mit Luftfahrzeugen verschiedener Luftfahrzeugmuster ist die Buchstabengruppe "ZZZZ" anzugeben. Die Muster sämtlicher an der Formation beteiligter Luftfahrzeuge sind in Feld 18 unter der Kenngruppe "TYP/" aufzuführen.

Beispiel: TYP/ TOR TOR EUFI EUFI

Die Reihenfolge muss den Angaben unter der Kenngruppe "REG/" sowie unter "RMK/FFLT" entsprechen. (siehe 2.5)

- 4.3 Die Wirbelschleppenkategorie eines Luftfahrzeuges ist mit einem der folgenden Buchstaben, von der Luftfahrzeugmusterkennung durch einen Schrägstrich getrennt, anzugeben:

<sup>1</sup> Die Abkürzung „LIC“ steht hier für das Wort „Licensing“ und weist auf einen Übungsflug hin.

- J (super) höchstzulässige Startmasse von 560000 kg oder mehr
- H (schwer) höchstzulässige Startmasse von 136000 kg oder mehr je- doch weniger als 560000 kg;
- M (mittel) höchstzulässige Startmasse von weniger als 136000 kg, je- doch mehr als 7000 kg;
- L (leicht) höchstzulässige Startmasse bis 7000 kg einschließlich.

**5. Feld Typ 10  
Ausrüstung des Luftfahrzeugs und deren Nutzbarkeit**

Feld Typ 10a:

Die Ausrüstung des Luftfahrzeugs mit Funkgeräten, Funknavigationsgeräten für Strecken- und Anflugnavigation und deren Nutzbarkeit ist wie folgt anzugeben. Es sind maximal 64 Zeichen zulässig.

5.1 N wenn keine Ausrüstung vorhanden, oder eine vorhandene Ausrüstung nicht betriebsbereit

S wenn die Standardausrüstung (VHF RTF, VOR und ILS) mitgeführt wird und betriebsbereit ist;

5.1.1 Einer oder mehrere der nachfolgend aufgeführten Buchstaben entsprechend der vorhandenen und benutzbaren Ausrüstung:

A	GBAS Landesystem	J7	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
B	LPV (APV mit SBAS)		
C	LORAN C	K	MLS
D	DME	L	ILS
E1	FMC WPR ACARS	M1	ATC SATVOICE (INMARSAT)
E2	D-FIS ACARS	M2	ATC SATVOICE (MTSAT)
E3	PDC ACARS	M3	ATC SATVOICE (Iridium)
F	ADF	O	VOR
G	GNSS Sofern der Flug oder ein Teil des Fluges nach IFR durchgeführt wird, sind GNSS Empfänger angesprochen, die den Anforderungen des ICAO Annex 10 Vol I entsprechen.	P1 P2 P3 P4-P9	CPDLC RCP 400 CPDLC RCP 240 SATVOICE RCP 400 reserviert für RCP
H	HF RTF	R	zugelassen für PBN
I	Trägheitsnavigation	T	TACAN
J1	CPDLC ATN VDL Mode 2	U	UHF RTF
J2	CPDLC FANS 1/A HFDL	V	VHF RTF
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Mode A	W	zugelassen für RVSM
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2	X	zugelassen für MNPS
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)	Y	VHF mit 8.33 kHz fähiger Funkausrüstung

J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)
----	----------------------------------

Z	andere bordseitig verfügbare Ausrüstung oder deren Nutzbar- keit
---	------------------------------------------------------------------------

5.1.2 Wird der Buchstabe "G" verwendet, dann sind die Arten der Verbesserungssysteme für das GNSS, sofern vorhanden, in Feld 18 mit der Kenngruppe "NAV/" anzugeben.

5.1.3 Wird der Buchstabe "R" eingetragen, sind im Feld 18 unter der Kenngruppe "PBN/" entsprechende Erläuterungen zur den vorhandenen Performance Based Navigation Levels anzugeben.

5.1.4 Wird der Buchstabe "Z" eingesetzt, ist im Feld 18 unter einer der Kenngruppen "COM/", "NAV/" und/oder "DAT/" eine ergänzende Erläuterung der entsprechenden COM/NAV/DAT Ausrüstung oder deren Nutzbarkeit anzugeben. Ausnahmen von der Verpflichtung zur Verwendung bestimmter Ausrüstung sind wie folgt zu kennzeichnen:

COM/EXM833 für Staatsluftfahrzeuge, die nicht mit dem für ein Gebiet vorgeschriebenen Gerät für den Betrieb im 8.33 kHz-Kanalraster ausgerüstet sind

NAV/RNAVX für Staatsluftfahrzeuge, die nicht mit dem für ein Streckensegment, eine Streckenführung und/oder ein Gebiet vorgeschriebenen RNP-Typ ausgerüstet sind

DAT/CPDLCX für Luftfahrzeuge, die von der Verpflichtung zur Ausrüstung mit Bord-Boden-Datenübertragung ausgenommen sind.

5.1.5 Bei Staatsluftfahrzeugen, die keine RVSM Fähigkeit haben, ist im Feld 18 "STS/NONRVSM" einzutragen.

Anmerkung:

Staatsluftfahrzeug: Luftfahrzeug, das im Militär-, Zoll- oder Polizeidienst eingesetzt wird.

5.1.6 Luftfahrzeuge, deren B-RNAV-Ausrüstung vor dem Start ausfällt bzw. nicht mehr den geforderten Mindestbedingungen entspricht, dürfen die Abkürzungen B1, B2, B3, B4, B5 im Flugplan Feld 18 unter PBN/ nicht verwenden. Da diese Flüge einer besonderen Behandlung durch den Flugverkehrskontrolldienst unterliegen, ist im Feld 10a der Buchstabe „Z“ und im Feld 18 der Hinweis NAV/RNAVINOP einzutragen.

Schrägstrich "/"

5.2 Feld Typ 10b: Überwachungsausrüstung und Nutzbarkeit

Die Ausrüstung mit Transponder oder mit ADS und deren Nutzbarkeit ist mit einem oder mehreren der nachfolgend aufgeführten Buchstaben entsprechend der vorhandenen Ausrüstung einzufügen, jedoch maximal 20 Zeichen.

N wenn keine Überwachungsausrüstung vorhanden, oder eine vorhandene Ausrüstung nicht betriebsbereit ist.

	<b>Transponder SSR Modes A und C</b>
A	Mode A (4 Ziffern - 4096 codes)
C	Mode A (4 Ziffern - 4096 codes) und Mode C



<b>Transponder SSR Mode S</b>	
E	Mode S, einschließlich Nutzbarkeit von Luftfahrzeugkennung, Druckhöhe und Extended Squitter (ADS-B)
H	Mode S, einschließlich Nutzbarkeit von Luftfahrzeugkennung, Druckhöhe und Enhanced Surveillance
I	Mode S, einschließlich Nutzbarkeit der Luftfahrzeugkennung, aber ohne Nutzbarkeit der Druckhöhe
L	Mode S, einschließlich Nutzbarkeit von Luftfahrzeugkennung, Druckhöhe, Extended Squitter (ADS-B) und Enhanced Surveillance
P	Mode S, einschließlich Nutzbarkeit der Druckhöhe, aber ohne Nutzbarkeit der Luftfahrzeugkennung
S	Mode S, einschließlich Nutzbarkeit der Druckhöhe und der Luftfahrzeugkennung
X	Mode S, ohne Nutzbarkeit von Luftfahrzeugkennung und Druckhöhe
<b>ADS-B</b>	
B1	ADS-B mit festgelegter Nutzbarkeit von 1090 MHz ADS-B "Senden"
B2	ADS-B mit festgelegter Nutzbarkeit von 1090 MHz ADS-B "Senden" und "Empfangen"
U1	Nutzbarkeit für ADS-B "Senden" mittels UAT
U2	Nutzbarkeit für ADS-B "Senden" und "Empfangen" mittels UAT
V1	Nutzbarkeit für ADS-B "Senden" mittels VDL Mode 4
V2	Nutzbarkeit für ADS-B "Senden" und "Empfangen" mittels VDL Mode 4
<b>ADS-C</b>	
D1	ADS-C mit Nutzbarkeit für FANS 1/A
G1	ADS-C mit Nutzbarkeit für ATN

Sonstige Überwachungs-ausrüstungen sind in Feld 18 mit der Kenngruppe "SUR/" anzugeben.

## 6. Feld Typ 13 Startflugplatz und voraussichtliche Abblockzeit

Unter Startflugplatz wird der Ort verstanden, von dem aus das Luftfahrzeug startet. Dabei kann es sich um einen Flugplatz oder einen Einsatzort außerhalb eines Flugplatzes handeln.

Der Startflugplatz und die voraussichtliche Abblockzeit sind wie folgt anzugeben:

- 6.1 Für die Bezeichnung des Startflugplatzes ist die ICAO-Ortskennung gemäß ICAO DOC 7910 zu verwenden.
- 6.1.1 Ist für den Startflugplatz keine ICAO-Ortskennung zugeteilt, dann ist die

Buchstabengruppe "ZZZZ" zu verwenden und der Startflugplatz sowie dessen Position in Feld 18 mit der Kenngruppe "DEP/" anzugeben.

6.1.2 Soll der Flugplan erst ab einem bestimmten Streckenpunkt gelten, dann ist der Streckenpunkt oder ein Markierungsfunkfeuer in Feld 18 mit der Kenngruppe "DEP/" einzutragen.

6.1.2.1 Wird der Flugplan während des Fluges aufgegeben, ist anstelle der Angabe des Startflugplatzes die Buchstabengruppe "AFIL" zu verwenden und in Feld 18 mit der Kenngruppe "DEP/" die ICAO-Ortskennung der ATS-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 aktuelle oder 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 Freieballone 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 Hundertstel;

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 Hundertfußstufen.

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 Flugfläche 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 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 Luftfahrthandbuches Deutschland (AIP) Teil ENR 3 (einschl. relevante veröffentlichte NOTAM) zu berücksichtigen. Es dürfen innerhalb des Luftraums über Deutschland keine Flugpläne aufgegeben werden, die von den durch Deutschland veröffentlichten Beschränkungen im Route Availability Document (RAD) abweichen. Dieses gemeinsame europäische Referenzdokument enthält alle Nutzungs- und Verfügbarkeitsregeln innerhalb Deutschlands und kann unter folgender Adresse abgerufen werden:
- <http://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>
- 7.3.4 Aus Gründen des Such- und Rettungsdienstes sind bei allen 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.
- Hiervon abweichend können kürzere Distanzen beim Network Manager hinterlegt sein.
- 7.3.5 Bei VFR-Flügen nach Deutschland ist die Stelle des Überflugs der Staatsgrenze, bezogen auf die nächstgelegene größere Ortschaft aus der Luftfahrtkarte ICAO 1:500000, oder auf eine Navigationshilfe, in Feld 18 mit der Kenngruppe “EET/” anzugeben.

- 7.3.6 Für die Angaben in der Flugstrecke sind folgende Regeln zu beachten:
- 2 bis 5 alphanumerische Zeichen für die Kennung eines Streckenpunktes;
  - 2 bis 7 alphanumerische Zeichen für die Kennung einer ATS-Streckenführung;
  - Bis zu 11 alphanumerische Zeichen für die Kennung eines Punktes, wobei die ersten bis zu 5 Buchstaben die Kennung eines Streckenpunktes angeben, gefolgt von zwei dreistelligen Zahlengruppen, die die missweisende Richtung und die Entfernung in Seemeilen von diesem Streckenpunkt kennzeichnen. Die ersten Stellen der Zahlengruppen sind gegebenenfalls durch die Ziffer "0" aufzufüllen;
  - 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 NORD oder "S" für SÜD 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 NORD oder "S" für SÜD, 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.

Anmerkung: Für Flüge innerhalb Deutschlands, die ganz oder teilweise nach IFR durchgeführt werden, ist die Verwendung von Koordinaten zur Bezeichnung eines Punktes einer Flugstrecke nicht zulässig.

- 7.3.7 Bei Flügen außerhalb veröffentlichter Streckenführungen ist die Flugstrecke, sofern vorgeschrieben, wie folgt anzugeben:

- 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.
- 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.
- Für Flüge, die überwiegend in NORD-SÜD-Richtung verkehren, sind die Kurse über Grund durch Bezugnahme auf Streckenpunkte zu defi-

nieren, die aus den Schnittpunkten ganzer Grade geographischer Länge mit festgelegten Breitenparallelen im Abstand von 5 Grad gebildet werden.

- d. 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, wie folgt anzugeben:
  1. 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 Leerzeichen 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.
  2. Bei einem Übergang von Instrumentenflugregeln zu einem der Flugverkehrskontrolle 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 Leerzeichen die Kenngruppe "VFR".
  3. Bei einem Übergang von Instrumentenflugregeln zu einem der Flugverkehrskontrolle 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

- 7.6 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.....DKB OAT TR11.....  
N0400F370.....DKB/N0300F250 OAT TR11.....  
Wechsel von GAT zu OAT am Punkt DKB

N0460F370 TOMKI.....TB6 DKB GAT UN896 OLBEN.....  
Wechsel von OAT zu GAT am Punkt DKB

- 7.7 En-route STAY Indicator

Der STAY Indicator beschreibt Ort und Zeit eines besonderen Flugvorhabens (z.B. Trainingsflug, Fotoflug, etc.) en-route oder an Flugplätzen.

Wegen der Einzelheiten zur Verwendung des STAY-/STAYINFO Indicators wird auf das IFPS Users Manual von Eurocontrol verwiesen.

Er ist nur bei Flugplänen, die komplett innerhalb der IFPZ (IFPS Zone) durchgeführt werden, einzutragen.

Er kann auch für VFR-Flüge innerhalb Deutschlands verwendet werden.

Nach dem Einflugpunkt in das Gebiet des besonderen Flugvorhabens (STAY-Area) folgt die Kenngruppe "STAY1...9/" gefolgt von der Zeit, die das Flugvorhaben dauern soll. Darauf folgt der Ausflugpunkt aus der STAY-Area.

z. B.: Einflug- und Ausflugpunkt sind gleich  
DKB STAY1/0100 DKB

Einflug- und Ausflugpunkt sind unterschiedlich  
DKB STAY1/0030 WUR

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.: DKB STAY1/0030 WUR DCT GISAT STAY2/0045 WUR

Zur Erläuterung der Art des Flugvorhabens ist in Feld 18 für jeden STAY-Indicator eine Kenngruppe "STAYINFO1...9/" 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: BKD STAY1/0030 BKD  
Feld 18: STAYINFO1/CALIBRATION OF BKD VOR

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

Unter Zielflugplatz wird der Ort verstanden, auf dem das Luftfahrzeug zu landen beabsichtigt. Dabei kann es sich um einen Flugplatz oder einen

Einsatzort außerhalb eines Flugplatzes handeln. Das Gleiche gilt für die Angabe des Zielausweichflugplatzes bzw. der Zielausweichflugplätze.

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

- 8.1 Für die Bezeichnung des Zielflugplatzes und der Zielausweichflugplätze sind die ICAO-Ortskennungen gem. DOC 7910 zu verwenden.
- 8.1.1 Soweit ICAO-Ortskennungen nicht zugeteilt sind, ist die Buchstabengruppe "ZZZZ" anzugeben und der Name des Zielflugplatzes sowie die Position oder das voraussichtliche Landegebiet mit der Kenngruppe "DEST/", bzw. der Name des Zielausweichflugplatzes mit der Kenngruppe "ALTN/" in Feld 18 aufzuführen.
- 8.1.2 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 bis zu dem Punkt, an dem der Flugplan endet.

- 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 in der nachfolgend angegebenen Reihenfolge aufzuführen. Sofern Angaben zu Feld 18 des Flugplanformblattes nicht erforderlich sind, ist die Ziffer "0" einzutragen.

STS/ Einträge für besondere Behandlung durch FVK. Es können mehrere STS-Einträge in Feld 18 gleichzeitig erfolgen, die Kenngruppe "STS/" ist jedoch nur einmal zu verwenden.

STS/ALTRV Flüge mit Höhenreservierungen

STS/ATFMX	Flüge, die durch die zuständige Stelle von Verkehrsflussregelungsmaßnahmen befreit wurden <sup>(2)</sup>
STS/FFR	Flüge zur Brandbekämpfung <sup>(1)</sup>
STS/FLTCK	Flugvermessung von Navigationsanlagen
STS/HAZMAT	Flüge zum Transport gefährlicher Güter
STS/HEAD	Flüge mit Staatsoberhäuptern <sup>(1)</sup> <sup>(4)</sup>
STS/HOSP	Flüge, die von einer medizinischen Stelle als dringend notwendig deklariert wurden <sup>(3)</sup> <sup>(4)</sup>
STS/HUM	Flüge im humanitären Einsatz <sup>(3)</sup>
STS/MARSA	Der verantwortliche militärische Luftfahrzeugführer erklärt die Übernahme der Verantwortung für die Staffelung zwischen beteiligten Luftfahrzeugen. <b>Anmerkung:</b> Das Verfahren findet derzeit keine Anwendung in Deutschland.
STS/MEDEVAC	Flüge im Rahmen lebenswichtiger, medizinischer Notfall-Evakuierungen <sup>(1)</sup>
STS/NONRVSM	Flüge, die ohne RVSM-Ausstattung im RVSM Luftraum operieren wollen.
STS/SAR	Flüge im Such- und Rettungsdienst <sup>(1)</sup> <sup>(4)</sup>
STS/STATE	militärisch oder zivil registrierte Luftfahrzeuge im Einsatz des Militärs, des Zolls oder der Polizei <sup>(3)</sup>

Andere Gründe für eine besondere Behandlung durch FVK müssen nach der Kenngruppe "RMK/" eingetragen werden.

<sup>(1)</sup> Führt zu einer automatischen Befreiung von ATFM-Beschränkungen.

<sup>(2)</sup> Für alle IFR/GAT-Flüge und GAT-Flüge mit IFR-Teilstrecken mit Start in Deutschland ist zur Nutzung von STS/ATFMX das Online-Meldeverfahren der örtlichen ATFM-Stelle (DFS Deutsche Flugsicherung GmbH) durchzuführen. Das Online-Meldeverfahren ist im AIS-Portal ([www.dfs-ais.de](http://www.dfs-ais.de)) unter dem Menüpunkt Flugvorbereitung verfügbar. Zur Nutzung ist eine einmalige, kostenlose Registrierung erforderlich.

Der Flugplanaufgeber ist auch noch im Nachhinein verpflichtet, die im Formular für die Online-Meldung angegebenen Kriterien gegenüber der zuständigen staatlichen Stelle zu belegen und diese dem BAF auf Anfrage vorzulegen.

Zur Nutzung von STS/ATFMX muss mindestens eines der folgenden Kriterien erfüllt sein:

- Menschenleben sind gefährdet. Dies bedeutet, dass das Leben eines oder mehrerer Menschen in konkreter Gefahr ist, wenn der Flug nicht verzögerungsfrei stattfinden kann. Dies umfasst auch Flüge zu Transplantationszwecken mit lebenden Organen an Bord.
- Flüge zum Transport von Rettungsmannschaften und Hilfsgütern in Katastrophengebiete.



- Der Einsatz des Fluges erfolgt durch den Staat oder in dessen Auftrag, unterfällt jedoch nicht den Fällen „STS/HEAD“ und muss von derartiger Bedeutung sein, dass eine Verzögerung den Erfolg des außergewöhnlichen Einsatzes konkret gefährden würde.

Sollte das Online-Meldeverfahren aus technischen Gründen nicht zur Verfügung stehen, ist eine E-Mail direkt an das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung zu senden. Die E-Mail ist mit folgendem Inhalt an die Adresse: [atfmx@baf.bund.de](mailto:atfmx@baf.bund.de) zu übermitteln:

Kontaktdaten (Name, E-Mail und Telefonnummer),

Luftfahrzeug-Kennung,

Flugzeugtyp,

Startflugplatz,

Zielflugplatz,

voraussichtliche Abblockzeit (EOBT),

Tag des Abfluges (DOF),

Kriterium für die Nutzung von STS/ATFMX sowie

eine kurze Auflistung vorhandener Nachweisdokumente.

Die Nachweisdokumente müssen nur auf Anfrage der zuständigen Behörde vorgelegt werden.

Hinweis: Eine Bestätigung der Anmeldung erfolgt nicht.

<sup>(3)</sup> Führt nicht zu einer automatischen Befreiung von ATFM-Beschränkungen. Es kann STS/ATFMX im Rahmen des Online-Meldeverfahrens genutzt werden, sofern mindestens eines der notwendigen Kriterien erfüllt ist.

<sup>(4)</sup> Diesen Flügen ist Vorrang eingeräumt (§ 11 FSDurchführungsV).

Anmerkung:

Für Flüge, denen das BMVI einen Vorrang eingeräumt hat, ist dieser Vorrang der FVK über Sprechfunk mitzuteilen.

PBN/                      Angabe der RNAV und/oder RNP Nutzbarkeit. Es sind bis 8 Einträge / 16 Ziffern möglich

	<b>RNAV Spezifikationen</b>
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 LORANC
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
	<b>RNP Spezifikationen</b>
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 mit BARO-VNAV
T1	RNP AR APCH mit RF (besondere Genehmigung erforderlich)
T2	RNP AR APCH ohne RF (besondere Genehmigung erforderlich)

- NAV/ Nähere Angaben zur Funknavigationsausrüstung oder deren Nutzbarkeit (außer PBN), wenn in Feld 10 der Buchstabe "G" oder "Z" angegeben ist; Verbesserungssysteme für das GNSS sind hier ebenfalls, durch Leerzeichen getrennt, anzugeben. Die Ausnahmeanzeigen RNAVX und / oder RNAVINOP sollen hier eingetragen werden
- COM/ Angaben über die Sprechfunkausrüstung und deren Nutzbarkeit, sofern nicht in Feld 10a angegeben
- DAT/ Angaben über die Datenkommunikationsausrüstung und deren Nutzbarkeit, sofern nicht in Feld 10a angegeben.
- SUR/ Angaben über die Überwachungsausrüstung und deren Nutzbarkeit, sofern nicht in Feld 10b angegeben.  
Angabe von allen für den Flug geltenden RSP-Spezifikation(en) unter Verwendung der jeweiligen Kennung(en) ohne Leerzeichen. Mehrere RSP-Spezifikationen werden durch ein Leerzeichen getrennt. Beispiel: RSP180 RSP400.
- DEP/ Name und Ortsangabe des Startflugplatzes oder Einsatzortes, wenn die Buchstabengruppe "ZZZZ" in Feld 13 angegeben ist, oder die ATS-Stelle, von der zusätzliche Flugplandaten angefordert werden können, wenn in Feld 13 die Buchstabengruppe "AFIL" angegeben ist

Ortsangaben sind wie folgt zu machen:

- a) eine aus 11 Zeichen bestehenden Buchstaben- und Zahlensammensetzung, die die geographische Breite und Länge bezeichnen
- b) bis zu 11 alphanumerische Zeichen für die Kennung eines Punktes, wobei die ersten bis zu 5 Buchstaben die Kennung eines Streckenpunktes angeben, gefolgt von zwei dreistelligen Zahlengruppen, die die missweisende Richtung und die Entfernung in Seemeilen von diesem Streckenpunkt kennzeichnen.
- c) der erste Punkt der Strecke, wenn der Flug nicht auf einem Flugplatz begonnen hat.

DEST/	Zielflugplatz oder Einsatzort, wenn in Feld 16 die Buchstabengruppe "ZZZZ" angegeben ist. Sind Ortsangaben erforderlich, dann müssen sie im gleichen Format wie unter DEP/ erstellt werden.
DOF/	Das Startdatum eines Fluges im Format JJMMTT
REG/	Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs, sofern unterschiedlich zum Eintrag in Feld Typ 7. Bei Formationsflügen sind die Eintragungszeichen aller an der Formation beteiligten Luftfahrzeuge anzugeben.
EET/	Signifikante Punkte oder Kennungen für die FIR- Grenze und voraussichtliche Gesamtflugdauer vom Start bis zu diesen Punkten oder FIR-Grenzen
SEL/	SELCAL-Code;
TYP/	Anzahl und Luftfahrzeugmuster, wenn in Feld 9 die Buchstabengruppe "ZZZZ" angegeben ist. Bei Formationsflügen sind die Muster aller an der Formation beteiligten Luftfahrzeuge anzugeben.
CODE/	Luftfahrzeugadresse (ausgedrückt in Form eines alphanumerischen Codes von 6 hexadezimalen Zahlen), sofern von der zuständigen Flugsicherungsorganisation gefordert;
RVR/	Mindestanforderung für die Pistensichtweite (in Metern);
DLE/	geplante Verzögerung oder geplantes Holding im Streckenflug außerhalb der IFPZ in folgendem Format Streckenpunkt und Dauer der Verspätung in Stunden und Minuten HHMM;
OPR/	Luftfahrzeughalter, sofern dieser aus der Luftfahrzeugkennung in Feld 7 nicht ersichtlich ist;
ORGN/	Die 8-stellige AFTN-Adresse des Flugplanaufgebers;
PER/	Angaben über Leistungsdaten des Luftfahrzeugs gem. ICAO DOC 8168 bestehend aus einem Buchstaben (A, B, C, E oder H);
ALTN/	Zielausweichflugplatz oder Einsatzort, wenn in Feld 16 die Buchstabengruppe "ZZZZ" angegeben ist. Sind

	Ortsangaben erforderlich, dann müssen sie im gleichen Format wie unter DEP/ erstellt werden.
RALT/	Angaben über Streckenausweichflugplätze. Sind Ortsangaben erforderlich, dann müssen sie im gleichen Format wie unter DEP/ erstellt werden.
TALT/	Angaben über Startausweichflugplätze. Sind Ortsangaben erforderlich, dann müssen sie im gleichen Format wie unter DEP/ erstellt werden.
RIF/	Nähere Streckenangaben zum geänderten Zielflugplatz gefolgt von der ICAO-Ortskennung des Flugplatzes bestehend aus vier Buchstaben. Für die geänderte Strecke ist eine Freigabeänderung während des Fluges erforderlich
RMK/	Weitere Anmerkungen im Klartext, wenn dies von der zuständigen Flugsicherungsorganisation gefordert wird oder notwendig erscheint, Die Kenngruppe ist nur einmal zu verwenden, die Inhalte sind je nach Bedarf einzutragen.
RFP/Qn	Replacement Flight Plan (Ersatz-, Alternativflugplan), wobei "n" die laufende Nummer 1 – 9 des Ersatzflugplans für den betreffenden Flug bedeutet
STAYINFO <sub>n</sub> /	beschreibt die Art des besonderen Flugvorhabens innerhalb der IFPZ, welches im Feld 15 mit einem STAY-Indicator aufgeführt ist, wobei "n" die laufende Nummer 1 – 9 des entsprechenden STAY-Indicators bezeichnet.
EUR/PROTECTED	Die Flugplandaten unterliegen einem besonderen Schutz und dürfen nicht an Dritte übermittelt werden.

**10. Feld Typ 19  
Ergänzende Angaben**

Ergänzend ist folgendes anzugeben:

- E/ Höchstflugdauer 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**

1.1 Gemäß SERA.4001 Buchstabe c) ist ein Flugplan vor dem Abflug bei einer Flugverkehrsdienst-Meldestelle abzugeben oder während des Flugs der zuständigen Flugverkehrsdienststelle oder Flugfunkleitstelle zu übermitteln, sofern keine Vorkehrungen für die Abgabe von Dauerflugplänen getroffen wurden.

1.2 Das AIS-C der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) ist die gemeinsame Flugverkehrsdienst-Meldestelle (Air Traffic Services Reporting Office – kurz: ARO) aller Flugverkehrsdienste in der Bundesrepublik Deutschland gemäß ICAO Annex 2 und damit die zentrale Stelle für Annahme und Bearbeitung von Flugplänen und flugplanrelevanten Meldungen.

1.3 Für einen IFR/GAT-Flug mit Start in Deutschland ist vor dem Start ein Flugplan bei ARO aufzugeben oder direkt an IFPS (Integrated Initial Flight Plan Processing System) zu übermitteln.

#### Anmerkung:

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

1.4 Flugpläne für VFR-Flüge mit Start in Deutschland, für die eine Flugplanaufgabe vorgeschrieben ist, sind vor dem Start generell an ARO zu übermitteln.

Ein Flugplan für einen VFR-Flug kann auch in anderen Fällen bei ARO aufgegeben werden, z.B. zur Weiterleitung an die für den Startflugplatz zuständige Stelle oder wenn das AIS-C die zeitgerechte Landung auf einem Flugplatz in Deutschland überwachen soll.

1.5 Es sind bei der Flugplanaufgabe alle erforderlichen Angaben in der vorgeschriebenen Reihenfolge gemäß Abschnitt II zu machen.

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 (nur bei direkter Flugplanübermittlung an IFPS);

e. Weiterleitung der Meldungen (nur bei direkter Flugplanübermittlung an IFPS).

1.6 Verfahren für Flugpläne für Flüge der allgemeinen Luftfahrt von und zu den koordinierungspflichtigen Flughäfen in Deutschland:

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

Diese 14-stellige "Airport Slot-ID" besteht aus der ICAO Ortskennung des koordinierten Flughafens, 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:

RMK/ASLEDDF2304071234

Sind bei innerdeutschen Strecken sowohl der Startflughafen als auch der Zielflughafen koordinierungspflichtig, ist für beide Flughäfen eine „Airport Slot-ID“ einzutragen.

Hierfür ist das nachfolgend dargestellte Format einzuhalten:

RMK/ASLEDDF2304071234 ASLEDDL2304075678

Enthält ein Flugplan für einen Flug von/zu einem Flughafen keinen entsprechenden Eintrag in Feld 18, wird durch die DFS im Auftrag des Flughafenkoordinators 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 (Integrated Initial Flight Plan Processing System)**

Luftfahrzeugführer oder Luftfahrzeugbetreiber können eigenverantwortlich Flugpläne oder Flugplanfolgemeldungen direkt bei IFPS aufgeben.

Dabei sind die entsprechenden Verfahren des IFPS Users Manual von Eurocontrol in der jeweils aktuellen Version anzuwenden.

**4. Aufgabe von Flugplänen und Flugplanfolgemeldungen bei ARO**

4.1 Flugpläne können fermündlich, schriftlich mittels Telefax, über AFTN (Aeronautical Fixed Telecommunication Network) oder über das Internetportal des

AIS-C der DFS an ARO übermittelt werden.

4.2 Bei der schriftlichen Aufgabe von Flugplänen ist das ICAO-Flugplanformblatt der DFS zu verwenden. Das Formular muss deutlich lesbar und vollständig gem. Abschnitt 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.

4.3 Bei der schriftlichen Flugplanaufgabe kann der Flugplanaufgeber auf dem Flugplan-Formblatt ein Pre-Flight Information Bulletin (PIB) anfordern.

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 Verteilung des Flugplans an alle betroffenen Empfänger werden die Flugberatungsunterlagen spätestens drei Stunden vor EOBT versendet (Fax oder E-Mail).

4.4 Die Aufgabe mehrerer Flugpläne mit unterschiedlichen Luftfahrzeugkennungen oder Streckenführungen für ein und denselben Flug ist nicht zulässig.

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

## 5. **Flugplanaufgabe während des Fluges (AFIL)**

Der Luftfahrzeugführer kann einen Flugplan auch während des Fluges aufgeben (AFIL FPL).

Hierbei nimmt die Flugverkehrsdienststelle die erforderlichen Flugplandaten gem. ICAO Annex 2 Ziff. 3.3.2. bzw. ICAO DOC 4444 Anhang 2, insbesondere unter Angabe des Streckenpunktes, ab dem der Flugplan gelten soll, auf den festgelegten Funkfrequenzen zur Weiterleitung an ARO entgegen.

Dabei ist darauf zu achten, dass auch die Informationen zu Höchstflughöhe, Anzahl der Personen an Bord und Not- und Überlebensausrüstung mit übermittelt werden.

## 6. **Aufgabe von Flugplänen und Flugplanfolgemeldungen über das Internetportal des AIS-C an ARO (<http://www.dfs-ais.de>)**

Die Aufgabe von Flugplänen und Flugplanfolgemeldungen erfolgt vorzugs-



weise über das Internetportal des AIS-C an ARO. Dieses ist unter folgender Adresse zu erreichen: <http://www.dfs-ais.de>.

Nach dem Absenden der Meldung an ARO erhält der Flugplanaufgeber automatisch eine Empfangsbestätigung per E-Mail an seine in den Internetkundendaten gespeicherte E-Mail Adresse.

Nach der Bearbeitung/Verteilung des Flugplans bzw. der Flugplanfolgemeldung durch ARO 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 den Internetkundendaten angegebene E-Mail Adresse des Flugplanaufgebers weitergeleitet. Hierbei wird eine Kopie des von ARO verteilten 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 den Internetkundendaten angegebene E-Mail Adresse des Flugplanaufgebers übermittelt.

Zusätzlich zur automatisierten Meldungsübermittlung 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.

Auf Anforderung des Flugplanaufgebers werden für über das Internet aufgegebenen Flugpläne auf der Grundlage der in Feld 15 angegebenen Flugstrecke voll automatisiert NOTAM-Briefings (PIB) generiert und an die im Flugplan angegebene E-Mail Adresse bzw. Telefaxnummer übermittelt.

Soweit angefordert, werden nach der Verteilung des Flugplans die Flugberatungsunterlagen spätestens drei Stunden vor EOBT versendet.

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

- 7.1 Die Bearbeitung und Weiterleitung von Flugplänen durch ARO umfasst: die Überprüfung auf Vollständigkeit und Richtigkeit im Sinne nationaler und internationaler Vorschriften 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.
- 7.2 In folgenden Fällen wird ARO 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 ARO wurde ein solches Verbot mitgeteilt.

## **IV. Änderungen zu Flugplaninhalten**

### **1. Allgemeines**

- 1.1 Ist eine Änderung von Flugplaninhalten (einschließlich Feld 19 "Höchstflugdauer" und "Personen an Bord") beabsichtigt, dann sind die entsprechenden Meldungen
- a. für IFR/GAT-Flüge mit Start innerhalb der IFPZ direkt bei IFPS oder bei ARO aufzugeben;
  - b. für VFR-Flüge mit Start in Deutschland bei ARO aufzugeben.
- 1.2 Für alle anderen Flüge können die Meldungen bei ARO zur Weiterleitung an die für den Startflugplatz zuständige Stelle aufgegeben werden.
- 1.3 Bei der Änderung von Flugplaninhalten ist der Aufgeber verantwortlich für die Vollständigkeit und Richtigkeit der Angaben und für die vollständige Adressierung und Weiterleitung.
- 1.4 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 ARO aufgegeben werden, stellt ARO die ordnungsgemäße Weiterleitung der Meldungen sicher und unterstützt den Meldungsaufgeber auf Wunsch bei der Adressierung.
- 1.6 Änderungen zu Flugplaninhalten können mittels der CHG (Änderungsmeldung) oder der DLA (Verspätungsmeldung) mitgeteilt werden

## 2. **Änderung der Streckenführung**

Die Änderung der Streckenführung eines IFR/GAT-Flugplans innerhalb der IFPZ kann durch eine CHG (Änderungsmeldung) übermittelt werden. IFPS übernimmt in diesem Fall die Benachrichtigung der von der Änderung betroffenen Stellen innerhalb der IFPZ.

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

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

## 3. **Änderung eines Flugplans während des Fluges**

Ist eine Änderung eines Flugplans während des Fluges beabsichtigt, nimmt die Flugverkehrskontrolle die Änderungsmitteilung zur Weiterleitung an ARO entgegen.

Die Verantwortlichkeit bezüglich der Vollständigkeit und Richtigkeit der Angaben bleibt bestehen.

## 4. **Inhalte der Änderungsmeldung (CHG)**

Änderungsmitteilungen sind so frühzeitig wie möglich zu übermitteln und müssen folgende Angaben enthalten:

Feld 7:	Luftfahrzeugkennung;
Feld 13:	Startflugplatz und die EOBT;
Feld 16:	Zielflugplatz;
Feld 18:	mindestens Tag des Abfluges "DOF/";
Feld 22:	Nummer des Flugplanfeldes, in dem die Änderungen erforderlich sind sowie die gewünschten Änderungen.

Bei Änderungen in den Feldern 18 und/oder 19 sind im Feld 22 zusätzlich zu dem zu ändernden Element alle anderen Elemente der ursprünglichen Felder 18 und/oder 19 zusätzlich aufzuführen, da diese andernfalls eliminiert würden.

## 5. **Verspätungen der voraussichtlichen Abblockzeit**

5.1 Für einen Flug, der ganz oder teilweise nach Instrumentenflugregeln und innerhalb der IFPZ durchgeführt wird, ist eine Verspätungsmeldung direkt an IFPS zu übermitteln bzw. bei ARO aufzugeben, wenn sich der Abblockzeitpunkt gegenüber der im Flugplan angegebenen Abblockzeit um mehr als 15 Minuten, aber nicht mehr als 20 Stunden in die Zukunft verschiebt.

Für Verspätungen, die durch Verkehrsflussregelungsmaßnahmen entstanden sind, sind keine Verspätungsmeldungen zu übermitteln.

5.2 Für einen Flug, der ganz oder teilweise nach Instrumentenflugregeln durchgeführt wird, aus der IFPZ herausführt und sich um mehr als 30 Minuten in der Abflugzeit verzögert, ist eine Verspätungsmeldung (DLA) an die Adressen

außerhalb der IFPZ zu senden. Dies gilt auch dann, wenn sich die Verzögerung auf Grund einer Verkehrsflussregelungsmaßnahme ergibt.

- 5.3 Eine Verspätungsmeldung für VFR-Flüge ist bei ARO aufzugeben, wenn sich der Abblockzeitpunkt gegenüber der im Flugplan angegebenen Abblockzeit um mehr als 30 Minuten in die Zukunft verschiebt.

## **6. Inhalte der Verspätungsmeldung (DLA)**

Verspätungsmeldungen sind so frühzeitig wie möglich zu übermitteln und müssen folgende Angaben enthalten:

Feld 7:	Luftfahrzeugkennung;
Feld 13:	Startflugplatz und die neue EOBT;
Feld 16:	Zielflugplatz;
Feld 18:	mindestens Tag des Abfluges "DOF/";

## **7. Aufgabe eines neuen Flugplans**

- 7.1 Bei nachfolgenden Änderungen von Flugplänen für IFR/GAT-Flüge muss der Flugplan mittels einer Aufhebungsmeldung aufgehoben und ein neuer Flugplan aufgegeben werden:

- Luftfahrzeugkennung;
- RNAV-Ausrüstung (hier: kurzfristiger Ausfall oder Rückstufung vor dem Start);
- Startflugplatz
- Voraussichtliche Abblockzeit (hier: Vorverlegung der EOBT um mehr als 15 Minuten, jedoch nur bei nicht regulierten Flügen);
- Zielflugplatz;
- Startdatum.

- 7.2 Bei Änderungen von Flugplänen, die nicht an IFPS zu übermitteln sind, ist die Aufgabe eines neuen Flugplans nur dann erforderlich, wenn sich Angaben zur Luftfahrzeugkennung oder zum Startflugplatz ändern.

## **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 bei ARO aufzugeben.
- 1.2 Für einen VFR-Flug mit Start in Deutschland ist die Aufhebungsmeldung bei ARO aufzugeben.
- 1.3 Für alle anderen Flüge können die Aufhebungsmeldungen bei ARO 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 ARO aufgegeben werden, stellt ARO die ord-

nungsgemäße Weiterleitung der Aufhebung sicher und unterstützt den Meldungsgeber 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 ARO zu melden.

Beabsichtigt der Luftfahrzeugführer die Aufhebung eines Flugplans für einen Flug nach Instrumentenflugregeln, bedarf es der Zustimmung der Flugverkehrskontrollstelle, in deren Zuständigkeitsbereich der Flugplan aufgehoben werden soll.

Die Verantwortlichkeit bezüglich der Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben bleibt bestehen.

## **3. Inhalte der Aufhebungsmittteilung (CNL)**

Aufhebungsmittteilungen sind so frühzeitig wie möglich, jedoch nicht später als 60 Minuten nach der voraussichtlichen Abblockzeit zu übermitteln und müssen folgende Angaben enthalten:

Feld 7:	Luftfahrzeugkennung;
Feld 13:	Startflugplatz und die EOBT;
Feld 16:	Zielflugplatz;
Feld 18:	mindestens Tag des Abfluges "DOF/";

Hiervon ausgenommen sind Flüge, die durch eine FLS (Flight Suspension Message) ausgesetzt wurden oder die Verkehrsflussregelungsmaßnahmen unterliegen.

## **VI. Verfahren für die Aufgabe und Bearbeitung von Dauerflugplänen**

### **1. Aufgabe und Änderungen von Dauerflugplänen**

1.1 Dauerflugpläne, sowie Änderungen zu Dauerflugplänen, die den Bereich der IFPZ betreffen, sind an den Network Manager zu senden.

1.2 Das Verfahren für die Aufgabe und Änderung von Dauerflugplänen ist dem IFPS Users Manual von Eurocontrol 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 Tag nach ihrer Veröffentlichung in Kraft. Gleichzeitig wird die „Bekanntmachung von Einzelheiten über Arten, Inhalt, Form, Abgabe, Annahme, Aufhebung und Änderung von Flugplänen“ vom 28. Februar 2019 (NfL 1-1581-19) aufgehoben.

Langen, den 08.05.2019  
Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung  
LFR/2.10.1/0004-001/19

Im Auftrag

Nils Kaienburg