



IVAO AUSTRIA – FLIGHT OPERATIONS DEPARTMENT

HINWEISE ZUR FLUGPLANAUFGABE

EINLEITUNG

Dieses Dokument soll Aufschluss über die Richtlinien geben, die mit der Aufgabe eines Flugplans einhergehen. Alle im vorliegenden Dokument erwähnten Regeln sind – in Übereinstimmung mit den Vorschriften der AustroControl GmbH – für die Zwecke der Flugsimulation auf IVAO angepasst und gelten für alle Flüge **innerhalb Österreichs**. Für andere Länder gelten möglicherweise andere Regeln, die in der nationalen AIP nachzulesen sind.

Im Gegensatz zur realen Luftfahrt besteht für jeden Flug im Netzwerk Flugplanpflicht. Vor dem Abflug muss jeder Pilot auf IVAO zumindest die wichtigsten Fluginformationen im Rahmen eines Flugplans aufgeben.

ALLGEMEINES

Der Flugplan ist ein integraler Bestandteil der Flugplanung. Vor jedem Flug hat sich der verantwortliche Pilot mit den wichtigsten Kriterien des geplanten Flugs auseinanderzusetzen und diese in einem Briefing festzuhalten. Der abgesendete ATC-Flugplan kann in diesem Rahmen als eine Zusammenfassung der Flugplanung betrachtet werden; in erster Linie bietet der Flugplan dem Fluglotsen eine Reihe an wichtigen Informationen für den geplanten Flug.

In der realen Flugwelt durchläuft jeder IFR-Flugplan eine sogenannte IFPUV-Validierung. Das bedeutet, dass der Flugplan von einem zentralen System in Brüssel auf etwaige Fehler überprüft wird. Ist dieser korrekt, wird er an die zuständige Behörde weitergeleitet. Wird bei der Validierung des Flugplans ein Fehler gefunden, so wird dieser zur Überarbeitung an den verantwortlichen Piloten, resp. Dispatch Center zurückgeschickt.

Im IVAO-Netzwerk haben wir diese Flugplanüberprüfung nicht. Jeder Pilot ist selbstständig für die Korrektheit seines Flugplans verantwortlich. Daher wird empfohlen, sich intensiv mit den Vorschriften und Richtlinien, die in diesem Dokument veranschaulicht sind, auseinanderzusetzen.

FLUGPLANFORMAT

Das Format des Flugplans im IVAO-Netzwerk entspricht im Großen und Ganzen dem des ICAO Flugplans. Für IVAO sind allerdings nur die Felder 7-19 relevant.

Das im Folgenden beschriebene Format und die Art, wie die Daten einzusetzen sind, ist möglichst genau einzuhalten. Nicht benützte Felder bzw. Stellen eines Feldes sind freizulassen.

Besonders ist darauf zu achten, dass keine Punkte, Beistriche, Bindestriche oder falsche Schrägstriche verwendet werden.

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

Tobias Breßlauer

Flight Operations Advisor

Flight Operations Coordinator - Austria

International Virtual Aviation Organisation <http://at.ivao.aero>

DER FLUGPLAN

FELD 7: AIRCRAFT IDENT

Einzusetzen ist eine der folgenden, aus maximal 7 alphanumerischen Zeichen bestehenden, Möglichkeiten des im Flug verwendeten Rufzeichens (Callsign):

- die Registrierung des Luftfahrzeuges (Staatszugehörigkeit + Eintragungskennzeichen)
z.B.: OEDYU, OE9435, DEKAL, sofern diese mit dem im Funkverkehr verwendeten Callsign übereinstimmt
- die ICAO-Bezeichnung des Gesellschaft, für die der Flug durchgeführt wird, gefolgt von max. 4 numerischen bzw. alphanumerischen Zeichen der Flugnummer, z.B. AUA96P, DLH4KW, KLM569
- Taktische Rufzeichen bei Militärflügen, Such- und Rettungseinsätzen, z.B. SAREX1, RESCUE1
Anmerkung: die Flugzeugregistrierung ist im Feld 18: Other Information unter **REG/...** anzugeben

FELD 8: FLIGHT RULES, TYPE OF FLIGHT

a) Flugregeln: Einzusetzen ist einer der folgenden Buchstaben:

- I wenn der Flug ausschließlich unter Instrumentenflugregeln (IFR) durchgeführt wird
- V wenn der Flug ausschließlich unter Sichtflugregeln (VFR) durchgeführt wird
- Y wenn der Flug unter IFR beginnt und während des Fluges zu VFR gewechselt wird
- Z wenn der Flug unter VFR beginnt und während des Fluges zu IFR gewechselt wird

Bei Y- und Z-Flugplänen ist im Feld 15 der Punkt anzugeben, bei dem der Flugregelwechsel stattfindet.

b) Art des Fluges: Einzusetzen ist einer der folgenden Buchstaben:

- S (scheduled) bei Flügen im Linienverkehr
- N (non-scheduled) bei Flügen im Bedarfsverkehr (z.B. Charterflüge)
- G (general) bei Flügen der Allgemeinen Luftfahrt (z.B. Sportfliegerei)
- M (military) bei Militärflügen
- X (other) für alle Flüge, die nicht in die o.g. Kategorien fallen

FELD 9: NUMBER, TYPE OF AIRCRAFT, WAKE TURBULENCE CATEGORY

a) Anzahl der Luftfahrzeuge: Einzusetzen ist standardmäßig „1“, bei Formations- und Rudelflügen die Anzahl der involvierten Luftfahrzeuge.

b) Luftfahrzeugtyp: Einzusetzen ist die entsprechende Typenbezeichnung gemäß **ICAO DOC 8643** „AIRCRAFT TYPE DESIGNATORS“

„ZZZZ“ ist für alle Luftfahrzeuge einzutragen, für die keine ICAO-Typenbezeichnung festgelegt wurde bzw. bei Verbandsflügen mit verschiedenen Luftfahrzeugen.

Die (Anzahl und) genaue Typenbezeichnung des Luftfahrzeugs ist entsprechend im Feld 18 Other Information unter „TYP/...“ einzutragen.

FIR Wien: Für spezielle Luftfahrzeuge (ohne ICAO-Typenbezeichnung) können innerhalb der LOVV FIR folgende Bezeichnungen verwendet werden:

- **GYRO** Ultralight/Microlight Autogyro
- **GLID** Glider/Segelflugzeug
- **SHIP** Luftschiff
- **BALL** Freiballon
- **ULAC** Ultralight/Microlight-Flugzeug
- **UHEL** Ultralight/Microlight-Helicopter

c) Wirbelschleppenkategorie

Einzusetzen ist einer der folgenden Buchstaben:

- L (Light) für LFZ mit einer höchstzulässigen Startmasse von maximal 7.000kg
- M (Medium) für LFZ mit einer höchstzulässigen Startmasse von 7.000kg - 136.000 kg
- H (Heavy) für LFZ mit einer höchstzulässigen Startmasse von 136.000kg oder mehr
- J (Super) eigene Kategorie für den Airbus A380

FELD 10: EQUIPMENT

Dieses Feld ist sehr sorgfältig auszufüllen, da hier äußert wichtige Informationen für den Fluglotsen eingetragen werden. Erfahrungsgemäß werden beim Ausfüllen des Equipmentfelds die meisten Fehler gemacht.

a) Funk- und Navigationsausrüstung (COM/NAV/APCH)

Einzusetzen ist ...

- N wenn keine Funk- und Navigationsausrüstung vorhanden oder diese nicht betriebsbereit ist; ergänzend ist in FELD 18 „**STS/NORDO**“ (NO RADIO) einzutragen.
- S wenn Funk- und Navigationsausrüstung den Erfordernissen für die gesamte Flugstrecke entspricht und in Betrieb ist (=Standardausrüstung). Diese Standardausrüstung umfasst in Österreich VHF RTF, ADF, VOR, ILS und DME.

... gefolgt von einem oder mehreren der nachstehend angeführten Buchstaben entsprechend der verfügbaren und betriebsbereiten Funk- und Navigationsausrüstung:

- A GBAS (Ground-Based Augmentation System)
- B LPV (Localizer Performance with Vertical guidance) mit Nutzung von SBAS (Satellite-Based Augmentation System)
- C LORAN C (Long Range Navigation)
- D DME (Distance Measuring Equipment)
- E1 FMS WPR ACARS (Flight Management System Waypoint Reporting via ACARS)
- E2 D-FIS ACARS (Datalink Flight Information Service via ACARS)
- E3 PDC ACARS (Pre-Departure Clearance via ACARS)
- F ADF (Automatic Direction Finder)
- G GNSS (Global Navigation Satellite System) → genaue Angabe im Feld 18 unter **NAV/...**
- H HF RTF (High Frequency Radio Telephone)
- I Inertial Navigation (INS, IRS oder IRU) Trägheitsnavigationssystem
- J1 CPDLC ATN VDL Mode 2 (Datalink via VDL)
- J2 CPDLC FANS 1/A HF DL (Datalink via HF DL)

- J3 CPDLC FANS 1/A VDL Mode A (Datalink via VDL Mode A)
- J4 CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2 (Datalink via VDL Mode 2)
- J5 CPDLC FANS 1/A SATCOM (Datalink via INMARSAT)
- J6 CPDLC FANS 1/A SATCOM (Datalink via MTSAT)
- J7 CPDLC FANS 1/A SATCOM (Datalink via Iridium)
- K MLS (Mikrowellenlandesystem)
- L ILS (Instrumentenlandesystem)
- M1 ATC RTF SATCOM (Flugfunk via INMARSAT)
- M2 ATC RTF SATCOM (Flugfunk via MTSAT)
- M3 ATC RTF STACOM (Flugfunk via Iridium)
- O VOR Empfänger
- R PBN approved (Performance Based Navigation) Flächennavigation
→ genaue Angabe im Feld 18 unter **PBN/...**
- T TACAN (Tactical Air Navigation) für Militärnavigation
- U UHF RTF (Funkempfänger im UHF-Band)
- V VHF RTF (Funkempfänger im VHF-Band)
- W RVSM (Reduced Vertical Separation Minima)
- X MNPS approved (Minimum Navigation Performance Specification) für Transatlantikflüge
- Y 8.33 MHz spacing
- Z Other Equipment → genaue Angabe im Feld 18 unter **COM/..., NAV/..., DAT/...**

Genauere Informationen zu den einzelnen Navigationsequipments und deren Verwendung findet ihr in der AIP, auf der Homepage der Eurocontrol oder in den POHs/FCOMs des jeweiligen Flugzeugs.

Wichtig: Überprüft, ob der korrespondierende Flieger im Simulator das gleiche verwendbare Equipment aufweist wie das reale Pendant und gebt nur die im Simulator vorhandene Ausrüstung im Flugplan an!

b) Surveillance-Ausrüstung

Einzusetzen ist ein oder mehrere der folgenden Buchstaben, die den höchsten verwendbaren Status des Equipments repräsentiert (Mode S beinhaltet auch A, C, etc... → Flugplan: S):

- N No surveillance equipment – kein Transponder
- A Transponder Mode A
- C Transponder Mode C
- E Transponder Mode S including aircraft identification, pressure-altitude and extended squitter (ADS-B) capability
- H Transponder Mode S including aircraft identification, pressure-altitude and enhanced surveillance capability
- I Transponder Mode S including aircraft identification, but no pressure-altitude capability
- L Transponder Mode S including aircraft identification, pressure-altitude and extended squitter (ADS-B) and enhanced surveillance capability
- P Transponder Mode S including pressure-altitude, but no aircraft identification capability
- S Transponder Mode S including pressure-altitude and aircraft identification capability
- X Transponder Mode S with neither pressure-altitude nor aircraft identification capability

Die Transponder der Kategorien E, H, I, L, P und X verlangen eine zusätzliche Beschreibung unter SUR/... im Feld 18

Zusätzlich ist (falls vorhanden) das ADS-Equipment anzugeben:

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

FELD 13: DEPARTURE AERODROME, DEPARTURE TIME

a) Abflugplatz: Einzusetzen ist einer der folgenden Möglichkeiten:

- der vierstellige ICAO-Code des Abflughafens
- „ZZZZ“, wenn dem Abflugplatz keine ICAO-Ortskennung zugeordnet wurde → Angabe des Namens des Abflugplatzes im Feld 18 unter **DEP/...**

b) Abflugzeit: Einzusetzen ist die EOBT (Estimated Off-Block Time)

Anmerkung: EOBT ist der voraussichtliche Zeitpunkt, zu welchem das Luftfahrzeug die mit dem Abflug in Verbindung stehenden Bewegung beginnen wird (z.B.: Taxi, Push-Back)

FELD 15: CRUISING SPEED, LEVEL, ROUTE

Einzusetzen ist die **erste** voraussichtliche Reisegeschwindigkeit und Flughöhe. Bei einem Step-Climb wird im Feld 15a und 15b die Geschwindigkeit und Flughöhe bis zu diesem Punkt eingereicht. **a)**

Reisegeschwindigkeit:

Einzusetzen ist für den ersten Streckenabschnitt oder für die gesamte Flugstrecke die **wahre Eigengeschwindigkeit (TAS)** in einer der folgenden Varianten:

- N gefolgt von 4 (!) Ziffern (z.B. N0451) bei Angabe der TAS in Knoten
- K gefolgt von 4 Ziffern (z.B. K0897) bei Angabe der TAS in Stundenkilometern
- M gefolgt von 3 Ziffern (z.B. M082 = 0.82 x Mach) bei Angabe der Mach-Zahl

Im Großteil des Europäischen Luftraums wird die Reisegeschwindigkeit grundsätzlich in Knoten angegeben. In weiten Teilen Asiens ist die Angabe der TAS in Stundenkilometern durchaus üblich. Über dem Atlantik ist die Geschwindigkeit als Mach-Zahl anzugeben.

b) Flughöhe:

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

- F gefolgt von 3 Ziffern (z.B. FL360) bei Angabe der Flughöhe in Fuß über dem TL

- A gefolgt von 3 Ziffern (z.B. A060) bei Angabe der Flughöhe in Fuß unter dem TL
- S gefolgt von 4 Ziffern (z.B. S1130) bei Angabe der Flughöhe im Metern über dem TL
- M gefolgt von 3 Ziffern (z.B. M0250) bei Angabe der Flughöhe in Metern unter dem TL • V bei unkontrollierten VFR-Flügen

c) Route:

INSTRUMENTENFLUGREGELN

Flugrouten können über die [IVAO Routendatenbank](#) abgerufen werden, oder selbstständig mit einem Flugplanungstool erstellt werden. Achtet dabei aber auf die Richtigkeit der Routen. Möchtet ihr einen validen IFR - Flugplan aufgeben, so könnt ihr eure Route über [EuroFPL](#) überprüfen.

Wegpunkte unter IFR können folgendermaßen ausgedrückt werden:

RASTA	Wegpunkt, bestehend aus 5 Buchstaben
SBG	VOR/NDB, bestehend aus 3 Buchstaben
SI	Locator/NDB, bestehend aus 2 Buchstaben
46N078W	Koordinaten, bestehend aus 7 Zeichen
	<u>Anmerkung:</u> Zwischen zwei Koordinaten kann das „DCT“ entfallen
WGM14023	fiktiver Wegpunkt, definiert durch ein Radial (140) und einer Distanz (23 nm)

Flugstrecken unter IFR können auf folgende Arten aufgegeben werden:

UL608, M726	Klassische Form der Luftstraße, bestehend aus 2 – 5 Zeichen
DCT	Angabe eines direkten Flugwegs zwischen zwei bzw. ab/zu einem Wegpunkt
	<u>Anmerkung:</u> „DCTs“ dürfen in Europa nur in Übereinstimmung mit dem RAD-Route Availability Document oder anstelle eines veröffentlichten An-/Abflugverfahrens eingereicht werden
OSPEN4B, BUDEX1W	Angabe der SID/STAR

Hinweis: Routen von und/oder nach Österreich müssen die aktueller SID/STAR beinhalten. Wird bis zum (ab dem) ersten (letzten) Wegpunkt keine veröffentlichte Ab-/Anflugroute geflogen, so ist vor/nach dem entsprechenden Wegpunkt „DCT“ einzutragen.

Die Abkürzung von SID/STAR (z.B. ~~SOVI2C~~), die einige Flugplanungstools vorschlagen, ist nicht korrekt.

Neben Wegpunkten und Flugstrecken gibt es noch eine Reihe an Kürzeln und Zeichengruppen, die bei der Angabe der Flugroute wichtig sein könnten:

ABCDE/ N0458F360	<u>Speed/Level-Gruppe:</u> ab dem fiktiven Wegpunkt ABCDE wird voraussichtlich mit 458 Knoten TAS auf FL360 geflogen. Verwendung bei Routenrestriktionen, beim IFR-Pickup und wenn aus operationellen Gründen sinnvoll.
SNU STAY01/0030 SNU	<u>Stay-Indikator:</u> wird für Enroute-Aktivitäten verwendet. Zum Beispiel für Übungsanflüge, VOR Calibration, Sightseeing etc.. <u>Anmerkung:</u> Im Feld 18 muss, beginnend mit dem Wort „STAYINFO“, gefolgt von der Sequenznummer (eine Ziffer von 1-9, passend zum jeweiligen STAY-Indicator) und einem Querstrich, eine Beschreibung der en-route Aktivität eingetragen werden.

SNU **VFR** DCT Flugregelwechsel im Y-Flugplan (VFR Route optional)
(Ab SNU wird unter VFR weitergeflogen)

MOVOS/N0236F130 **IFR** DCT Flugregelwechsel im Z-Flugplan (Speed-Level-Gruppe verpflichtend)
(Ab MOVOS wird auf FL130 mit 236 Knoten unter IFR geflogen)

SICHTFLUGREGELN

Bei Flügen, für die in der realen Flugwelt kein Flugplan aufgegeben werden muss, kann das Routenfeld leer bleiben (bzw. „VFR“ oder „DCT“ eingetragen werden). Anhaltspunkte zur Route im Flugplan aufzugeben sind aber in keinsten Weise falsch und allenfalls erwünscht.

VFR Wegpunkte werden grundsätzlich ausgeschrieben, es sei denn, es liegt eine allgemein bekannte Abkürzung (z.B. bei Pflichtmeldepunkten vor). Zwischen den Wegpunkten ist kein „DCT“ notwendig. Eine Liste von PMP-Abkürzungen ist [hier](#) (unter Punkt 3.2.1.1.) zu finden. Eine Route von LOAG (Krems) nach LOAS (Spitzerberg) mit einem Durchflug durch die Kontrollzone des Flughafen Wiens könnte zum Beispiel folgendermaßen aussehen:

KREMS STOCKERAU KR KL SC OR PE

Ist die Route beim Abflug noch nicht bekannt, darf in Österreich „BYRADIO“ ins Routenfeld eingesetzt werden. Diese Möglichkeit sollte allerdings nicht zum Standard werden!

Außerdem gibt es spezielle Abkürzungen für diverse Flugverfahren unter VFR:

- GA Glider area (Segelfluggebiet)
- HOV Hovering flight (Schwebeflug für Hubschrauber)
- LAPP Low Approach (Tiefanflug), wenn möglich mit Angabe der Anzahl, z.B.: „5LAPP“
- MAPP Missed Approach (Fehlanflug), wenn möglich mit Anzahl, z.B.: „2MAPP“
- TC/TP Traffic circuits/pattern (Platzrunden), wenn möglich mit Anzahl, z.B.: „5TC“
- TGL Touch and Go – Landings (Aufsetzen und Durchstarten), wenn möglich mit Anzahl, z.B.: „4TGL“
- PARA Parachute Jumping (Fallschirmspringerabsetzflug), wenn möglich mit Angabe des Absprungortes und der gewünschten Flughöhe, z.B.: „PARA LEIBNITZ RFL120“

FELD 16: DESTINATION AERODROME, EET, ALTERNATE

a) Zielflugplatz:

Einzusetzen ist eine der folgenden Möglichkeiten zur Beschreibung des Zielflugplatzes:

- den vierstelligen ICAO-Code des Zielflugplatzes
- „ZZZZ“, wenn dem Zielflugplatz keine ICAO-Kennung zugeordnet wurde ➡ Angabe des Namens des Zielflugplatzes im Feld 18 unter **DEST/...**

b) Voraussichtliche Gesamtflugdauer:

Einzusetzen ist die geplante EET im Format HHMM. Die EET unter IFR ist definiert als die Zeit vom Start bis zum Erreichen des Ablaufpunktes, über welchem der Anflug zum Zielflugplatz begonnen wird.

c) Ausweichflugplatz:

Einzusetzen ist eine der folgenden Möglichkeiten zur Angabe des Ausweichflugplatzes:

- den vierstelligen ICAO-Code des Ausweichflugplatzes
- „ZZZZ“, wenn dem Ausweichflugplatz keine ICAO-Kennung zugeordnet wurde ⑦ Angabe des Namens des Zielflugplatzes im Feld 18 unter **ALTN/...**

FELD 18: OTHER INFORMATION

In das Feld 18 des Flugplans werden alle relevanten Informationen für den Flug eingetragen. Diese sogenannten „Remarks“ beinhalten u.a. Angaben zum Equipment, geplante Überflugszeiten und wichtige Informationen an den Flugverkehrsleiter. In der folgenden Tabelle sind die Abkürzungen für das Feld 18 zusammen mit ihrer Bedeutung und Verwendung aufgelistet:

Abkürzung	Bedeutung/Verwendung	Beispiel
ALTN/	Ausweichflugplatz verpflichtend, wenn ZZZZ in Feld 17 eingetragen wurde	<i>Name + Koordinaten</i>
CODE/	Flugzeugadresse als sechsstelliger Hexadezimalcode	CODE/3C4AAF
COM/	Angaben zur Sprechfunkausrüstung verpflichtend, wenn Z in Feld 10a eingetragen wurde	COM/TCAS
DAT/	Angaben zu Datalink	DAT/VM
DEP/	Abflugplatz verpflichtend, wenn ZZZZ in Feld 13 eingetragen wurde	<i>Name + Koordinaten</i>
DEST/	Zielflugplatz verpflichtend, wenn ZZZZ in Feld 16 eingetragen wurde	<i>Name + Koordinaten</i>
DOF/	Tag des Abfluges, Format JJMMDD	DOF/190611
EET/	Angabe der addierten EET zu Wegpunkten und/oder FIR-Grenzen, Format XXXHHMM (XXXX=FIR) verpflichtend für Z-Flugpläne und Flüge, die über die FIR-Grenzen hinausgehen	EET/LOVV0534 EET/EDUU0112 EET/SBG0135
NAV/	Angaben zu Navigationsequipment und GNSS verpflichtend, wenn G in Feld 10a eingetragen wurde	NAV/SBAS

OPR/	Luftfahrzeughalter (Operator), Angabe als ICAO-Code	OPR/AUA
ORGN/	Angabe der Kontaktdaten des Flugplanaufgebers (flight plan originator) in Form der 8-stelligen AFTN-Adresse	ORGN/LOWWAUAO
PBN/	Angaben zu RNAV und/oder RNP verpflichtend, wenn G bzw. R in Feld 10a eingetragen wurde	PBN/B2D2 PBN/A1B1C1D1O1S1S2
PER/	Performancekategorie (A-E, H)	PER/C
RALT/	Enroute-Alternate (ETOPS)	RALT/LPLA
REG/	Registrierung des Luftfahrzeugs	REG/DAGWK

Abkürzung	Bedeutung/Verwendung	Beispiel
RMK/	Remarks (im Klartext oder in Abkürzungen ausgedrückte relevante Informationen für den Lotsen) <u>Anmerkung:</u> sinnfreie Eintragungen wie RMK/NO CHARTS oder RMK/GATE 293 sind zu unterlassen.	RMK/REQ 2LAPP AT LOWL RMK/TCAS RMK/IFPS REROUTE ACCEPTED RMK/NEWBIE (für IVAO Neulinge)
SEL/	Angabe des SELCAL Codes	SEL/DLEQ
STAYINFO/	Beschreibung einer Enroute-Aktivität verpflichtend, wenn ein STAY-Indikator in Feld 15 eingetragen wurde	STAYINFO1/CALIBRATION OF SBG VOR
STS/	Status-Indikator für besondere Behandlung durch ATC	STS/SAR (für Search-and-Rescue-Flüge)
TYP/	Angabe des Luftfahrzeugtyps verpflichtend, wenn ZZZZ in Feld 9 eingetragen wurde	

FELD 19: ENDURANCE, PERSONS ON BOARD, PIC

- a) **Höchstflugdauer:** Einzusetzen ist die Höchstflugdauer als vierstellige Zahl im Format HHMM.
- b) **Persons on Board:** Einzusetzen ist die Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen.
- c) **Pilot in Command:** Einzusetzen ist der Vor- und Nachname des verantwortlichen Piloten.

BEISPIELE

Nachfolgend sind einige Beispiele für korrekt ausgefüllte Flugpläne in ihrer Kurzform aufgelistet. Diese Kurzform des ATC-Flugplans sind u.a. auch im IVAO-Tracker zu finden.

- Lufthansa 867 von Oslo nach Frankfurt:

```
(FPL-DLH867-IS
-A320/M-SDE2E3FGIJ1LORWXYZ/HB1
-ENGM1745
-N0445F380 VIPPA P615 ARTOR/N0448F390 DCT ALASA DCT RIMET T157
KERAX KERAX3M
-EDDF0131 EDDK
-PBN/A1B1C1D1O1S1S2 COM/ULD DAT/VM DOF/200227 REG/DAIWD
EET/EKDK0022 EDVV0049 EDUU0115 EDGG0121 CODE/3C66E4 RVR/075
IFP/MODESASP OPR/DLH ORGN/EDDFDLHD PER/C RMK/TCAS)
```

- DA62 Schulungsflug von Wiener Neustadt nach Maribor mit Landeübungen in Graz:

```
(FPL-OEFSB-ZG
-DA62/L-SDFGRY/SU2
-LOAN1252
-N0134VFR0 GESGI1A GESGI/N0177F120 IFR DCT GRZ STAY1/0010
GRZ/N0165A090 DCT GOLVA GOLVA3C
-LJMB0145 LOWG
-PBN/B2D2S1 NAV/SBAS DOF/200227 REG/OEFSB EET/GESGI0004 GRZ0032
LJLA0131 PER/A RVR/550 STAYINFO1/REQ SEV APPS AT LOWG RMK/TCAS)
```

- C172 VFR Flug von Wels nach Salzburg

```
(FPL-OEVRX-VG
-C172/L-SDFGRY/S
-LOLW1625
-N0117VFR0 WHISKEY GUNSKIRCHEN LAMBACH SCHWANENSTADT VOECKLABRUCK
FRANKENMARKT STRASSWALCHEN SEEKIRCHEN
-LOWS0130 LOLK EDJG
-PBN/B2 NAV/SBAS G530 DOF/200227 REG/OEVRX RMK/LIC)
```