

## ENR 1.10 Flugplanung Flight Planning

### 1. Flugpläne für militärische Flüge

Für alle militärischen Flugbewegungen ist grundsätzlich die Aufgabe eines Flugplanes erforderlich. Sonderregelungen für Luftfahrzeuge der Bundeswehr sind in der BesAnLwA - AbtFIBtrbBw 505/5401 festgelegt.

Bei Flügen mit unbemannten Luftfahrzeugen (ULfz) haben die verantwortlichen ULfz-Führerinnen und ULfz-Führer, die am allgemeinen Luftverkehr teilnehmen (Zulassungskategorie 3) der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle ein Flugplan zu übermitteln für:

- Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR),
- Flüge bei Nacht, soweit sie über die Umgebung des Flugplatzes hinausführen,
- Flüge in Gebiete mit Flugbeschränkungen, soweit dies ausdrücklich bei der Festlegung der Gebiete angeordnet ist sowie
- Flüge aus der Bundesrepublik Deutschland oder in die Bundesrepublik Deutschland.

Für Flüge innerhalb von Luftsperrgebieten oder Gebieten mit Flugbeschränkung ist kein Flugplan erforderlich, sofern nichts anderes angeordnet ist. Bei Flügen mit ULfz der HALE- und MALE-Klasse ist immer ein Flugplan zu übermitteln.

Bei der Flugplanaufgabe ist grundsätzlich das ICAO-Flugplanformat zu verwenden.

Ergänzend zu den allgemeinen Regeln nach ICAO sowie den Vorgaben des Luftfahrthandbuch Deutschland ENR 1.10 sind nachfolgende Besonderheiten bei der Flugplanaufgabe für militärische Flüge zu beachten.

#### 1.1 Besondere Regelungen für die Aufgabe von Flugplänen

##### Feld 7 - Luftfahrzeugkennung

Die Nutzung taktischer Rufzeichen (z.B. Eagle01) durch nicht in der Bundesrepublik Deutschland stationierte militärische Luftfahrzeuge im Luftraum der Bundesrepublik Deutschland ist verboten.

Ausnahmen für die Nutzung taktischer Rufzeichen während der Teilnahme an Übungen werden durch LwA Abt FIBtrbBw geregelt. Anträge sind schriftlich einzureichen bei:

Luftwaffenamt - Abteilung Flugbetrieb in der Bundeswehr -  
Luftwaffenkaserne Wahn 501/11  
Postfach 906110  
51127 Köln

Telefax.: +49 2203 908-2776  
E-Mail: LwAAbtFIBtrbBw@bundeswehr.org

Die Nutzung taktischer Rufzeichen im Luftraum der Bundesrepublik Deutschland für in Deutschland stationierte Luftfahrzeuge bedarf der vorherigen Koordination und Genehmigung durch LwA Abt FIBtrbBw.

### 1. Flight Plans for Military Flights

Filing a flight plan is on principle necessary for all military aircraft movements. Special regulations for Bundeswehr aircraft have been laid down in the BesAnLwA - AbtFIBtrbBw 505/5401.

In case of flights of unmanned aerial vehicles taking part in general air traffic (certification category 3), their pilots in command must submit a flight plan to the competent air traffic control unit for:

- Flights according to instrument flight rules (IFR),
- Flights at night if these flights leave the vicinity of the aerodrome,
- Flights into restricted areas if this is expressly required in the specification of these areas and
- Flights leaving the Federal Republic of Germany or entering the Federal Republic of Germany.

For flights within prohibited areas or restricted areas, flight plans are not necessary unless deviating regulations have been laid down. For flights of HALE and MALE unmanned aerial vehicles, flight plans must always be filed.

Flight plans shall on principle be filed in compliance with the ICAO flight plan format.

In addition to the general ICAO rules and the provisions of ENR 1.10 of the Aeronautical Information Publication Germany, the following particularities are to be taken into account when filing flight plans for military flights.

#### 1.1 Special Regulations for the Filing of Flight Plans

##### Item 7 – Aircraft Identification

The use of tactical callsigns (e.g.: Eagle01) within German airspace is prohibited for military aircraft not stationed within the Federal Republic of Germany.

GAFO MilFltOps regulates exceptions for the use of tactical callsigns during participation in exercises in individual cases. Request in written form are to be sent to:

Luftwaffenamt - Abteilung Flugbetrieb in der Bundeswehr -  
Luftwaffenkaserne Wahn 501/11  
Postfach 906110  
51127 Köln  
GERMANY

Telefax.: +49 2203 908-2776  
E-Mail: LwAAbtFIBtrbBw@bundeswehr.org

The use of tactical callsigns within German Airspace for aircraft stationed in Germany needs prior coordination and permission of GAFO MilFltOps.

Sind der Luftfahrzeughalter und / oder das Luftfahrzeugkennzeichen nicht vollständig aus der Luftfahrzeugkennung zu entnehmen, sind in Feld 18 einzutragen:

- der Luftfahrzeughalter mit der Kenngruppe OPR/ ...
- das Luftfahrzeugkennzeichen mit der Kenngruppe REG/ ...

Die Verwendung des Funkrufzeichens „TEST“ ist unzulässig.

Mit der Kenngruppe REG/ sind bei Formationsflügen die Eintragungszeichen sämtlicher Luftfahrzeuge, und mit RMK/CS ... die Luftfahrzeugkennungen der zusätzlichen Luftfahrzeuge einzutragen.

Beispiel:

(FPL-GAMN326-VM  
-4B105/L-UV/C  
-ETHN1248  
-N0100VFR  
-ETHE0140  
-OPR/GAM REG/8797 8655 8650 8785 RMK/CS GAMN220  
GAMN432 GAMN734 HEIGHT ... OAT ROUTE VIA...)

#### **Feld 8** - Flugregeln und Art des Fluges

Für Flüge des militärischen operationellen Luftverkehrs ist zur Kennzeichnung der Art des Fluges der Buchstabe M (militärische Flüge) einzutragen und im Feld 18 durch den Eintrag RMK/OAT zu ergänzen. Handelt es sich um grenzüberschreitende Flüge, die im deutschen Luftraum nach OAT fliegen, lautet der Eintrag in Feld 18 RMK/OAT OVER GERMANY.

VFR-Flüge bei Nacht sind in Feld 18 durch den Eintrag RMK/N VFR NIGHT zu kennzeichnen.

Ein Flugregelwechsel oder die Festlegung GAT bzw. OAT ist in Feld 15 (Flugstrecke) aufzuführen.

#### **Feld 9** - Anzahl und Muster der Luftfahrzeuge und Wirbelschleppenkatgorie

Bei Flügen mit mehreren Luftfahrzeugen ist die Anzahl der Luftfahrzeuge mit 2 bis maximal 99 vor der Kenngruppe des Baumusters anzugeben. Die Angabe einer führenden Null ist nicht zulässig.

#### **Feld 10** - Ausrüstung des Luftfahrzeugs

Der Buchstabe „S“ darf nicht verwendet werden, wenn keine Streckenausrüstung (RNP) für Flächennavigation vorhanden ist. Darf der Buchstabe „S“ nicht angegeben werden, ist die vorhandene und benutzbare Ausrüstung mit den gemäß Luftfahrthandbuch Deutschland dafür festgelegten Buchstaben aufgeschlüsselt anzugeben.

Der Buchstabe „U“ ist bei einer vorhandenen betriebsbereiten UHF-Ausrüstung zusätzlich anzugeben.

Bei Angabe des Kennbuchstabens „J“ ist die Ausrüstung im Feld 18 mit der Kenngruppe „DAT/“ mit einem oder mehreren Buchstaben zu beschreiben.

Bei Angabe des Kennbuchstabens „Z“ ist die Ausrüstung im Feld 18 mit der Kenngruppe „COM/“ und / oder „NAV/“ zu beschreiben.

Auch bei Flügen die ganz oder teilweise nach OAT durchgeführt werden ist der Kennbuchstabe „W“ bei vorhandener RVSM-Ausrüstung (Reduced Vertical Separation Minima) unabhängig von der geplanten Flughöhe anzugeben.

Bei Formationsflügen darf der Buchstabe „W“ nicht angegeben werden.

Die Buchstaben „R“ (für RNP) und „Y“ (8.33 KHz) sind, soweit zutreffend, zusätzlich zum Buchstaben „S“ anzugeben.

If the aircraft operator and / or the aircraft registration number cannot be derived completely from the aircraft identification, the following information shall be entered in item 18:

- The aircraft operator along with the identification group OPR/ ...
- The aircraft registration number along with the identification group REG/ ...

The use of the radio call sign "TEST" is not admissible.

In case of formation flights, the registration letters of all aircraft shall be entered after the identification group REG/ and the aircraft identifications of additional aircraft after the identification group RMK/CS ... .

Example:

(FPL-GAMN326-VM  
-4B105/L-UV/C  
-ETHN1248  
-N0100VFR  
-ETHE0140  
-OPR/GAM REG/8797 8655 8785 RMK/CS GAMN220  
GAMN432 GAMN734 HEIGHT... OAT ROUTE VIA ...)

#### **Item 8** - Flight Rules and Type of Flight

For military operational air traffic flights, the type of flight shall be indicated by means of the letter M (military flights) and the entry RMK/OAT in item 18. In case of border-crossing flights flying according to OAT in German airspace, RMK/OAT OVER GERMANY is to be entered in item 18.

VFR flights by night are to be indicated by means of the entry RMK/N VFR NIGHT in item 18.

A change of flight rules or the specification as GAT or OAT shall be entered in item 15 (flight route).

#### **Item 9** - Number and Type of Aircraft and Wake Turbulence Category

In case of flights of several aircraft, the number of aircraft shall be indicated by means of the figures 2 to 99 before the identification group of the type of the aircraft. Entering a leading zero is not admissible.

#### **Item 10** - Equipment of Aircraft

The letter "S" must not be used if enroute equipment (RNP) for area navigation is not available. If the letter "S" cannot be used, the existing and serviceable equipment shall be indicated broken down into the categories defined by the letters specified in the Aeronautical Information Publication Germany.

The letter "U" shall also be entered in case of existing serviceable UHF equipment.

If the letter "J" is entered, the equipment shall be described in item 18 by means of one or several letters following the identification group "DAT/".

If the letter "Z" is entered, the equipment shall be described in item 18 by means of the identification groups "COM/" and / or "NAV/".

In case of flights performed wholly or partially as OAT, the letter "W" shall also be entered irrespective of the planned level if RVSM equipment (reduced vertical separation minima) is available.

In case of formation flights, the letter "W" must not be entered.

If applicable, the letters "R" (for RNP) and "Y" (8.33 KHz) shall be entered in addition to the letter "S".

**Feld 13 - Startflugplatz und voraussichtliche Abblockzeit**

Für den Flugbetrieb von militärischen Flugplätzen ist anstelle der voraussichtlichen Abblockzeit (EOBT) die voraussichtliche Startzeit (ETD) anzugeben.

Ist für den Startflugplatz keine ICAO-Ortskennung zugeteilt (z.B. Außenlandeplatz) ist die Buchstabengruppe ZZZZ einzutragen und der Startflugplatz im Klartext in Feld 18 mit der Kenngruppe DEP/ anzugeben

**Feld 15 - Reisegeschwindigkeit, Reiseflughöhe und Flugstrecke**

Bei Flügen nach VFR kann anstelle der Reiseflughöhe die Buchstabengruppe VFR eingetragen werden. (N0350VFR). In diesem Fall ist die geplante Flughöhe in Feld 18 unter der Kenngruppe RMK/ mit „HEIGHT“ gefolgt von 4 Ziffern für die Höhe in Fuß über Grund und die Flugstrecke mit „ROUTE VIA“ mit markanten Wendepunkten unter Verwendung von Koordinaten, der Kennung von Funknavigationsanlagen oder veröffentlichten Streckenpunkten anzugeben.

Diese Regelung gilt nicht für VFR-Flüge bei Nacht im kontrollierten Luftraum, bei einem der Flugverkehrskontrolle unterliegenden Flug. In diesen Fällen ist die Flughöhe wie bei Flügen nach IFR anzugeben.

Die Angabe der Flugstrecke im Feld 15 mit geographischen Koordinaten ist für Streckenabschnitte in der Bundesrepublik Deutschland nicht zulässig.

Die Kenngruppe DCT („direct“) ist bei Flügen außerhalb von veröffentlichten Streckenführungen anzugeben, um zwischen zwei angegebenen Streckenpunkten den direkten Flugverlauf anzuzeigen oder um nach dem letzten Streckenpunkt den direkten Flugverlauf zum Zielflugplatz zu kennzeichnen.

Anm.:

Die Angabe von DCT nach dem letzten Streckenpunkt ist nicht erforderlich, wenn dieser Punkt gleichzeitig der Anfangspunkt einer STAR ist, die geflogen werden soll oder wenn für den anzufliegenden Flugplatz keine STAR veröffentlicht ist und sich dieser Streckenpunkt in der Nähe des Flugplatzes befindet.

Ein beabsichtigter Wechsel der Flugregel ist stets nach dem Streckenpunkt anzugeben, an dem der Wechsel erfolgen soll. Bei einem Wechsel von VFR nach IFR ist nach der Bezeichnung des Streckenpunktes ein Schrägstrich einzutragen, gefolgt von der Angabe über die Geschwindigkeit und der 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.

Bei einem Übergang von IFR zu einem nicht der Flugverkehrskontrolle unterliegenden Flug nach VFR ist nach der Bezeichnung des Streckenpunktes nach einem Zwischenraum die Kenngruppe VFR anzugeben. Unterliegt auch dieser Flug nach Sichtflugregeln der Flugverkehrskontrolle ist nach dem Streckenpunkt ein Schrägstrich gefolgt von der Angabe der Geschwindigkeit und der Flughöhe einzutragen und nach einem Zwischenraum die Kenngruppe VFR anzugeben.

Ein beabsichtigter Wechsel der Spezifizierung OAT nach GAT oder umgekehrt ist stets nach dem Streckenpunkt und einem Zwischenraum mit der Kenngruppe GAT oder OAT zu kennzeichnen. Ein Wechsel nach GAT darf nur an einem GAT-Streckenpunkt erfolgen.

Soweit anwendbar ist ein „Enroute Stay-Indicator“ zu verwenden, um den Ort und die Zeitdauer anzugeben, die in einem Luftraum („STAY AREA“) im Zusammenhang mit besonderen Aktivitäten verbracht wird, wie Übungen in „Holding Areas“, Luft zu Luft Betankung, Übungen in TRA etc.

**Item 13 – Departure Aerodrome and Estimated Off-Block Time**

For flight operations at military aerodromes, the estimated time of departure (ETD) shall be indicated instead of the estimated off-block time (EOBT).

If the aerodrome of departure has not been assigned an ICAO location indicator (e.g. off-field landing site), the letter group ZZZZ shall be entered and the aerodrome of departure shall be written in plain language in item 18 following the DEP/ identification group.

**Item 15 – Cruising Speed, Cruising Level and Flight Route**

In case of flights according to VFR, the letter group VFR may be entered instead of the cruising level (N0350VFR). In this case, the planned level shall be entered in item 18 within the identification group RMK/ by means of the word “HEIGHT” followed by 4 digits for the height in feet and the flight route shall be entered after “ROUTE VIA” by means of significant turning points, using coordinates, the identification of radio navigation facilities or published enroute fixes.

This regulation does not apply to VFR flights by night in controlled airspace if the flight is subject to air traffic control. In these cases, levels are to be indicated in the manner used for IFR flights.

For route segments within the Federal Republic of Germany, indicating the flight route in item 15 by means of geographic coordinates is not admissible.

The DCT (“direct“) marker shall be used outside published routes to indicate the direct route between two specified enroute fixes or to indicate the direct route to the aerodrome of intended landing after the last enroute fix.

Note:

Entering DCT after the last enroute fix is not necessary, if this fix is also the initial fix of a STAR to be flown or if STARs have not been published for the aerodrome of intended landing and if this enroute fix is in the vicinity of the aerodrome.

An intended change of flight rules must always be entered after the enroute fix at which the change is to be effected. When changing from VFR to IFR, the enroute fix shall be followed by a slash and information about the speed and level as well as a space and the IFR marker. The estimated elapsed time until overflying the fix at which flight rules will be changed is to be entered in item 18 after the EET/identification group.

When changing from IFR to a flight according to VFR not subject to air traffic control, the VFR marker shall be entered after the enroute fix and a space. If this flight according to VFR is also subject to air traffic control, the enroute fix shall be followed by a slash, information about speed and level, a space and the VFR marker.

An intended change of specification from OAT to GAT or vice versa shall always be indicated after the enroute fix and a space by means of the GAT or OAT marker. Changing to GAT is only admissible at a GAT enroute fix.

If applicable, an enroute stay indicator shall be used to indicate the location and period of time spent within an airspace (STAY AREA) in connection with special activities like exercises in holding areas, air refuelling, exercises in TRAs etc.

Der „Stay-Indicator“ besteht aus der Buchstabengruppe STAY, gefolgt von einer laufenden Nummer von 1 bis 9, einem Schrägstrich und der Angabe der Zeit, die in diesem Luftraum verbracht wird, angegeben in Stunden und Minuten:  
... NDO STAY1/0120 ....

Der „Stay-Indicator“ ist zwischen dem Einflugpunkt in die „STAY AREA“ und dem Ausflugpunkt aus der „STAY AREA“ anzugeben. Der Einflugpunkt und der Ausflugpunkt können identisch sein.

Um den Grund für „STAY“ anzugeben, ist eine entsprechende „STAYINFO“-Angabe mit derselben laufenden Nummer in Feld 18 des FPL einzufügen.

Anm.:

Einzelheiten zu „Enroute STAY“ siehe auch CFMU Handbuch.

„Stay-Indicator“ dürfen nur für „Enroute-Zwecke“ verwendet werden. Sie dürfen nicht verwendet werden, um Übungsanflüge oder besondere Aktivitäten an Flugplätzen anzugeben.

Der „Stay-Indicator“ darf nur in Flugplänen für Flüge verwendet werden, die vollständig innerhalb der Grenze der IFPS-Zone stattfinden. Die Verwendung eines „Stay-Indicator“ für Flüge, die über diese Grenze hinausgehen, ist nicht zulässig.

Für OAT-Flüge außerhalb von TACAN-Strecken in / aus den / dem Zuständigkeitsbereich München ACC innerhalb der UIR Rhein sind die Sonderverfahren gem. ENR 3.5 zu beachten.

**Feld 18** - andere Angaben

Sofern Ergänzungen zu den Angaben der Felder 7 bis 16 oder weiter Angaben erforderlich sind, sind sie unter Verwendung der festgelegten Kenngruppen gemäß ICAO aufzuführen.

Besonderheiten Feld 18:

- DOF/ Tag des Abfluges in der Reihenfolge Jahr-Monat-Tag ist immer anzugeben
- REG/ Eintragungszeichen; im Ausnahmefall, falls im Voraus nicht bekannt, ist KNOWN einzutragen
- MDCN/ „Military Diplomatic Clearance Number“ bei grenzüberschreitenden Flügen ausländischer militärischer Luftfahrzeuge

Unter der Kenngruppe RMK/ ist immer die Anzahl der Personen an Bord (POB) und die Höchstflughöhe (FUEL) anzugeben. (Beispiel : RMK/FUEL0230 POB4)

**1.2 Vorlaufzeiten für die Aufgabe von Flugplänen**

Flugpläne für Flüge nach GAT dürfen frühestens 5 Tage, Flüge nach OAT frühestens 22 Stunden und müssen spätestens 60 Minuten vor der voraussichtlichen Startzeit aufgegeben werden.

Für Flüge die teilweise unter der Spezifikation GAT durchgeführt werden und auf den GAT-Streckenabschnitten Verkehrsregelungsmaßnahmen unterliegen beträgt die Aufgabezeit mindestens 3 Stunden.

Für Flüge nach VFR, die nicht an die Flugplanverarbeitungssysteme der DFS übermittelt werden müssen, beträgt die Aufgabezeit nicht weniger als 30 Minuten.

The stay indicator consists of the letter group STAY followed by a serial number from 1 to 9, a slash and information about the time in hours and minutes spent within this airspace:

...NDO STAY1/0120...

The stay indicator shall be entered between the point of entry into the STAY AREA and the point of exit out of the STAY AREA. The points of entry and exit may be identical.

To indicate the reason for the STAY, pertinent STAYINFO with the same serial number shall be entered in item 18 of the FPL.

Note:

Details about the ENROUTE STAY can be obtained from the CFMU handbook).

Stay indicators may only be used for enroute purposes. They must not be used for exercise approaches or special activities at aerodromes.

Stay indicators may only be used in flight plans for flights that will be entirely performed within the boundaries of the IFPS zone. Using a stay indicator for flights that go beyond these boundaries is not admissible.

For OAT flights outside TACAN routes into / out of the area of responsibility of Munich ACC and within the Rhine UIR, special procedures according to ENR 3.5 are to be observed.

**Item 18** – Other Information

If the information in items 7 to 16 must be supplemented or if further information is necessary, it must be provided by using the specified ICAO identification groups.

Particularities of item 18:

- DOF/ The day of flight shall always be entered in the sequence year-month-day
- REG/ Aircraft registration; in exceptional cases, if not known in advance, KNOWN shall be entered
- MDCN/ Military diplomatic clearance number in case of cross-border flights of foreign military aircraft

Following the identification group RMK/, the number of persons on board (POB) and the maximum endurance (FUEL) shall always be entered (Example: RMK/FUEL0230 POB4).

**1.2 Lead Times for the Filing of Flight Plans**

Flight plans for flights as GAT shall be filed no earlier than five days before the estimated time of departure; flight plans for flights as OAT no earlier than 22 hours and no later than 60 minutes before the estimated time of departure.

Flight plans for flights performed partially as GAT that are subject to air traffic flow management measures on the GAT route segments shall be filed no later than 3 hours before the estimated time of departure.

Flight plans for VFR flights that need not be forwarded to the flight plan processing systems of the DFS shall be filed no later than 30 minutes before the estimated time of departure.

### 1.3 Flugplanfolgemeldungen

#### 1.3.1 Startmeldungen

Für Flüge militärischer Luftfahrzeuge sind Startmeldungen zu übermitteln.

#### 1.3.2 Verspätungsmeldung

Eine Verspätungsmeldung ist zu übermitteln, wenn sich der Abflug gegenüber der im Flugplan angegebenen Zeit um mehr als 30 Minuten (bei über IFPS zu übermittelnde Flugpläne um mehr als 15 Minuten), jedoch nicht mehr als 12 Stunden verzögert.

#### 1.3.3 Änderungsmeldungen

Änderungen zu einem übermittelten Flugplan sind allen Stellen, an die der Flugplan zuvor übermittelt wurde, bekannt zugeben. Bedingt die Änderung eines Flugplanes die Benachrichtigung von Stellen, an die der ursprüngliche Flugplan nicht übermittelt wurde, ist der ursprüngliche Flugplan aufzuheben und ein neuer Flugplan zu übermitteln. (Ausnahmen bei der Änderung der Streckenführung in Flugplänen für Flüge nach IFR/GAT innerhalb der IFPZ siehe CFMU-Handbuch.)

Im Einzelnen gelten folgende Punkte:

Eine Änderungsmeldung (CHG) ist weiterzuleiten, wenn einzelne Angaben eines bereits übermittelten FPL zu ändern sind. Bei einer Änderung zu den folgenden Angaben ist immer anstelle einer Änderungsmeldung die Übermittlung eines neuen FPL erforderlich, wobei der ursprüngliche Flugplan vor der Übermittlung des neuen Flugplanes aufzuheben ist:

- Luftfahrzeugkennung (Feld 7),
- Flugregeln und Art des Fluges (Feld 8),
- Startflugplatz (Feld 13),
- Zielflugplatz (Feld 16),
- Spezifizierungen RMK/OAT, RMK/N VFR NIGHT, DOF/ (Feld 18).

Zusätzlich muss bei Flügen nach IFR bei einer Änderung zu folgenden Angaben ein neuer Flugplan übermittelt werden:

- RNAV-Ausrüstung, hier: kurzfristiger Ausfall oder Rückstufung vor dem Start (Feld 10),
- Startzeit, hier: Vorverlegung der Zeit (Feld 13),
- Flugfläche (Wechsel vom Unteren zum Oberen Luftraum oder umgekehrt), Spezifizierung GAT/OAT angegeben innerhalb der Flugstrecke (Feld 15).

## 2. Nachtflug militärischer Luftfahrzeuge

### 2.1 UIR Rhein

Geplante Nachtflugprogramme militärischer Luftfahrzeuge innerhalb des UIR Rhein oberhalb der lateralen Grenzen des FIR Langen sind täglich bis 1400++ fernschriftlich bei RHEIN RADAR anzumelden.

### 1.3 Associated Update Messages

#### 1.3.1 Departure Messages

For flights of military aircraft, departure messages shall be transmitted.

#### 1.3.2 Delay Messages

A delay message shall be transmitted if the departure is delayed for more than 30 minutes relative to the time stated in the flight plan (more than 15 minutes in case of flight plans to be transmitted via the IFPS) and if the delay will not exceed twelve hours.

#### 1.3.3 Change Messages

All the units to which a flight plan has been transmitted shall be notified of changes thereto. If changing a flight plan entails the notification of units to which the original flight plan has not been sent, the original flight plan shall be cancelled and a new one shall be transmitted. (Exceptions apply to route changes in flight plans for IFR/GAT flights within the IFPZ, cf. CFMU handbook).

Specifically, change messages are subject to the following provisions:

A change message (CHG) shall be forwarded if individual aspects of an FPL that has already been transmitted must be changed. If one of the items below must be changed, a new flight plan shall be transmitted instead of a change message. In this case, the original flight plan must be cancelled before transmitting the new one.

- Aircraft identification (item 7),
- Flight rules and type of flight (item 8),
- Departure aerodrome (item 13),
- Aerodrome of destination (item 16),
- Specific information falling into the categories RMK/OAT, RMK/N VFR NIGHT, DOF/ (item 18).

In addition, a new flight plan must also be transmitted in case of IFR flights if information falling into the categories below is changed:

- RNAV equipment: sudden failure or downgrading before take-off (item 10),
- Departure time: earlier departure time (item 13),
- Flight level (changes from lower to upper airspace and vice versa), GAT/OAT specified for the flight route (item 15).

## 2. Nightflying of Military Aircraft

### 2.1 Rhein UIR

Planned nightflying programs of military aircraft within Rhein UIR above the lateral boundaries of Langen FIR shall be teletyped daily to RHEIN RADAR, not later than 1400++.

## 2.2 UIR Hannover

Geplante Nachtflugprogramme militärischer Luftfahrzeuge innerhalb des UIR Hannover sind bis 1400++ fernschriftlich bei LIPPE RADAR anzumelden.

## 2.3 FIR Bremen

Geplante VFR Nachtflug- / Spätflugprogramme militärischer Luftfahrzeuge über See innerhalb des FIR Bremen sind am selben Tag bis 30 Minuten vor Sonnenuntergang, spätestens jedoch bis 1930++, bei SAR-Leitstelle Glücksburg anzumelden. Die Meldung muß COAST OUT und COAST IN Punkte, Zeiten sowie Anzahl der Maschinen enthalten. Das vorzeitige Beenden des Nachtfluges ist der SAR-Leitstelle Glücksburg mitzuteilen.

## 3. Flugstreckenplanung für militärische Transportluftfahrzeuge

Militärischen Transportluftfahrzeugen wird von den zuständigen FVK-Stellen grundsätzlich keine Flugverkehrskontrollfreigabe für einen Durchflug durch TRA während deren militärischer Nutzung erteilt (ENR 5.2-37, Abs. 8.4.3).

Die Flugstrecken für IFR-Flüge mit militärischen Transportluftfahrzeugen sind deshalb so zu planen, dass TRA innerhalb ihrer festgelegten zeitlichen Wirksamkeit grundsätzlich nicht tangiert werden.

## 2.2 Hannover UIR

Planned nightflying programs of military aircraft within Hannover UIR shall be teletyped daily to LIPPE RADAR, not later than 1400++.

## 2.3 Bremen FIR

Within the Bremen FIR, planned VFR nightflight / lateflight programmes of military aircraft over the sea shall be announced to Glücksburg RCC by 30 minutes before sunset but not later than 1930++ on the same day. The message shall include COAST OUT and COAST IN points, the times and the number of aircraft. Glücksburg RCC shall be notified if the night-flying will be terminated ahead of schedule.

## 3. Planning of the Flight Route of Military Transport Aircraft

Military transport aircraft will not be cleared by the competent ATC unit for transit flights through TRA during their military utilization (ENR 5.2-37, para 8.4.3).

The flight routes for IFR flights of military transport aircraft shall therefore be planned in a manner that TRA will on principle not be penetrated within their specified activation periods.