

ENR 1.10 Flugplanung Flight planning

Flugpläne und Flugplanfolgemeldungen

(Grundlage NfL 2022-1-2647)

I. Allgemeine Hinweise, Begriff 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.

Flight plans and flight-plan-associated messages

(Based on NfL 2022-1-2647)

I. General information, definition of flight plan, obligation to submit a flight plan

1. General information

1.1 Unless otherwise provided, "SERA.[number]" designates provisions that are contained in the Annex of Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 of 26 September 2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation and amending Implementing Regulation (EU) No 1035/2011 and Regulations (EC) No 1265/2007, (EC) No 1794/2006, (EC) No 730/2006, (EC) No 1033/2006 and (EU) No 255/2010.

1.2 Please note that the provisions below are not exhaustive. In addition to this promulgation, current rules, in particular those concerning flight plan contents and format as specified in ICAO Doc 4444 (Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management) as well as the regulations of the Eurocontrol IFPS Users Manual shall be complied with.

2. Definition of flight plan

2.1 Under SERA.4001(a), information relative to an intended flight or portion of a flight, to be provided to air traffic services units, shall be in the form of a flight plan.

The term "flight plan" is used to mean variously,

a) full information on all items comprised in the flight plan description, covering the whole route of a flight,

b) or limited information required, inter alia, when the purpose is to obtain a clearance for a minor portion of a flight such as to cross an airway, to take off from, or to land at a controlled aerodrome.

2.2 No matter if limited information is transmitted prior to departure or during the flight, it must comprise the following:

- 1) Aircraft identification/call sign
- 2) Type of aircraft
- 3) Intended portion of flight
- 4) Intended level
- 5) Other data requested by air traffic control in individual cases.

2.3 An individual flight plan shall be filed for each individual flight for which the filing of a flight plan is mandatory or for which the pilot would like to file a flight plan. In this context, a flight in which several aircraft take part in a formation as well as an individual stage of a flight with intermediate stops shall also be regarded as an individual flight.

For the purposes of this promulgation, an intermediate stop is an actual landing between the departure and the destination aerodrome, for example, for aircraft fuelling and for embarking or disembarking passengers or loading or unloading cargo.

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 Flugalarmdienstes 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 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 mehrere 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.

2.4 A repetitive flight plan is a special type of flight plan.

It is a flight plan related to a series of frequently recurring, regularly operated individual flights with identical basic features, submitted by an operator for retention and repetitive use by air traffic services units.

The contents and format of repetitive flight plans can be found in ICAO Doc 4444, Chapter 16, Section 16.4.

3. Obligation to submit a flight plan

A flight plan shall be submitted prior to operating

- 1) any flight or portion thereof to be provided with air traffic control service;
- 2) any IFR flight within advisory airspace (does not exist in Germany);
- 3) any flight within or into areas, or along routes designated by the competent authority, to facilitate the provision of flight information, alerting and search and rescue services;
- 4) any flight within or into areas, or along routes designated by the competent authority, to facilitate coordination with appropriate military units or with air traffic services units in adjacent States in order to avoid the possible need for interception for the purpose of identification;
- 5) any flight across international borders, unless otherwise prescribed by the States concerned;
- 6) any flight planned to operate at night, if leaving the vicinity of an aerodrome;
- 7) any aerobatic flight in controlled airspace and over controlled aerodromes.

In order to facilitate the provision of search and rescue services, pilots may also submit a flight plan to the competent ATS unit for any other flight.

II. Contents and format of the flight plan

The following contents of Items 3 to 19 of the flight plan according to ICAO Doc 4444 are binding for the transmission of flight plans.

1. Item 3 Message type designator

For a flight plan, "FPL" shall be inserted. This message type designator has already been included in the DFS flight plan form.

2. Item 7 Aircraft identification

The aircraft identification shall not exceed seven alphanumeric characters and shall not include hyphens or symbols. The following entries are permitted:

2.1 Registration mark

a) for aeroplanes, rotorcraft, airships, powered gliders, air sports equipment and manned free balloons, e.g. DMONA

b) for gliders with the assigned identification, e.g. D1234

2.2 The designator assigned to the aircraft operator by the International Civil Aviation Organisation (ICAO) in conjunction with the identification of the flight assigned by the aircraft operator, e.g. DLH1203

In this case, the registration mark shall be inserted in Item 18, preceded by "REG/".

2.3 A radiotelephony call sign used for military aircraft, e.g. HAWK 33A

2.4 In the case of more than one aircraft, the registration mark of the formation leader shall be inserted; the registration marks of all aircraft of the formation shall be inserted in Item 18, separated by a space and preceded by "REG/".

2.5 Sofern Funkrufzeichen verwendet werden, ist das Funkrufzeichen des Formationsführers anzugeben, die Funkrufzeichen sämtlicher an der Formation beteiligter 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:

LIC¹⁾ TG (touch-and-go)

LIC LA (low approach)

Weitere Erklärungen zum Übungsflug sind möglich.

¹⁾ LIC steht hier für das Wort „Licensing“ und weist auf einen Übungsflug hin.

Beispiel:

APCH AT EDDK

STOP AT EDDL

3.2.2 Staatsluftfahrzeuge, die Flüge im RVSM-Lufttraum (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.

2.5 If radio call signs are used, the radio call sign of the formation leader shall be inserted; the radio call signs of all aircraft of the formation, starting with the formation leader, shall be inserted in Item 18, preceded by "RMK/", together with the indicator "FFLT" (*). The call signs shall be separated by a space; the indicator "FFLTEND" shall be inserted after the last call sign.

Example:

RMK/FFLT SPIDER1 SPIDER2 SPIDER3 SPIDER4 FFLTEND

The sequence shall correspond to the information indicated under "REG/".

(*) FFLT = Formation Flight

3. Item 8 Flight rules and type of flight

One or two characters may be used to indicate flight rules and type of flight.

3.1 One of the following letters shall be used to denote the category of flight rules:

- I** for flights conducted entirely under instrument flight rules (IFR)
- V** for flights conducted entirely under visual flight rules (VFR)
- Y** for flights planning a change of flight rules if IFR is first
- Z** for flights planning a change of flight rules if VFR is first

Further details regarding the change of flight rules shall be indicated in Item 15 (Route).

3.1.1 Flights of operational air traffic shall be marked by the entry "OAT", preceded by "RMK/", in Item 18. Further details regarding the change between OAT and GAT shall be indicated in Item 15 (Route), as appropriate.

3.2 One of the following letters shall be used to denote the type of flight:

- S** Scheduled air transport
- N** Non-scheduled air transport
- G** General aviation
- M** Military
- X** Other flights

3.2.1 If the letter X is used, further details concerning the planned flight shall be indicated in Item 18 of the flight plan, preceded by "RMK/".

Example:

LIC¹⁾ TG (touch-and-go)

LIC LA (low approach)

Further explanations concerning a training flight may be given.

¹⁾LIC stands here for the word "Licensing" and refers to a training flight.

Example:

APCH AT EDDK

STOP AT EDDL

3.2.2 For State aircraft intending to perform flights within RVSM airspace (FL290 and above), the letter "M" shall be inserted to indicate the type of flight (Item 8b).

Note: State aircraft: Any aircraft used for military, customs or police services.

4. Item 9 Number and type of aircraft and wake turbulence category

4.1 The number of aircraft, if more than one, shall be inserted using one or two characters.

4.2 The appropriate designator as specified by ICAO shall be inserted to indicate the type of aircraft in accordance with ICAO Doc 8643.

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
motorgetriebener Gleitschirm/Motorschirm	PARA

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 Wirbelschleppenategorie eines Luftfahrzeuges ist mit einem der folgenden Buchstaben, von der Luftfahrzeugmusterkennung durch einen Schrägstrich getrennt, anzugeben:

J (super) Luftfahrzeugmuster, die in ICAO Doc 8643 (Aircraft Type Designators) als SUPER eingestuft werden

H (schwer) höchstzulässige Startmasse von 136000 kg oder mehr, mit Ausnahme derjenigen Luftfahrzeugmuster, die gem. ICAO Doc 8643 als SUPER eingestuft werden

M (mittel) höchstzulässige Startmasse von weniger als 136 000 kg, jedoch mehr als 7000 kg;

L (leicht) höchstzulässige Startmasse bis 7 000 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 COM/NAV-Ausrüstung für die zu fliegende Strecke vorhanden, oder die vorhandene Ausrüstung nicht betriebsbereit ist

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/landing system

B LPV (APV mit/with SBAS)

C LORAN C

D DME

E1 FMC WPR ACARS

E2 D-FIS ACARS

E3 PDC ACARS

F ADF

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./
GNSS If the flight or a portion of the flight is carried under IFR, this means GNSS receivers that meet the requirements of ICAO Annex 10 Vol I.

H HF RTF

I Trägheitsnavigation/Inertial navigation

J1 CPDLC ATN VDL Mode 2

J2 CPDLC FANS 1/A HFDL

J3 CPDLC FANS 1/A VDL Mode A

J4 CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2

4.2.1 For certain aircraft, ICAO has specified special identifications:

Airship	SHIP
Manned free balloon	BALL
Glider	GLID
Micro-/ultralight aircraft	ULAC
Micro-/ultralight helicopters	UHEL
Micro-/ultralight autogyro	GYRO
powered paraglider/paramotor	PARA

4.2.2 If no such ICAO designator has been assigned, "ZZZZ" shall be inserted and the aircraft type shall be specified in Item 18, preceded by "TYP/".

4.2.3 In the case of a flight performed with different aircraft types, "ZZZZ" shall be inserted. The types of all aircraft of the formation shall be inserted in Item 18, preceded by "TYP/".

Example: TYP/TOR TOR EUFI EUFI

The sequence shall correspond to the information indicated under "REG/" and under "RMK/FFLT" (see item 2.5).

4.3 The wake turbulence category shall be indicated by one of the following letters, separated from the aircraft type designator by an oblique stroke:

J (super) aircraft type classified as SUPER in ICAO Doc 8643 (Aircraft Type Designators)

H (heavy) maximum certificated take-off mass of 136 000 kg or more, except for those aircraft types classified as SUPER according to ICAO Doc 8643

M (medium) maximum certificated take-off mass of less than 136 000 kg, but more than 7 000 kg

L (light) maximum certificated take-off mass of 7 000 kg or less

5. Item 10 Equipment and capabilities

Item 10a:

Radiocommunication, navigation and approach aid equipment as well as its capabilities shall be indicated as follows; a maximum of 64 characters may be used.

5.1

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

S if standard equipment (VHF RTF, VOR and ILS) is carried and serviceable

5.1.1 One or more of the following letters to indicate the equipment available and serviceable:

J7 CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)

K MLS

L ILS

M1 ATC SATVOICE (INMARSAT)

M2 ATC SATVOICE (MTSAT)

M3 ATC SATVOICE (Iridium)

O VOR

P1 CPDLC RCP 400

P2 CPDLC RCP 240

P3 SATVOICE RCP 400

P4- reserviert für RCP

P9

R zugelassen für PBN/PBN approved

T TACAN

U UHF RTF

V VHF RTF

W zugelassen für RVSM/RVSM approved

X zugelassen für MNPS/MNPS approved

J5 CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)

J6 CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)

5.1.2 Wird der Buchstabe "G" verwendet, dann sind die Arten der Verbesserungssysteme für das GNSS, sofern vorhanden, in Feld 18 nach der Kenngruppe "NAV/" und durch Leerzeichen getrennt 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-Kanalraaster 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.

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 für die zu fliegende Strecke vorhanden, oder die vorhandene Ausrüstung nicht betriebsbereit ist.

Transponder SSR Modes A und C

- A** Mode A (4 Ziffern - 4096 codes)
- C** Mode A (4 Ziffern - 4096 codes) und Mode C

Transponder SSR Mode S

- 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

Y VHF mit 8.33-kHz-fähiger Funkausrüstung/VHF with 8.33 kHz channel spacing capability

Z andere bordseitig verfügbare Ausrüstung oder deren Nutzbarkeit/other equipment carried or other capabilities

5.1.2 If the letter "G" is used, the types of external GNSS augmentation, if any, shall be specified in Item 18 following the indicator "NAV/" and separated by a space.

5.1.3 If the letter "R" is used, the performance-based navigation levels that can be met shall be specified in Item 18, preceded by "PBN/".

5.1.4 If the letter "Z" is used, the other equipment carried or other capabilities shall be specified in Item 18, preceded by "COM/", "NAV/" and/or "DAT/", as appropriate. Exemptions from the mandatory use of specific equipment shall be indicated as follows:

COM/EXM833	for State aircraft not equipped with 8.33 channel spacing radio equipment prescribed for a certain area
NAV/RNAVX	for State aircraft which are not equipped with the RNP type required for a route segment, a route and/or an area
DAT/CPDLCX	for aircraft which are exempt from the requirement to provide controller-pilot data link communications

5.1.5 For non-RVSM-capable State aircraft, "STS/NONRVSM" shall be inserted in Item 18.

Note: State aircraft: Any aircraft used for military, customs or police services.

5.1.6 If a failure of B-RNAV equipment occurs prior to take-off or if a degradation results in the aircraft being unable to meet the minimum requirements, B1, B2, B3, B4, B5 shall not be used preceded by PBN/ in Item 18 of the flight plan. Since such flights are subject to special handling by air traffic control, "Z" shall be inserted in Item 10a and NAV/RNAVINOP in Item 18.

5.2 Item 10b: Surveillance equipment and capabilities

SSR transponder or ADS equipment and their capabilities shall be indicated by one or more of the following letters according to the equipment carried; a maximum of 20 characters may be used.

"N" if no COM/NAV equipment for the route to be flown is carried, or if the equipment is unserviceable

SSR Modes A and C transponders

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

SSR Mode S transponders

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

ADS-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

ADS-C

- 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 die 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.

6.1.3 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 beamannter Freifallone 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 Hundertsteln
- 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. Geplante Änderungen der Geschwindigkeit von 5% TAS oder 0,01 Mach 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 ft MSL anzugeben:

- F** gefolgt von einer dreistelligen Zahl – Angabe der Flugfläche
- A** gefolgt von einer dreistelligen Zahl – Angabe in ft MSL in Hundertfußstufen

ADS-B

- B1** ADS-B with dedicated 1090 MHz ADS-B "out" capability
- B2** ADS-B with dedicated 1090 MHz ADS-B "out" and "in" capability
- U1** ADS-B "out" capability using UAT
- U2** ADS-B "out" and "in" capability using UAT
- V1** ADS-B "out" capability using VDL Mode 4
- V2** ADS-B "out" and "in" capability using VDL Mode 4

ADS-C

- D1** ADS-C with FANS 1/A capabilities
- G1** ADS-C with ATN capabilities

Additional surveillance equipment shall be listed in Item 18, preceded by "SUR/".

6. Item 13 Departure aerodrome and estimated off-block time

Departure aerodrome means the location where the aircraft takes off. This may be an aerodrome or an operating site outside an aerodrome.

Departure aerodrome and estimated off-block time shall be indicated as follows:

6.1 The four-letter ICAO location indicator as specified in ICAO Doc 7910 shall be used to indicate the departure aerodrome.

6.1.1 If the departure aerodrome has not been assigned an ICAO location indicator, "ZZZZ" shall be used and the name and location of the departure aerodrome shall be inserted in Item 18, preceded by "DEP/".

6.1.2 If the flight plan is not to apply before a certain point of the route, this point or a marker radio beacon shall be inserted in Item 18, preceded by "DEP/".

6.1.3 If the flight plan has been filed in the air, "AFIL" shall be inserted instead of the departure aerodrome, and the ICAO location indicator of the ATS unit from which supplementary flight plan data can be obtained shall be specified in Item 18, preceded by "DEP/".

6.2 The estimated off-block time (EOBT) shall be inserted as a four-digit number following the designation of the departure aerodrome. For a flight plan transmitted from an aircraft in flight, the actual or estimated time over the first point of the route to which the flight plan applies shall be inserted instead of the EOBT.

7. Item 15 Speed and requested cruising level; route

Indications of the true airspeed or, for flights of manned free balloons, the estimated ground speed, the requested cruising level and the intended route shall be inserted as follows:

7.1 Cruising speed

- N** followed by four digits giving the airspeed in knots
- M** followed by three digits giving the Mach number to the nearest hundredth
- K** followed by four digits giving the airspeed in kilometres per hour (km/h)

The correct number of digits shall be made up by inserting "0", as necessary, preceding the numeral indicating the speed. Planned changes of speed of 5% TAS or 0.01 Mach or more shall be indicated in the route item.

7.2 Cruising level

The cruising level requested shall be inserted behind the speed without a space. The correct number of digits shall be made up by inserting "0", as necessary.

7.2.1 For IFR flights, the requested cruising level shall be expressed in flight levels or in ft MSL:

- F** followed by a three-digit number to indicate the flight level
- A** followed by a three-digit number to indicate ft MSL in hundreds of feet

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 Geplante 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 Luftfahrthandbuchs 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 Flügen außerhalb von veröffentlichten ATS-Streckenführungen die Punkte anzugeben, an denen Richtungsänderungen vorgesehen sind, oder an denen eine Flugzeit von 30 MIN, 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 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) 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;

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 Zahlensammensetzung 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.

7.2.2 The indication of the requested cruising level in metres or in flight levels in accordance with the metric system is acceptable for routes outside Germany if such data are prescribed.

7.2.3 These data shall then be indicated as follows:

S followed by a four-digit number to indicate the standard metric level in tens of metres or

M followed by a four-digit number to indicate the metric altitude in tens of metres

7.2.4 Planned changes to the requested cruising level shall be indicated in the route item.

7.2.5 For flights under visual flight rules, "VFR" shall be inserted instead of the requested cruising level, unless the flight concerned is subject to air traffic control, or is intended to be performed at a specific level. In these cases, items 7.2.1 - 4 apply accordingly.

7.3 Route

The description of the requested route shall be inserted in Item 15 (Route) of the flight plan.

7.3.1 For IFR arrivals and departures, the published coded designators of the relevant standard instrument departure and arrival routes shall be inserted. For flights on ATS routes, the appropriate coded designators shall be inserted.

7.3.2 If no standard instrument departure or arrival route has been established for an aerodrome, "DCT" shall be inserted as the first or last route segment, as appropriate.

7.3.3 For IFR flights within Germany, the pilot shall pay particular attention to the contents of AIP ENR 3 (including the relevant published NOTAM) when planning routes. No flight plans shall be filed via the airspace of Germany deviating from the State restrictions defined within the Route Availability Document (RAD). This common European reference document contains all airspace utilisation rules and availability for Germany and any reference to them shall be made via:

<http://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>

7.3.4 For the purpose of the search and rescue service, significant points shall be indicated for flights outside published ATS routes, normally not more than 30 MIN flying time or 200 NM apart, including each point at which a significant change of direction is planned. The points at which a change of speed and/or level is planned shall be inserted for all flights.

Shorter applicable distances may, however, have been reported to the Network Manager.

7.3.5 The following rules shall be observed when specifying the route:

a) Two to five alphanumeric characters to designate a significant point;

b) Two to seven alphanumeric characters to designate an ATS route;

c) A maximum of eleven alphanumeric characters to designate a point; the first up to five letters to indicate the designator of a significant point, followed by two three-digit groups indicating the magnetic bearing and the distance from this significant point in nautical miles. The correct number of digits shall be made up by inserting "0", as necessary.

d) Seven or eleven alphanumeric characters to designate latitude and longitude in degrees and minutes.

The seven-character alphanumeric combination is made up of two digits describing latitude in degrees, followed by "N" for North or "S" for South, followed by three digits describing longitude in degrees, followed by "E" for East or "W" for West.

The correct number of digits shall be made up by inserting "0", as necessary, preceding the degrees.

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.

7.3.6 Bei Flügen außerhalb veröffentlichter ATS-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) 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 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 Zwischenraum die Kenngruppe "VFR".

e) 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:

The eleven-character combination is made up of four digits describing latitude in degrees and tens and units of minutes, followed by "N" for North or "S" for South, followed by five digits describing longitude in degrees and tens and units of minutes, followed by "E" for East or "W" for West.

The correct number of digits shall be made up by inserting "0" preceding the degrees and minutes, as necessary.

Note: For flights within Germany which are entirely or partly conducted under instrument flight rules, it is not permitted to use coordinates to designate a point on a route.

7.3.6 For flights outside published ATS routes, the route - if prescribed - shall be indicated as follows:

a) For flights operating predominantly in an east-west direction between 70 degrees N and 70 degrees S, the track shall be defined by reference to significant points formed by the intersections of half or whole degrees of latitude with meridians spaced at intervals of 10 degrees of longitude.

b) For flights operating in areas outside those latitudes, the tracks shall be defined by significant points formed by the intersection of parallels of latitude with meridians spaced at a maximum of 20 degrees of longitude. The distance between these significant points shall, as far as possible, not exceed one hour's flight time. Additional significant points shall be established as deemed necessary.

c) For flights operating predominantly in a north-south direction, the tracks shall be defined by reference to significant points formed by the intersections of whole degrees of longitude with specified parallels of latitudes which are spaced at 5 degrees.

d) For flights outside published ATS routes, "DCT" (direct) shall be inserted between the specified points in order to indicate the direct route of flight between two points.

7.4 Changes of speed, level and flight rules shall be indicated as follows:

a) The point at which a change of speed and/or level is planned shall be indicated, followed by an oblique stroke and both the cruising speed and the cruising level. Both speed and level shall be indicated even when only one of these quantities will be changed.

b) Each planned change of flight rules shall be indicated by inserting the point at which the change is planned.

c) For a change from VFR to IFR, the relevant point shall be followed by an oblique stroke, followed by the speed and level data and, separated by a space, the indicator "IFR". The estimated elapsed time to the point at which the change of flight rules is planned shall be inserted in Item 18, preceded by "EET/".

d) For a change from IFR to a VFR flight subject to air traffic control, the relevant point shall be followed by an oblique stroke, followed by the speed and level data and, separated by a space, the indicator "VFR".

e) For a change from IFR to a VFR flight not subject to air traffic control, only the indicator "VFR" shall be inserted after the specified point.

7.5 For routes outside Germany, cruise climb may be indicated by using a maximum of 28 successive characters as defined below:

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".

Beispiel:

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

z.B.: Einflug- und Ausflugpunkt sind unterschiedlich

DKB STAY1/0030 AKANU

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 AKANU DCT GISAT STAY2/0045 AKANU

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 Typ 15: BKD STAY1/0030 BKD
Feld Typ 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:

The letter "C", followed by an oblique stroke and the point at which cruise climb is planned to commence. Then, preceded by an oblique stroke, the speed to be maintained during cruise climb followed by the two levels defining the layer to be occupied during cruise climb, or the level above which cruise climb is planned, followed by the letters "PLUS".

Example:

C/48N050W/M082F290F350
or
C/48N050W/M082F290PLUS

7.6 The reporting point at which the change to operational military air traffic will take place, shall be marked by "OAT". The change to non-operational military air traffic shall be marked by "GAT".

Examples:

N0400F370.....DKB OAT TR11.....
N0400F370.....DKB/N0300F250 OAT TR11.....
Change from GAT to OAT at waypoint DKB

N0460F370 TOMKI.....TB6 DKB GAT UN896 OLBEN.....
Change from OAT to GAT at waypoint DKB

7.7 En-route STAY indicator

The STAY indicator specifies the location and time of a special flight activity (e.g. training flight, photo flight operation, etc.) which takes place en-route or at an aerodrome.

Details concerning the use of the STAY / STAYINFO indicators can be found in the Eurocontrol IFPS Users Manual.

It shall only be used for flight plans where the entire flight is conducted within the IFPS zone (IFPZ).

It may also be used for VFR flights within Germany.

The point of entry into the area where special activities are planned (STAY area) shall be followed by the indicator "STAY1...9/" and by the duration of the planned flight activity. The point of exit from the STAY area shall be given next.

e.g.: Point of entry and exit are the same

DKB STAY1/0100 DKB

e.g.: Point of entry and exit are not the same

DKB STAY1/0030 AKANU

Each STAY indicator shall have a sequence number. If Item 15 only contains one STAY indicator, it shall always be the number "1". If more than one STAY indicator is used in a flight plan, each indicator shall have a separate and consecutive sequence number.

e.g.:

DKB STAY1/0030 AKANU DCT GISAT STAY2/0045 AKANU

"STAYINFO1...9/" shall be inserted for each STAY indicator in Item 18, followed by a description of the nature of the special flight activities. The STAYINFO indicators shall be numbered in analogy to the STAY indicators.

e.g.:

Item 15: BKD STAY1/0030 BKD
Item 18: STAYINFO1/CALIBRATION OF BKD VOR

8. Item 16

Destination aerodrome and total estimated elapsed time; destination alternate aerodromes

Destination aerodrome means the location where the aircraft intends to land. This may be an aerodrome or an operating site outside an aerodrome. The same applies to the indication of the destination alternate(s).

The destination aerodrome - in the case of manned free balloons, the estimated location of landing - the total EET and at least one and not more than two destination alternate aerodromes for flights wholly or partly conducted according to IFR shall be indicated as follows:

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" in Feld 18 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 Instrumentenflugverfahren 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 ⁽²⁾
STS/FFR	Flüge zur Brandbekämpfung ⁽¹⁾
STS/FLTCK	Flugvermessung von Navigationsanlagen
STS/HAZMAT	Flüge zum Transport gefährlicher Güter
STS/HEAD	Flüge mit Staatsoberhäuptern ⁽¹⁾⁽⁴⁾
STS/HOSP	Flüge, die von einer medizinischen Stelle als dringend notwendig deklariert wurden ⁽³⁾⁽⁴⁾
STS/HUM	Flüge im humanitären Einsatz ⁽³⁾
STS/MARSA	Der verantwortliche militärische Luftfahrzeugführer erklärt die Übernahme der Verantwortung für die Staffelung zwischen beteiligten Luftfahrzeugen. <i>Anmerkung:</i> Das Verfahren findet derzeit keine Anwendung in Deutschland.
STS/MEDEVAC	Flüge im Rahmen medizinischer Notfall-Evakuierungen ⁽¹⁾
STS/NONRVSM	Flüge, die ohne RVSM-Ausstattung im RVSM Luftraum operieren wollen.
STS/SAR	Flüge im Such- und Rettungsdienst ⁽¹⁾⁽⁴⁾
STS/STATE	militärisch oder zivil registrierte Luftfahrzeuge im Einsatz des Militärs, des Zolls oder der Polizei ⁽³⁾

⁽¹⁾ Führt zu einer automatischen Befreiung von ATFM-Beschränkungen.

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

8.1 The ICAO location indicators as specified in ICAO Doc 7910 shall be used to indicate the destination aerodrome and the destination alternate aerodromes.

8.1.1 If no ICAO location indicators have been assigned, "ZZZZ" shall be inserted and the name and location of the destination aerodrome or the estimated landing location, preceded by "DEST/", or the name of the destination alternate aerodrome, preceded by "ALTN/" shall be indicated in Item 18.

8.1.2 If no estimated location of landing can be indicated in the case of manned free balloons, the word "unbekannt" (within Germany) or "unknown" shall be inserted in Item 18, preceded by "DEST/".

8.2 Total estimated elapsed time (EET) shall be indicated by a four-digit number, following the designation of the destination aerodrome or following "ZZZZ".

For an air-filed flight plan, the total estimated elapsed time is the estimated time from the first point of the route to which the flight plan applies up to the termination point of the flight plan.

8.2.1 Total estimated elapsed time means

8.2.1.1 For IFR flights, the estimated time required from take-off to reaching that designated point, defined by reference to navigation aids, from which it is intended to commence an instrument approach procedure, or, if no navigation aid is associated with the destination aerodrome, from take-off to arriving over the destination aerodrome.

8.2.1.2 For VFR flights, the estimated time required from take-off to arriving over the destination aerodrome.

9. Item 18 Other information

Any supplementary data with regard to Items 7 to 16 or any other information that may become necessary shall be indicated using the following indicators in the sequence shown below: The digit "0" shall be inserted if no other information is contained in Item 18 of the flight plan form.

STS/	Reasons for special handling by ATS. More than one STS entry can be made in Item 18, but the indicator "STS/" shall only be used once.
STS/ALTRV	Flights operated in accordance with an altitude reservation
STS/ATFMX	Flights exempted from air traffic flow management measures by the unit responsible ⁽²⁾
STS/FFR	Fire-fighting flights ⁽¹⁾
STS/FLTCK	Flight check for calibration of nav aids
STS/HAZMAT	Flights carrying hazardous material
STS/HEAD	Flights with Head of State status ⁽¹⁾⁽⁴⁾
STS/HOSP	Medical flights declared by medical authorities ⁽³⁾⁽⁴⁾
STS/HUM	Flights operating on a humanitarian mission ⁽³⁾
STS/MARSA	Flights for which the military pilot-in-command assumes responsibility for separation of military aircraft. <i>Note:</i> This procedure is currently not used in Germany.
STS/MEDEVAC	Life-critical medical emergency evacuation ⁽¹⁾
STS/NONRVSM	Non-RVSM-capable flights intending to operate in RVSM airspace
STS/SAR	Flights engaged in search and rescue missions ⁽¹⁾⁽⁴⁾
STS/STATE	Military or civil registered aircraft used in military, customs or police services ⁽³⁾

⁽¹⁾ Leads to automatic exemption from ATFM restrictions.

Any other reasons for special handling by air traffic control shall be inserted following the designator "RMK/".

⁽²⁾ 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) 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.

STS/ATFMX darf nicht für Positionierungsflüge verwendet werden, außer in Einzelfällen, in denen eine verzögerte Positionierung Menschenleben oder den Flugauftrag 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 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.

Alternativ zum Online-Meldeverfahren besteht nun die Möglichkeit eine generelle STS/ATFMX Befreiung beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung zu beantragen. Das Antragsformular finden Sie auf der BAF Website (www.baf.bund.de) und ist unter dem Menüpunkt Themen, Flugsicherungsorganisation verfügbar.

⁽³⁾ 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.

⁽⁴⁾ Diesen Flügen ist Vorrang eingeräumt (§ 11 FSDurchführungsV).

Anmerkung: Für Flüge, denen das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) einen Vorrang eingeräumt hat, ist dieser Vorrang der FVK über Sprechfunk mitzuteilen.

⁽²⁾ All IFR/GAT flights and GAT flights with IFR route segments taking off in Germany shall use the online registration procedure of the local ATFM unit (DFS Deutsche Flugsicherung GmbH) to use STS/ATFMX. The online reporting procedure is available in the AIS portal (www.dfs-ais.de) under the menu item Flight Preparation. For use a one-time, free registration is required.

The flight plan originator is also obliged to substantiate at a later date the criteria given in the online registration before the responsible statutory body and present such evidence to the Federal Supervisory Authority for Air Navigation Services (BAF) if so requested.

To use STS/ATFMX, at least one of the following criteria must be met:

- The safety of human life is involved. This means that a human life or lives must be in concrete danger if the flight does not operate without delay. This includes flights for transplantation purposes carrying live human organs.

- Flights carrying rescue teams or supplies to disaster areas.

- The mission of the flight is being carried out by, or on behalf of, the State, but does not fall under STS/HEAD and is of such importance that any delay would jeopardise the success of the extraordinary mission in a concrete manner.

STS/ATFMX shall not be used for positioning flights except in individual cases where delayed positioning would endanger human life or the flight order.

If the online registration procedure is not available for technical reasons, an e-mail shall be sent directly to the Federal Supervisory Authority for Air Navigation Services (BAF). The e-mail shall be sent to the address with the following contents: atfmx@baf.bund.de:

- contact details (name, e-mail and telephone number),
- aircraft identification,
- aircraft type,
- aerodrome of departure,
- destination aerodrome,
- estimated off-block time (EOBT),
- date of flight (DOF),
- criteria for using STS/ATFMX and a short list of the available evidence documents.

The evidence documents only have to be presented to the responsible body if so requested.

Note: No confirmation of registration is sent.

As an alternative to the online reporting procedure, it is now possible to request a general STS/ATFMX exemption from the Federal Supervisory Authority for Air Navigation Services (BAF). The request form can be found on the BAF website (www.baf.bund.de) under the menu items Themen (topics), Flugsicherungsorganisation (air navigation service provider).

⁽³⁾ Does not lead to automatic exemption from ATFM restrictions. STS/ATFMX can be used as part of the online procedure provided at least one of the necessary criteria has been met.

⁽⁴⁾ These flights have been granted priority (Article 11 of the Air Navigation Services Regulation (FSDurchführungsV)).

Note: If the Federal Ministry for Digital and Transport (BMDV) has granted priority to certain flights, this priority shall be reported to air traffic control over radiotelephony.

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

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

PBN/
Indication of RNAV and/or RNP capabilities. A maximum of 8 entries / 16 characters is permitted
RNAV specifications

RNP-Spezifikationen

RNP specifications

L1	RNP 4
O1	Basic RNP 1 alle zugelassenen Sensoren/all permitted sensors
O2	Basic RNP 1 GNSS
O3	Basic RNP 1 DME/DME
O4	Basic RNP 1 DME/DME/IRU
S1	RNP APCH
S2	RNP APCH mit/with BARO-VNAV
T1	RNP AR APCH mit/with RF (besondere Genehmigung erforderlich)/ (special authorisation required)
T2	RNP AR APCH ohne/without RF (besondere Genehmigung erforderlich)/ (special authorisation required)

NAV/ Angaben über die Funknavigationsausrüstung oder deren Nutzbarkeit (außer PBN), wenn in Feld 10 der Buchstabe "G" oder "Z" angegeben ist; Verbesserungssysteme für das GNSS sind hier ebenfalls anzugeben. Die Ausnahmeanzeigen RNAVX und/oder RNAVINOP sollen hier eingetragen werden

NAV/ Significant data related to radio navigation equipment and its capabilities (other than PBN) if the letter "G" or "Z" is inserted in Item 10; GNSS augmentation systems are also to be inserted here. The exemption indications RNAVX and/or RNAVINOP are to be inserted here.

COM/ Angaben über die Sprechfunkausrüstung und deren Nutzbarkeit, sofern nicht in Feld 10a angegeben.

COM/ Significant data related to communications applications and capabilities not specified in Item 10a

DAT/ Angaben über die Datenkommunikationsausrüstung und deren Nutzbarkeit, sofern nicht in Feld 10a angegeben.

DAT/ Significant data related to data applications and capabilities not specified in Item 10a.

SUR/ Angaben über die Überwachungsausrüstung und deren Nutzbarkeit, sofern nicht in Feld 10b angegeben

SUR/ Significant data related to surveillance applications and capabilities not specified in Item 10b

Angabe von allen für den Flug geltenden RSP-Spezifikation(en) unter Verwendung der jeweiligen Kennung(en) ohne Leerzeichen.

Indicate as many RSP specification(s) as apply to the flight, using designator(s) with no space.

Mehrere RSP-Spezifikationen werden durch ein Leerzeichen getrennt. Beispiel: RSP180 RSP400.

Multiple RSP specifications are separated by a space. Example RSP180 RSP400.

Betreiber von Luftfahrzeugen, einschließlich Staatsluftfahrzeugen, die nicht gemäß Artikel 5 Absatz 5 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1207/2011 mit einem Mode-S ELS Transponder, einem Mode-S EHS Transponder oder einem ADS-B-fähigen Transponder ausgestattet sind oder deren Transponder vorübergehend nicht betriebsbereit ist, müssen SUR/EUELSX oder SUR/EUEHSX oder SUR/EUADSBX oder eine Kombination dieser Indikatoren in Feld 18 eintragen.

Operators of aircraft, including State aircraft, that are not equipped with a Mode S ELS transponder, a Mode S EHS transponder or a transponder with ADS-B capability in accordance with Article 5(5) of Commission Implementing Regulation (EU) No 1207/2011, or whose transponder is temporarily unserviceable, shall enter SUR/EUELSX or SUR/EUEHSX or SUR/EUADSBX or a combination of these indicators in Item 18.

Betreiber von Staatsluftfahrzeugen, die nicht mit einem Mode-S ELS Transponder oder EHS-Transponder ausgerüstet sind und gemäß Artikel 8 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1207/2011 der Europäischen Kommission gemeldet wurden, haben SUR/EUELSX oder SUR/EUEHSX in Feld 18 einzutragen.

Operators of State aircraft not equipped with a Mode S ELS transponder or EHS transponder, where this fact has been communicated to the Commission in accordance with Article 8(3) of Commission Implementing Regulation (EU) No 1207/2011, shall enter SUR/EUELSX or SUR/EUEHSX in Item 18.

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

DEP/ Name and location of departure aerodrome or operating site, if "ZZZZ" is inserted in Item 13, or the ATS unit from which supplementary flight plan data can be obtained if "AFIL" is inserted in Item 13.

Ortsangaben sind wie folgt zu machen:

Locations shall be indicated as follows:

a) eine aus 11 Zeichen bestehende Buchstaben- und Zahlenzusammensetzung, die die geographische Breite und Länge bezeichnen. Die ersten Stellen der Zahlenangaben für die Grade und Minuten sind gegebenenfalls durch die Ziffer "0" aufzufüllen.

a) eleven characters describing latitude and longitude. The correct number of digits shall be made up by inserting "0", as necessary, preceding the degrees and minutes.

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. Die ersten Stellen der Zahlengruppen sind gegebenenfalls durch die Ziffer "0" aufzufüllen.

b) a maximum of eleven alphanumeric characters to designate a point; the first up to five letters to indicate the designator of a significant point, followed by two three-digit groups indicating the magnetic bearing and the distance from this significant point in nautical miles. The correct number of digits shall be made up by inserting "0" for the first digits of the figure, as necessary.

	c) der erste Punkt der Strecke, wenn der Flug nicht auf einem Flugplatz begonnen hat		c) The first point of the route, if the aircraft has not taken off from an aerodrome
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.	DEST/	Destination aerodrome or operating site, if "ZZZZ" is inserted in Item 16. If the location is required, it shall be indicated in the same format as shown for "DEP/".
DOF/	Das Startdatum eines Fluges im Format JJMMTT	DOF/	The date of flight departure in the format YYMMDD
REG/	Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs, sofern unterschiedlich zum Eintrag in Feld Typ 7. Bei Formationsflügen sind die Eintragungszeichen aller an der Formation beteiligten Luftfahrzeuge anzugeben. Bei Luftfahrzeugen, die für RVSM zugelassen sind, ist das Eintragungszeichen unter REG/ in Feld 18 anzugeben. Dies gilt auch dann, wenn das Eintragungszeichen bereits in Feld 7 angegeben ist.	REG/	The registration mark of the aircraft, if different from the aircraft identification in item 7. For formation flights, the registration marks of all aircraft of the formation shall be inserted. For RVSM-approved aircraft, the registration mark shall be entered under REG/ in item 18. This also applies if the registration mark has already been entered in item 7.
EET/	Signifikante Punkte oder Kennungen für die FIR-Grenze und voraussichtliche Gesamtflugdauer vom Start bis zu diesen Punkten oder FIR-Grenzen	EET/	Significant points or FIR boundary designators and total estimated elapsed time from take-off to such points or FIR boundaries
SEL/	SELCAL-Code	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.	TYP/	Number and type(s) of aircraft, if "ZZZZ" is inserted in Item 9. For formation flights, the types of all aircraft of the formation shall be inserted.
CODE/	Luftfahrzeugadresse (ausgedrückt in Form eines alphanumerischen Codes von 6 hexadezimalen Zahlen), sofern von der zuständigen Flugsicherungsorganisation gefordert	CODE/	Aircraft address (expressed in the form of an alphanumeric code of six hexadecimal characters) when required by the appropriate ATS authority
RVR/	Mindestanforderung für die Pistensichtweite (in Metern)	RVR/	The minimum RVR requirement of the flight (in metres)
DLE/	geplante Verzögerung oder geplantes Holding im Streckenflug außerhalb der IFPZ in folgendem Format: Streckenpunkt und Dauer der Verspätung in Stunden und Minuten HHMM	DLE/	Planned en-route delay or holding outside the IFPZ in the following format: Significant point on the route where a delay is planned to occur, followed by the length of delay using four-digit time in hours and minutes (HHMM).
OPR/	Luftfahrzeughalter, sofern dieser aus der Luftfahrzeugkennung in Feld 7 nicht ersichtlich ist	OPR/	Name of aircraft operator, if not obvious from the aircraft identification in Item 7
ORGN/	Die 8-stellige AFTN-Adresse des Flugplanaufgebers	ORGN/	The originator's eight-letter AFTN address
PER/	Angaben über Leistungsdaten des Luftfahrzeugs gem. ICAO DOC 8169 bestehend aus einem Buchstaben (A, B, C, D, E oder H)	PER/	Aircraft performance data in line with ICAO Doc 8169, consisting of one letter (A, B, C, D, E or 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.	ALTN/	Destination alternate or operating site, if "ZZZZ" is inserted in Item 16. If the location is required, it shall be indicated in the same format as shown for "DEP/".
RALT/	Angaben über Streckenausweichflugplätze. Sind Ortsangaben erforderlich, dann müssen sie im gleichen Format wie unter "DEP/" erstellt werden.	RALT/	Name of en-route alternates. If the location is required, it shall be indicated in the same format as shown for "DEP/".
TALT/	Angaben über Startausweichflugplätze. Sind Ortsangaben erforderlich, dann müssen sie im gleichen Format wie unter "DEP/" erstellt werden	TALT/	Name of take-off alternates. If the location is required, it shall be indicated in the same format as shown for "DEP/".
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.	RIF/	The route details to the revised destination aerodrome, followed by the ICAO four-letter location indicator of the aerodrome. The revised route is subject to re-clearance in flight.
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.	RMK/	Any other plain language remarks when required by the appropriate ATS authority or deemed necessary. The indicator shall only be used once, the contents shall be inserted as required.
RFP/Qn	Replacement Flight Plan (Ersatz-, Alternativflugplan), wobei "n" die laufende Nummer 1 – 9 des Ersatzflugplans für den betreffenden Flug bedeutet	RFP/Qn	Replacement flight plan (replacement, alternative flight plan), "n" being the sequence number (1–9) of the replacement flight plan for the flight in question
STAYINFOn/	Beschreibt die Art des besonderen Flugvorhabens innerhalb der IFPZ, welches im Feld Typ 15 mit einem STAY-Indicator aufgeführt ist, wobei "n" die laufende Nummer 1 – 9 des entsprechenden STAY-Indicators bezeichnet	STAYINFOn/	Describes the type of the special flight intention within the IFPZ listed in Item 15 with a STAY indicator, "n" being the sequence number (1–9) of the STAY indicator
EUR/PROTECTED	Die Flugplandaten unterliegen einem besonderen Schutz und dürfen nicht an Dritte übermittelt werden.	EUR/PROTECTED	The flight plan data are subject to special protection and shall not be forwarded to third parties.

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 243.000 MHz nicht zur Verfügung steht;
V zu streichen ist, wenn die Frequenz 121.500 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 auffälliger 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.

10. Item 19 Supplementary information

Supplementary information shall be inserted as follows:

- E/** Fuel endurance expressed by a four-digit group in hours and minutes;
- P/** Total number of persons on board (one to three digits), or TBN, if the total number of persons on board is not known at the time of filing the flight plan;
- R/** Emergency and survival equipment:
U shall be crossed out if the frequency 243.000 MHz is not available;
V shall be crossed out if the frequency 121.500 MHz is not available;
E shall be crossed out if the emergency locator transmitter (ELT) is not available on board the aircraft.
- S/** Type of survival equipment carried:
P shall be crossed out if polar survival equipment is not carried;
D shall be crossed out if desert survival equipment is not carried;
M shall be crossed out if maritime survival equipment is not carried;
J shall be crossed out if jungle survival equipment is not carried.
- J/** Type of life jackets carried:
L shall be crossed out if life jackets are not equipped with light;
F shall be crossed out if life jackets are not equipped with fluorescein;
U or V or both shall be crossed out as in R/ above to indicate radio capability of jackets.
- D/** Number, capacity, type, and colour of the dinghies carried:

D and C shall be crossed out if no dinghies are carried;

C shall be crossed out if dinghies are not covered.
- A/** Colour of aircraft and any significant markings;
- N/** Any other remarks regarding survival equipment;
- C/** Name of pilot-in-command.

11. Name of the flight plan originator

The name of the flight plan originator shall be inserted.

12. Additional data

The originator should ensure that he can be reached for inquiries and additional information until shortly prior to take-off, preferably by indicating a telephone number.

It shall also be indicated whether and which type of pre-flight information bulletin is requested. It will be sent to the recipient's address (by fax or E-mail) after activation of the flight plan three hours prior to EOBT.

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 kann auch für andere VFR-Flüge 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 Kapitel II zu machen.

Der Flugplanaufgeber ist verantwortlich für:

- Vollständigkeit und Richtigkeit der Angaben
- Einholung einer Flugberatung und ggf. einer Flugverkehrskontrollfreigabe
- Überprüfung der Durchführbarkeit des Fluges, unter anderem auf der Grundlage der erteilten Flugberatung
- vollständige Adressierung (nur bei direkter Flugplanübermittlung an IFPS);
- 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 Datumgruppe (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 MIN 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.

III. Filing, processing and forwarding of flight plans

1. General

1.1 SERA.4001(c) specifies that a flight plan shall be submitted, before departure, to an air traffic services reporting office or, during flight, transmitted to the appropriate air traffic services unit or air-ground control radio station, unless arrangements have been made for submission of repetitive flight plans.

1.2 The AIS-C of DFS is the common air traffic services reporting office (ARO) of all German ATS units in accordance with ICAO Annex 2. It is thus the central unit for accepting and handling flight plans and flight-plan-associated messages.

1.3 For an IFR/GAT flight departing from Germany, a flight plan shall be filed with the ARO or directly with the IFPS (Integrated Initial Flight Plan Processing System) prior to departure.

Note: In this context, IFR/GAT flights are civil or non-operational military flights conducted wholly or partly under instrument flight rules.

1.4 Flight plans for VFR flights taking off in Germany, shall, as a rule, be filed with the ARO prior to departure, if flight plan filing is required.

A flight plan can be filed with the ARO for other VFR flights, too, for example for forwarding to the unit in charge of the departure aerodrome or to ensure that the AIS-C can supervise the timely landing of a flight at an aerodrome in Germany.

1.5 When filing the flight plan, all necessary information shall be provided in the order prescribed in chapter II.

The flight plan originator shall be responsible for:

- Complete and correct data
- Obtaining pre-flight information and, if necessary, air traffic control clearance
- Verifying the feasibility of the flight, among other things on the basis of the pre-flight information received
- complete addressing (only in the case of direct transmission of flight plans to the IFPS);
- forwarding of messages (only in the case of direct transmission of flight plans to the IFPS).

1.6 Procedures for flight plans for general aviation flights from and to airports with mandatory coordination in Germany:

For all intended take-offs and landings of the above-mentioned IFR flights, the airport coordinator will allocate an airport slot ID when coordinating an airport slot.

This 14-digit Airport Slot ID consists of the ICAO location indicator of the coordinated airport, a six-digit date group (DDMMYY) as well as a four-digit consecutive number and shall be inserted in Item 18 of the flight plan, preceded by "RMK/ASL", when the flight plan is filed.

The format shown below shall be used:

RMK/ASLEDDF2304071234

If both the departure and the destination airport of domestic German routes are subject to coordination, an Airport Slot ID shall be entered for both airports.

The format shown below shall be used:

RMK/ASLEDDF2304071234 ASLEDDL2304075678

If a flight plan for a flight from/to an airport does not include this entry in Item 18, DFS on behalf of the airport coordinator will transmit a message to the flight plan originator that the flight plan has not been accepted ("FPL not accepted").

2. Lead times for filing flight plans

2.1 Flight plans shall be filed 120 hours, or five days, at the earliest, but no later than 60 MIN prior to the estimated off-block time (EOBT).

2.2 Flight plans for flights to areas where air traffic flow management measures exist shall be filed at least three hours before the EOBT unless a repetitive flight plan has been submitted.

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 Flugplanaufgabe über Telefax 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 Höchstflugdauer, 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 vorzugsweise über das Internetportal des AIS-C. 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.

2.3 Regulations requiring earlier flight plan filing for certain flights due to other reasons shall remain unaffected.

3. Filing of flight plans and flight-plan-associated messages directly with the IFPS (Integrated Initial Flight Plan Processing System)

Pilots or aircraft operators can file flight plans or flight-plan-associated messages on their own directly with the IFPS.

The procedures specified in the current version of the Eurocontrol IFPS Users Manual shall be applied.

4. Filing of flight plans and flight-plan-associated messages with the ARO

4.1 Flight plans may be transmitted to the ARO by telephone, in writing by fax, via AFTN (Aeronautical Fixed Telecommunication Network) or the AIS-C website.

4.2 When filing flight plans, the ICAO flight plan form issued by DFS shall be used. The form must be clearly legible and filled in completely in accordance with chapter II. The name of the pilot-in-command for the flight shall be indicated in the item of the flight plan form provided for this purpose. The originator should ensure that he can be reached for inquiries and additional information until shortly prior to take-off, preferably by providing a telephone number.

4.3 When the flight plan is filed via fax, the flight plan originator can request a pre-flight information bulletin (PIB) on the flight plan form.

a) By inserting "Request briefing", the originator will receive a PIB which includes all information which has become effective within the last 90 days.

b) If the flight plan originator requires information beyond these 90 days, he should enter "Request briefing 3+".

In both cases, a fax number or an e-mail address shall be indicated. After distribution of the flight plan to all recipients concerned, the pre-flight information documents will be sent (by fax or e-mail) no later than three hours prior to the EOBT.

4.4 It is not permitted to file several flight plans with different aircraft identifications or routings for one and the same flight.

For a flight affected by ATFM measures, an alternative flight plan with a changed routing can be filed. Distribution of the alternative flight plan, however, can only be initiated by the pilot, the aircraft operator or another authorised person after the previously distributed flight plan has been cancelled. Acknowledgement of the cancellation by the IFPS (ACK message) shall be waited for.

5. Filing a flightplan during flight (AFIL)

The pilot may also file a flight plan in the air (AFIL FPL).

The ATS unit will accept the required flight plan data pursuant to ICAO Annex 2 item 3.3.2 and ICAO Doc 4444 Appendix 2 - including, in particular, the significant point from where the flight plan is to apply - on the designated radio frequencies and forward them to the ARO.

It shall be ensured that the information on fuel endurance, number of persons on board as well as emergency and survival equipment is included in the transmission.

6. Filing of flight plans and flight-plan-associated messages with ARO via the AIS-C website (<http://www.dfs-ais.de>)

The preferred method for filing flight plans and flight-plan-associated messages is via the AIS-C website at <http://www.dfs-ais.de>.

After sending the message to the ARO, flight plan originators will automatically receive an e-mail confirming receipt to the e-mail address stored in the internet customer database.

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 aufgegebene 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.

For flights which are conducted wholly or partly under IFR, the reply from IFPS (ACK, LongACK or REJ) will automatically be forwarded to the originator's e-mail address stored in the internet customer database as soon as the ARO has handled/distributed the flight plan or the flight-plan-associated message. A copy of the flight plan distributed by the ARO or the flight-plan-associated message will be attached to the e-mail.

For flight plans and flight-plan-associated messages for VFR flights and for flights conducted wholly or partly under IFR outside the IFPS zone (IFPZ), a status message will be generated with a copy of the filed flight plan or flight-plan-associated message and also be automatically forwarded to the originator's e-mail address stored in the internet customer database.

In addition to the automated transmission of messages by e-mail, SMS text messages can also be sent if requested by the originator. Owing to the limited number of characters, however, only the following basic data can be transmitted:

- a) Short text messages concerning the status of the flight plan or the flight-plan-associated message
- b) Extracts from ATFCM messages for flights that are subject to ATFM measures

Extracts will be transmitted for the following message types:

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).

To use SMS text service, the relevant fields of the internet registration mask must be activated and a mobile phone number must be entered.

Prior to take-off, the pilot shall check the status of his flight.

At the request of the flight plan originator, fully automated NOTAM Briefings (PIB) will be generated for flight plans filed via the internet on the basis of the flight route inserted in Item 15, and transmitted to the e-mail address or fax number indicated in the flight plan.

After the flight plan has been distributed, the pre-flight information documents, if requested, will be sent no later than three hours prior to the EOBT.

7. Handling and forwarding of flight plans

7.1 The handling and forwarding of flight plans by the ARO includes:

Checking the completeness and correctness pursuant to national and international regulations, and

- a) for IFR/GAT flights taking off within the IFPZ and VFR flights taking off in Germany

– transmission to all air navigation services units required.

- b) for IFR/GAT flights taking off outside the IFPZ and VFR flights taking off outside Germany

– transmission to the unit responsible for the departure aerodrome.

Upon request, flight plans may additionally be transmitted to up to two addresses of the aircraft operating agency.

7.2 The ARO will not forward the flight plan in the following cases:

- a) The flight plan does not correspond to the prescribed format
- b) The data in the flight plan are illegible
- c) The ARO has been informed about a take-off ban imposed on a pilot or an aircraft by a public authority.

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 MIN, aber nicht mehr als 20 Stunden in die Zukunft verschiebt.

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

IV. Changes to flight plan contents

1. General

1.1 In the case of changes to flight plan contents (including Item 19 "Endurance" and "Persons on board"), the relevant messages

a) for IFR/GAT flights taking off within the IFPZ shall be submitted directly to the IFPS or the ARO;

b) for VFR flights taking off in Germany shall be submitted to the ARO.

1.2 For all other flights, the messages can be submitted to the ARO to be forwarded to the unit responsible for the departure aerodrome.

1.3 In the case of a change to the flight plan contents, the originator shall be responsible for the completeness and correctness of the data and the complete addressing and forwarding.

1.4 The flight plan originator shall also be responsible for obtaining new pre-flight information and/or a new air traffic control clearance if this becomes necessary as a result of the flight plan changes.

1.5 In the case of changes submitted via the ARO, the ARO shall ensure the orderly forwarding of the messages and shall help the originator with the addressing, as required.

1.5 Changes to flight plan contents can be provided by means of a modification message (CHG) or a delay message (DLA).

2. Change of routing

A change of routing of an IFR/GAT flight plan within the IFPZ may be transmitted by means of a modification message (CHG). In this case, IFPS will inform the units within the IFPZ which are affected by the change.

If the flight plan change necessitates informing units outside the IFPZ to which the flight plan has previously not been addressed, a new flight plan and/or an alternative flight plan shall be filed in place of a modification message.

Changes made to repetitive flight plans for a certain day shall be transmitted to IFPS no earlier than 20 hours prior to the EOBT.

3. Change of a flight plan during the flight

If pilots want to change their flight plan during the flight, air traffic control will accept the modification message and forward it to the ARO.

The responsibility of the message originator concerning completeness and correctness of the data remains unchanged.

4. Contents of the modification message (CHG)

Modification messages shall be transmitted as early as possible and shall include the following information:

Item 7: Aircraft identification

Item 13: Departure aerodrome and EOBT

Item 16: Destination aerodrome

Item 18: At least the date of flight departure, preceded by "DOF/"

Item 22: Number of flight plan item to which the changes refer as well as the requested changes

In the case of changes to Items 18 and/or 19, Item 22 shall contain all elements of the former Items 18 and/or 19 in addition to the element to be changed because they will otherwise be eliminated.

5. Delay in the estimated off-block time

5.1 A delay message for a flight conducted wholly or partly under IFR and within the IFPZ shall be transmitted directly to the IFPS or submitted to the ARO if the off-block time is delayed by more than 15 MIN but not more than 20 hours compared with the off-block time indicated in the flight plan.

No delay messages shall be transmitted for delays resulting from ATFM measures.

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

- a) Luftfahrzeugkennung
- b) RNAV-Ausrüstung (hier: kurzfristiger Ausfall oder Rückstufung vor dem Start)
- c) Startflugplatz
- d) Voraussichtliche Abblockzeit (hier: Vorverlegung der EOBT um mehr als 15 MIN, jedoch nur bei nicht regulierten Flügen)
- e) Zielflugplatz
- f) 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 IFPS 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 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 ARO zu melden.

Beabsichtigt der Luftfahrzeugführer die Aufhebung eines Flugplans 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.

5.2 A delay message (DLA) for a flight conducted wholly or partly under IFR, leaving the IFPS and having a departure delay of more than 30 MIN shall be transmitted to the addresses outside the IFPS. This also applies if the delay is due to an ATFM measure.

5.3 A delay message for VFR flights shall be submitted to the ARO if the off-block time is delayed by more than 30 MIN compared with the off-block time indicated in the flight plan.

6. Contents of the delay message (DLA)

Delay messages shall be transmitted as early as possible and shall include the following information:

Item 7: Aircraft identification

Item 13: Departure aerodrome and the new EOBT

Item 16: Destination aerodrome

Item 18: At least the date of flight departure, preceded by "DOF/"

7. Filing of a new flight plan

7.1 If the following items in flight plans for IFR/GAT flights are changed, the flight plan shall be cancelled by means of a cancellation message and a new flight plan shall be filed:

- a) Aircraft identification
- b) RNAV equipment (here: short-term failure or downgrading before take-off)
- c) Departure aerodrome
- d) Estimated off-block time (here: advancing the EOBT by more than 15 MIN; this only applies to flights which are not regulated)
- e) Destination aerodrome
- f) Date of departure

7.2 In the case of changes made to flight plans which do not have to be transmitted to IFPS, filing of a new flight plan is only required if changes have been made to the aircraft identification or the departure aerodrome.

V. Cancellation of a flight plan

1. General

1.1 In the case of cancellations of flight plans for IFR/GAT flights departing within the IFPS, the cancellation message shall be sent to the IFPS or submitted to the ARO.

1.2 For a VFR flight taking off in Germany, the cancellation message shall be submitted to the ARO.

1.3 For all other flights, the cancellation messages can be submitted to the ARO to be forwarded to the unit responsible for the departure aerodrome.

1.4 Cancellation of repetitive flight plans for a specific day shall be transmitted to IFPS not earlier than 20 hours prior to the EOBT.

1.5 When cancelling flight plans, the originator shall be responsible for the completeness and correctness of data and for the complete addressing and forwarding.

In the case of cancellations submitted via the ARO, the ARO shall ensure the orderly forwarding of the cancellation and shall help the originator with the addressing, as required.

2. Cancellation of flight plans during the flight

Flight plans may be cancelled during the flight if no flight plan is prescribed for the further route of flight.

Cancellations of flight plans during the flight shall be reported to the competent air traffic control unit to be forwarded to the ARO.

Cancelling a flight plan according to IFR requires the consent of the air traffic control unit responsible for the area in which the flight plan is to be cancelled.

The responsibility concerning completeness and correctness of the data remains unchanged.

3. Inhalte der Aufhebungsmitteilung (CNL)

Aufhebungsmitteilungen sind so frühzeitig wie möglich, jedoch nicht später als 60 MIN 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 von Dauerflugplänen

Aufgabe von Dauerflugplänen

Betreiber, die beabsichtigen Flüge in der ICAO EUR Region, jedoch außerhalb der IFPZ, durchzuführen, sind berechtigt Dauerflugpläne aufzugeben.

Anmerkung: Dauerflugpläne werden innerhalb der IFPZ nicht mehr akzeptiert.

3. Contents of the cancellation message (CNL)

Cancellation messages shall be transmitted as early as possible but no later than 60 MIN after the estimated off-block time; they shall include the following information:

Item 7: Aircraft identification

Item 13: Departure aerodrome and EOBT

Item 16: Destination aerodrome

Item 18: At least the date of flight departure, preceded by "DOF/"

This does not apply to flights which have been suspended by means of a Flight Suspension Message (FLS) or which are subject to ATFM measures.

VI. Procedures for the filing repetitive flight plans

Filing repetitive flight plans

Operators intending to conduct flights within the ICAO EUR region but outside the IFPZ are entitled to file repetitive flight plans.

Note: Repetitive flight plans will no longer be accepted within the IFPZ.

