

Flugbericht

A350-1000 (Default Cabin)

2026-10-25 UTC · Microsoft Flight Simulator 2024 · 12.2.282174.999 / SimConnect 12.2.0.0

Dauer

9:02:00

Zurückgelegte Strecke

4174,0 NM

Landezeitfenster

1

Höhe über mittlerem Meeresspiegel · AMSL

39856,7 ft

Angezeigte Fluggeschwindigkeit

308,6 kt

Aufzeichnungsstatus

Aufzeichnung beendet

Aufgezeichnete Flugzeugpositionen

Orange: außerhalb Vergleichskorridor

Aufzeichnung: blau / OFP: violett gestrichelt

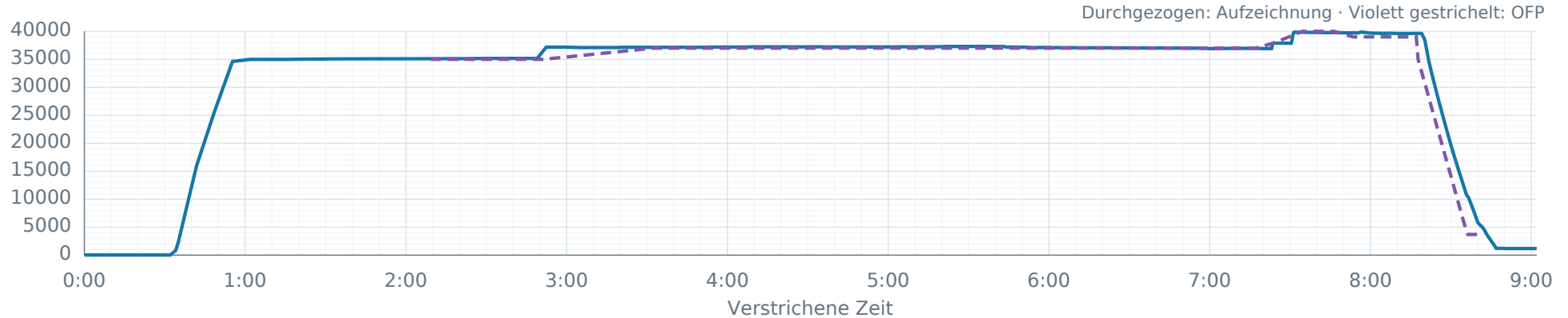
© OpenStreetMap contributors · openstreetmap.org/copyright

Flugphasen

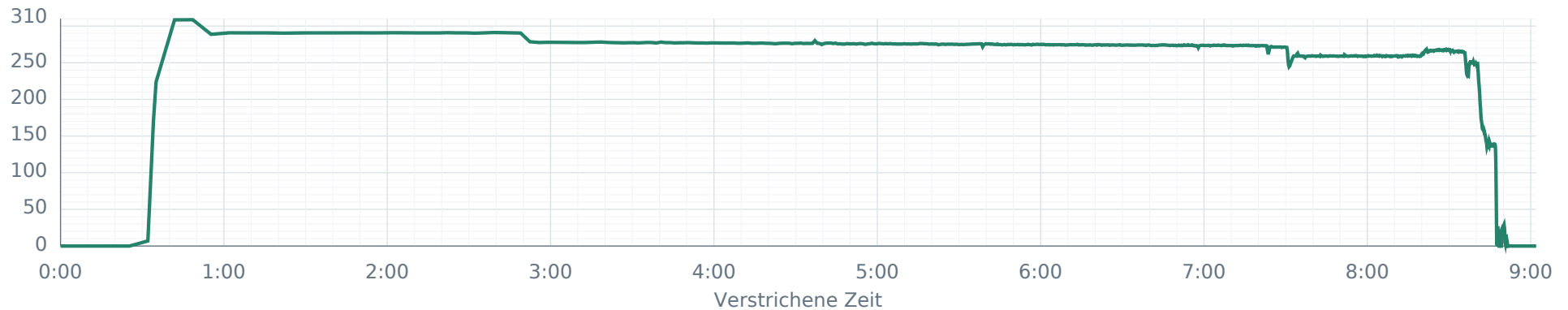
Vorflug	Taxi-out	Vorflug	Taxi-out	Vorflug	Taxi-out	Start	Steigflug	Reise	Steigflug	Reise	Steigflug	Reise	Steigflug
0:01	29:56	30:32	32:00	32:20	32:58	33:49	33:49	56:03	2:50:02	2:51:16	7:23:04	7:24:00	7:30:28
Reise	Steigflug	Reise	Sinkflug	Anflug	Abfangen	Reise	Aufsetzen	Ausrollen	Taxi-in				
7:31:41	7:55:38	7:56:15	8:19:05	8:42:41	8:46:53	8:47:02	8:47:03	8:47:03	8:47:29				

Flugprofil

Höhe über mittlerem Meeresspiegel · AMSL (ft AMSL)



Angezeigte Fluggeschwindigkeit (kt IAS)



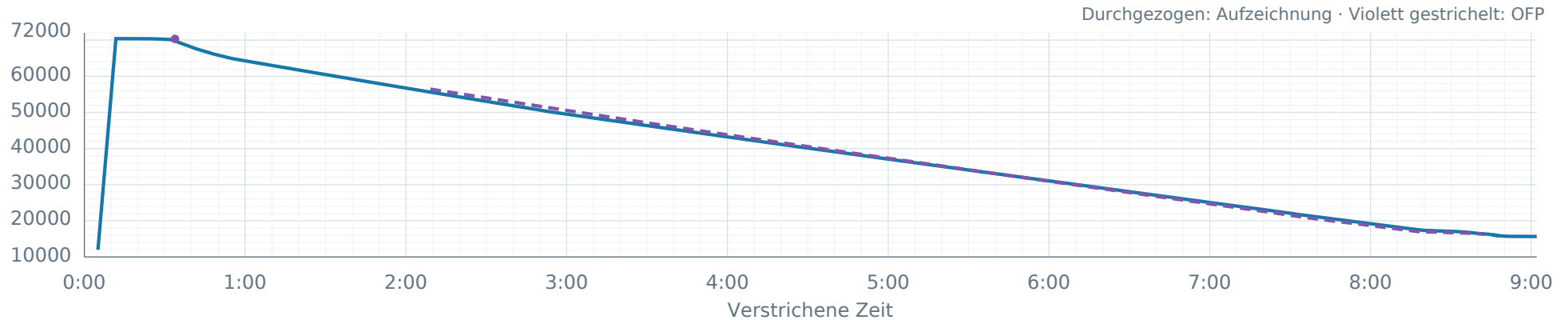
Nur Diagramm: Lücken bis 5 s in Kurvenfarbe; Schätzungen 5–300 s orange/gestrichelt. Neuladen, Pausen und längere Lücken bleiben getrennt. Schätzungen fließen nicht in Landemessungen ein.

Flugprofil

Gemessene Vertikalgeschwindigkeit (fpm)



Verbleibender Kraftstoff (kg)



Nur Diagramm: Lücken bis 5 s in Kurvenfarbe; Schätzungen 5–300 s orange/gestrichelt. Neuladen, Pausen und längere Lücken bleiben getrennt. Schätzungen fließen nicht in Landemessungen ein.

Landung

Landung erkannt: Flug → bestätigter Bodenkontakt · Mittel

Sinkrate laut Landeanalyse

**Nicht
verfügbar**

Simulator-V/S beim
Aufsetzen

-10 fpm

Lastvielfaches

1,1 g

Kontaktanzahl

1

Zeit ab erstem Kontakt

8:47:02

Erfasste Ausrollstrecke

4,2 m

Erfasste Frequenz beim Aufsetzen: 11.0 Hz · größter Abstand 0.48 s

Keine zuverlässige Sinkratenberechnung: Sie erfordert zusammenhängende sinkende Höhenwerte in der letzten Sekunde mit höchstens 0,25 s Abstand. Simulator-V/S wird getrennt gezeigt.

Die Ausrollstrecke ist unvollständig: Datenlücken oder fehlende Belege für das Rollende verhindern eine vollständige Messung.

Wind HDG/KT

180/08 kt



Flugzeugkurs 128°T

Gegenwind 5 kt

Seitenwind 6 kt von rechts

Nickwinkel -5,9° · Querneigung -0,9°

● Fahrwerksposition 100,0%

● Klappenposition 100,0%

● Autopilot Aus

● BEACON

● LANDING

● NAV

● STROBE

● TAXI

● WING

Konfigurationsänderungen

3/3

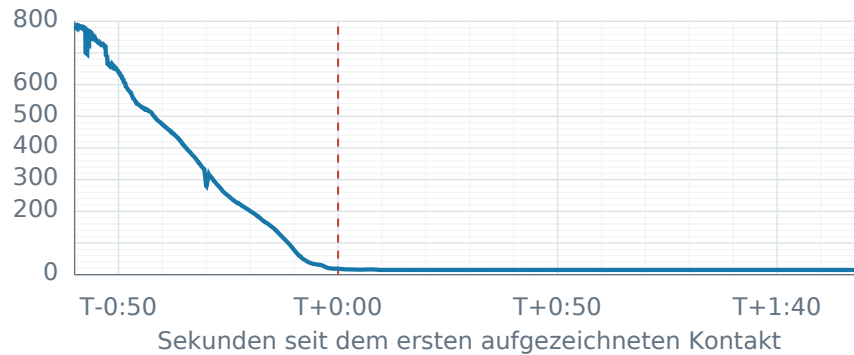
+0,00 s · Am Boden

+62,74 s · Licht LANDING -

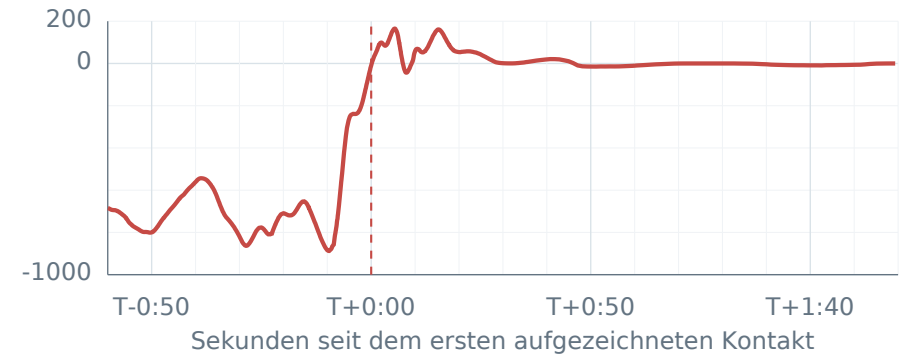
+63,79 s · Licht STROBE -

Landung · Anflug und Ausrollen

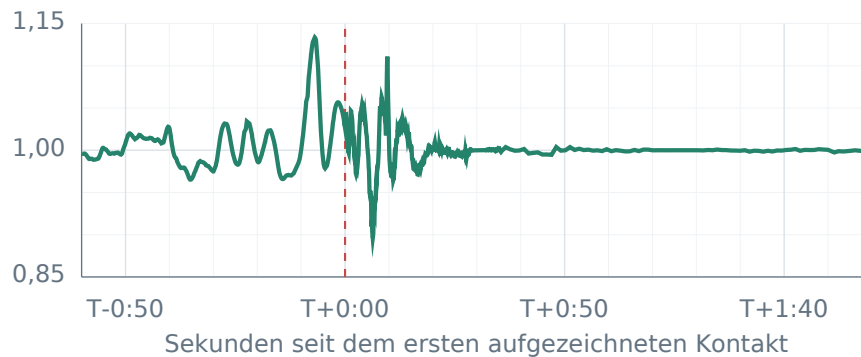
Höhe über Grund · AGL (ft AGL)



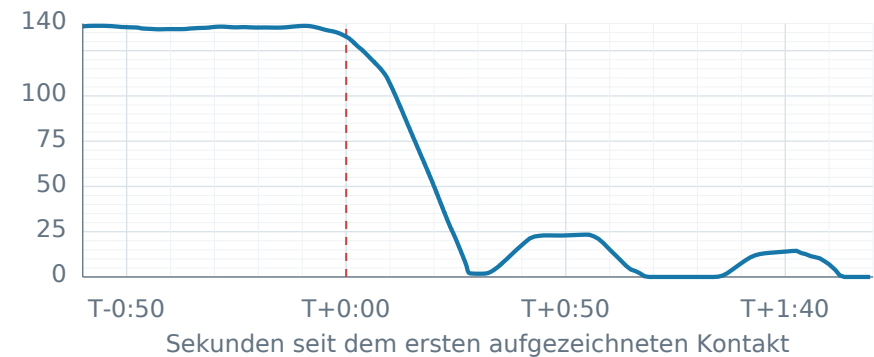
Gemessene Vertikalgeschwindigkeit (fpm)



Lastvielfaches (g)



Angezeigte Fluggeschwindigkeit (kt IAS)



Nur Diagramm: Lücken bis 5 s in Kurvenfarbe; Schätzungen 5–300 s orange/gestrichelt. Neuladen, Pausen und längere Lücken bleiben getrennt. Schätzungen fließen nicht in Landemessungen ein.

Die Route enthält eine Aufzeichnungslücke. · Ein Teil der Telemetrie fehlte; ausführliche Diagnosen bleiben bei der Aufzeichnung.

SimBrief-Flugplan

CY4011 · TNCM → LKPR

PRINCESS JULIANA INTL → RUZYNE

Geplante Passagiere

282

Geplante Fracht

4477 kg

Geplante Nutzlast

28141 kg

Geplante Routendistanz

4176 NM

Geplante Flugzeit

8:08:10

Geplante Reiseflughöhe

35000 ft AMSL

Luftfahrzeugkennzeichen

D-ACYA

Flug / Rufzeichen

CY4011

Cost Index

15

Geplante Pisten

10 → 24

Ausweichflughafen

EDDP

AIRAC

2610

Geplanter Abflug / Ankunft (UTC): 2026-10-25 01:30 → 2026-10-25 10:40

Flugplanwerte, keine gemessenen Borddaten. Routenpunkte stammen aus dem Navlog dieses OFP.

Geplanter Treibstoff und Beladung

| Geplanter Rampentreibstoff

70431 kg

| Geplanter Streckentreibstoff

53970 kg

| Geplanter Rolltreibstoff

100 kg

| Geplanter Reservetreibstoff

2455 kg

| Contingency-Treibstoff

2699 kg

| Geplantes Nullkraftstoffgewicht

183141 kg

| Geplantes Startgewicht

253472 kg

| Geplantes Landegewicht

199502 kg

| Geplanter Flugzeugtyp

A35K

OFP-Kurven nutzen die Simulatorzeit ab erkanntem Start. Fehlt dieser Anker, ordnet der gekennzeichnete Positionsvergleich Planpunkte der nahen aufgezeichneten Route zu (bis 10 NM). Geraden verbinden Planpunkte; Aufzeichnungslücken bleiben Unterbrechungen. Nur passende erfasste Daten werden verglichen; Planwerte sind keine Bordmessungen.

Flugplanwerte, keine gemessenen Borddaten. Routenpunkte stammen aus dem Navlog dieses OFP.

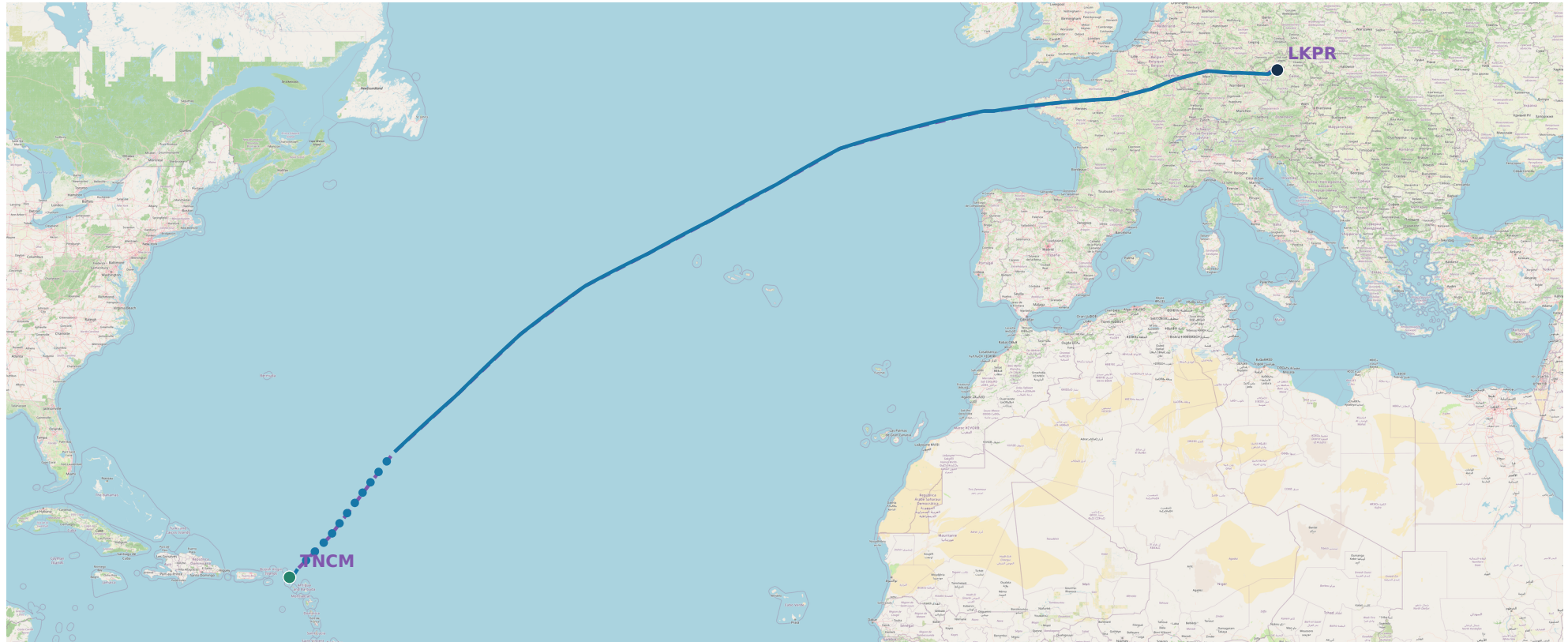
Aufgegebene Route

MODOR2 MNOLO M576 RKDIA DCT 27N055W 31N050W 35N045W 38N040W 40N035W 42N030W 44N025W 46N020W 47N015W DCT ETIKI UN480 REGHI
DCT OZNOH UN29 BULOX DCT TABOV UN858 OQQAL DCT RANUX DCT VALEK DCT LIPNI UN858 LIMGO DCT BOMBI DCT BOREP DCT TONSU Z35 ODOMO DCT
LOMKI LOMK8S

Aufgezeichnete und geplante Route

Orange: außerhalb Vergleichskorridor

Aufzeichnung: blau / OFP: violett gestrichelt



© OpenStreetMap contributors · openstreetmap.org/copyright

Plan und Wirklichkeit

P = SimBrief, A = Aufzeichnung, Δ = A – P, — = kein Vergleichswert. Grün: weniger Zeit/Verbrauch oder mehr Resttreibstoff; Rot: umgekehrt. Beladung, Geschwindigkeit und Wind bleiben beschreibend.

Zeit und Route	Geplant	Tatsächlich	Δ / %	Treibstoff und Gewicht	Geplant	Tatsächlich	Δ / %
Flugzeit	8:08:10	8:13:14	+5:04 / 1,0%	Streckentreibstoffverbrauch	53970,0 kg	53866,2 kg	–103,8 kg / -0,2%
Flugstrecke über Grund	4176,0 NM	4170,7 NM	–5,3 NM / -0,1%	Treibstoff beim Start	70331,0 kg	69811,2 kg	–519,8 kg / -0,7%
Geschätzte Blockzeit	8:21:10	—	—	Treibstoff bei Landung	16361,0 kg	15945,0 kg	–416,0 kg / -2,5%
Geschätzte Rollzeit vor Start	4:00	—	—	Treibstoff bei geschätztem Off-Block	70431,0 kg	—	—
Geschätzte Rollzeit nach Landung	9:00	—	—	Startgewicht	253472,0 kg	252693,8 kg	–778,2 kg / -0,3%
Reiseflug-TAS	499,0 kt	487,4 kt	–11,6 kt / -2,3%	Landegewicht	199502,0 kg	198827,6 kg	–674,4 kg / -0,3%
Steigflugende: Zeit seit Start	29:16	22:14	–7:01 / -24,0%	Nullkraftstoffgewicht beim Start	183141,0 kg	182882,6 kg	–258,4 kg / -0,1%
Steigflugende: Ortsabweichung	0,0 NM	48,3 NM	+48,3 NM	Landetreibstoff über OFP-Reserve	0,0 kg	13490,0 kg	+13490,0 kg

Zugeordnete Punkte 38/42 · gültige Simulatorzeit 9:02:00 · ausgeschlossene Intervalle 0. Phasengrenzen sind geschätzt.

Aufgezeichnete AMSL-Höhe trägt *. Flugflächenfehler benötigen erfasste Druckhöhe und passende Übergangshöhen.

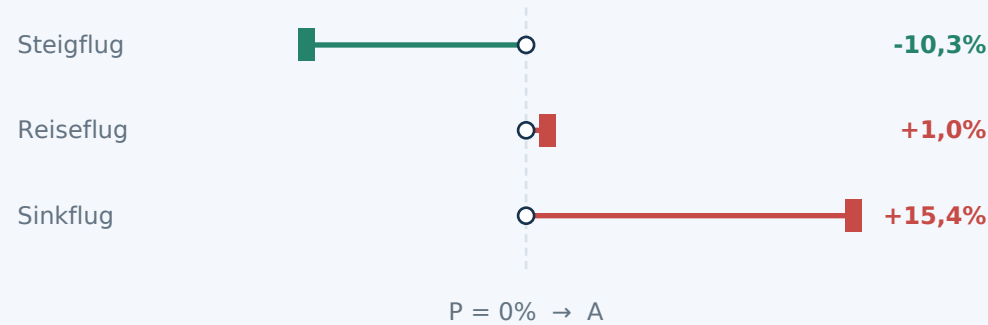
UTC ist geplant: Diese Aufzeichnung hat keinen Simulator-UTC-Kanal. Erfasste Zeit seit Start bleibt nutzbar.

Flugphasenanalyse

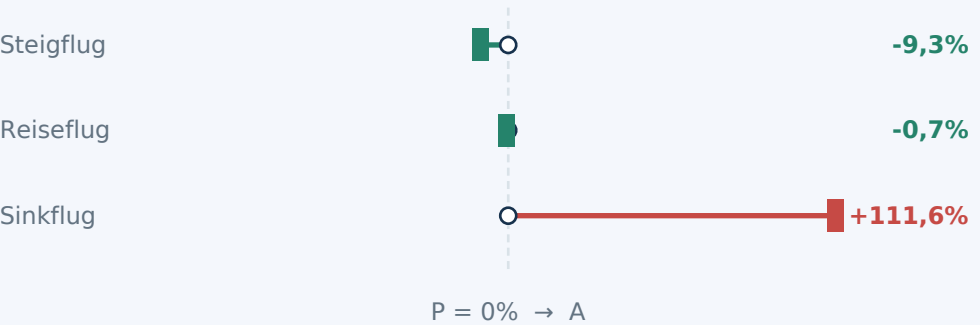
P/A und Δ stehen gemeinsam. Start gehört zum Steigflug, Anflug/Abfangen zum Sinkflug, Kontakt/Ausrollen zur Ankunft. Treibstoffsummen/-raten nutzen abgedeckte Messintervalle; die Abdeckung ist angegeben.

Phase	Zeit P / A / Δ	Treibstoff P / A / Δ kg	Abdeckung	kg/h	kg/NM	Δ %
Bodenvorbereitung	P: — / A: 32:02	P: — / A: 298,6	99,9%	559,6 kg/h	—	—
Beobachtetes Rollen	P: — / A: 1:46	P: — / A: 336,1	100,0%	11324,0 kg/h	235,3 kg/NM	—
Start / Steigflug	P: 29:16 / A: 26:14 Δ -3:01	P: 6123,0 / A: 5553,4 Δ -569,6	100,0%	12694,8 kg/h	30,1 kg/NM	-9,3%
Reiseflug	P: 7:14:41 / A: 7:19:03 Δ +4:22	P: 47196,0 / A: 46850,3 Δ -345,7	100,0%	6402,5 kg/h	12,3 kg/NM	-0,7%
Sinkflug / Anflug	P: 24:13 / A: 27:56 Δ +3:43	P: 691,0 / A: 1462,5 Δ +771,5	100,0%	3139,9 kg/h	8,7 kg/NM	111,6%
Landung / Rollen	P: — / A: 14:56	P: — / A: 279,0	99,2%	1129,8 kg/h	—	—

Phasendauer · Δ % des Plans



Phasenverbrauch · Δ % des Plans

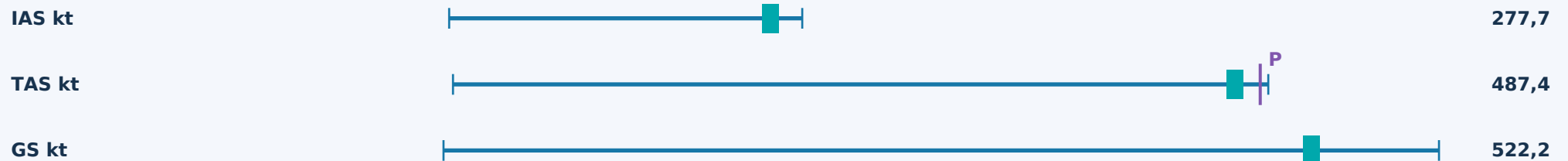


Beobachtete Leistung

Erste Zeile: simulatorzeitgewichtetes Mittel. Zweite: beobachtetes Minimum-Maximum; kürzere Kanalabdeckung wird gegebenenfalls ergänzt. Positiver Gegenwind wirkt gegen den aufgezeichneten Bodenkurs.

Phase	IAS kt	TAS kt	GS kt	V/S fpm	Gegen + kt	Quer kt
Bodenvorbereitung	0,3 0,0 – 39,4	0,3 0,0 – 41,5	0,5 0,0 – 36,5	0,3 -3,6 – 8,6	2,6	3,3
Beobachtetes Rollen	47,3 3,0 – 151,1	48,7 3,0 – 155,6	48,2 6,6 – 152,0	0,6 -29,3 – 118,0	0,6	3,3
Start / Steigflug	285,0 151,1 – 308,7	416,1 155,6 – 504,8	422,2 152,0 – 579,5	1526,2 -58,3 – 5028,6	-6,3	8,2
Reiseflug	277,7 132,6 – 292,1	487,4 134,4 – 502,6	522,2 130,1 – 579,8	-1,1 -340,1 – 399,1	-34,8	20,1
Sinkflug / Anflug	237,3 133,3 – 268,4	321,7 135,0 – 486,8	359,8 129,7 – 547,8	-1374,7 -2652,0 – -44,9	-38,7	12,3
Landung / Rollen	5,7 0,0 – 132,6	5,8 0,0 – 134,4	6,5 0,0 – 130,1	-0,1 -43,3 – 164,9	-1,4	4,7

Reisefluggeschwindigkeiten · Minimum / Mittel / Maximum

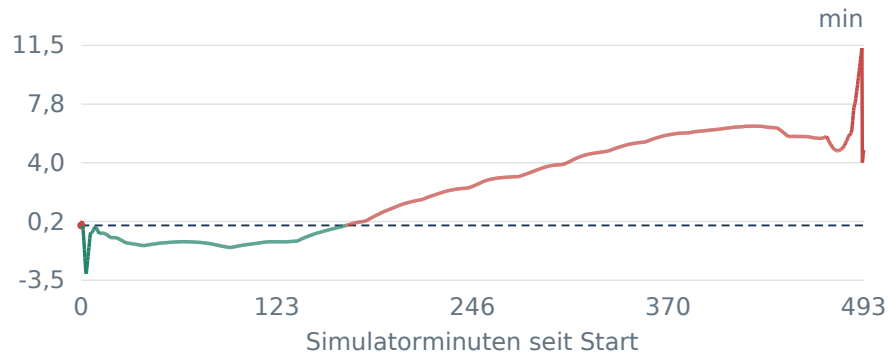


Antennen = beobachtetes Minimum/Maximum, Körper = gewichtetes Mittel, violette Marke = Plan-TAS. Beobachtete Bereiche, keine Konfidenzintervalle.

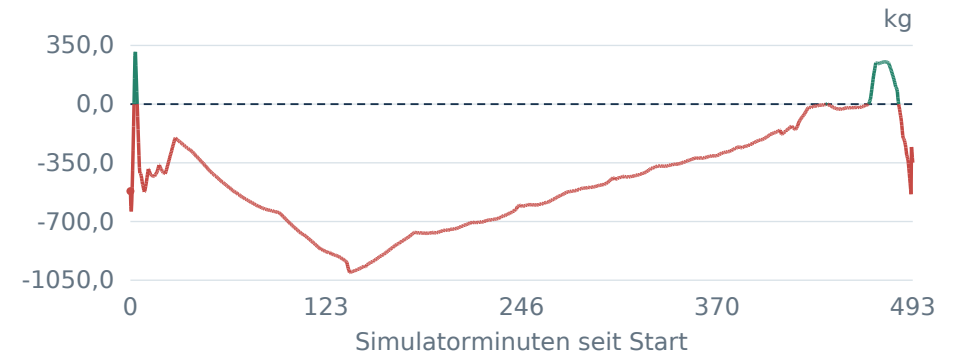
Abweichungsprofile

Positionsbezogener OFP-Vergleich; Lücken bleiben offen. Verbrauchsdelta bereinigt die Startmenge. Null = Plan; Bänder sind beschreibend.

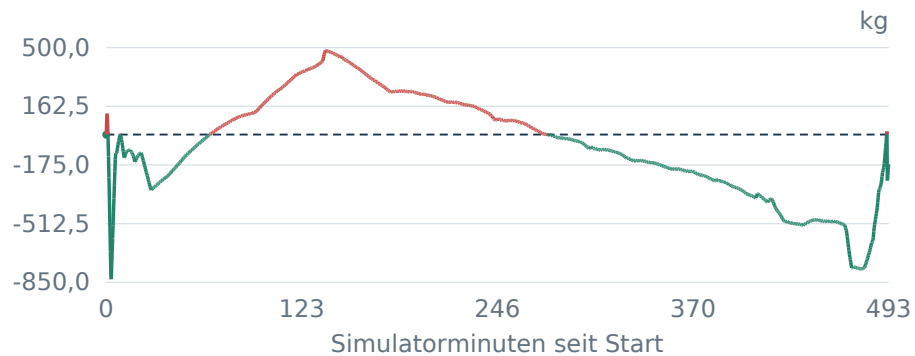
Zeitabweichung · positiv = verspätet



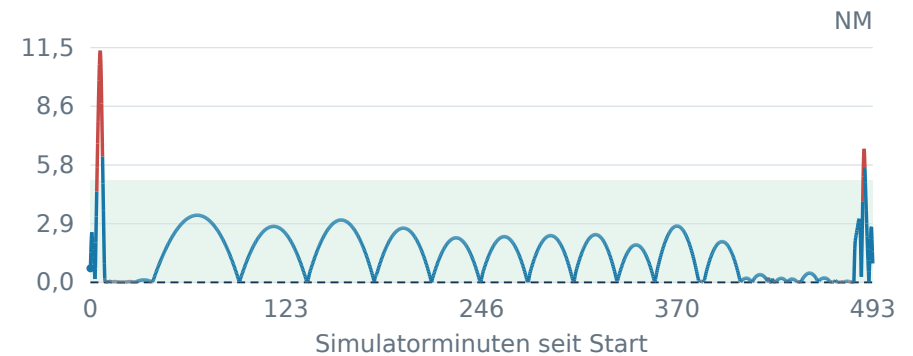
Treibstoffabweichung · positiv = mehr an Bord



Verbrauchsabweichung · anfängliche Beladung bereinigt



Abstand von der geplanten Routenlinie



Kennzahl	Vorzeichenbehaftetes Mittel	MAE	RMSE	P95 Fehler ≈	Maximum	Abdeckung
Zeitabweichung · positiv = verspätet	+2:26	3:05	3:49	6:18	11:27	8:13:14
Abstand von der geplanten Routenlinie	+1,5 NM	1,5 NM	1,9 NM	3,1 NM	11,4 NM	8:13:14

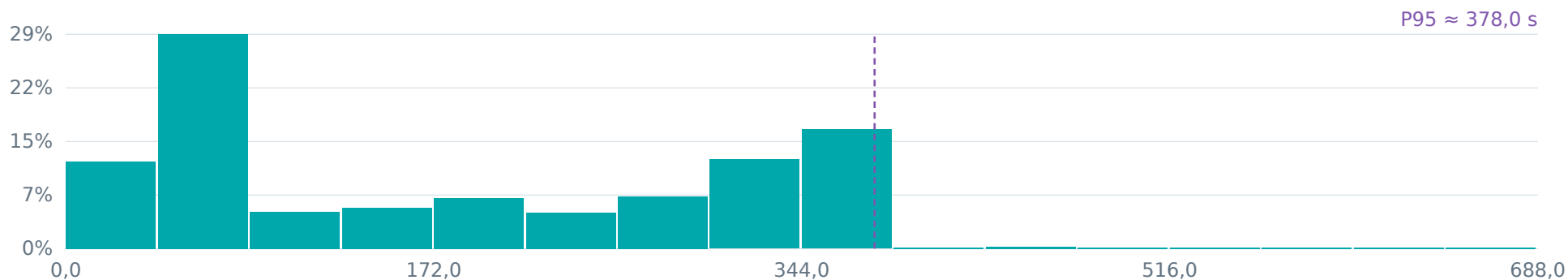
Beschreibende Abweichungsstatistik

MAE: mittlerer absoluter Fehler. RMSE: Wurzel des mittleren quadratischen Fehlers. P95 ist zeitgewichtet und näherungsweise (Klassen 1 s / 0,1 NM / 25 ft; Überlauf als Untergrenze). Histogrammhöhe = erfasster Zeitanteil %.

Absoluter Fehler · Zeitverteilung · NM



Absoluter Fehler · Zeitverteilung · s



Zeit außerhalb Vergleichsband: Route >5 NM 5:10; Höhe außerhalb ± 300 ft —. Keine Betriebsgrenzen oder Pilotennoten.

Ausgefüllter Flugplan - Plan und Ist

P = Plan / A = Passageschätzung; Δ = A – P. UTC-Datum: 2026-10-25. Einheiten in Kopfzeilen; Wind = wahre Herkunftsrichtung/kt. Geordnete Punkte innerhalb 2 NM, Flughafenanker innerhalb 10 NM; — = kein Wert.

UTC ist geplant: Diese Aufzeichnung hat keinen Simulator-UTC-Kanal. Erfasste Zeit seit Start bleibt nutzbar.

* A zeigt erfasste AMSL-Höhe ohne Druckhöhenmessung; diese Zeilen haben kein Druckhöhendelta.

Punkt / Phase	Zeit seit Start	Plan UTC	Resttreibstoff kg	Höhe P / A ft	TAS kt	GS kt	Wind kt	NM
TNCM DEP	P: 0:00 / A: 0:00 Δ +0:00	01:34:00	P: 70331,0 / A: 69811,2 Δ -519,8	P: — / A: 31,2*	P: — / A: 155,6	P: — / A: 152,0	A: 110°/6	0,7
MODOR CLB	P: 6:14 / A: 3:00 Δ -3:13	01:40:14	P: 68530,0 / A: 68886,6 Δ +356,6	P: 10000,0 / A: 6565,2*	P: 383,0 / A: 279,5	P: 377,0 / A: 275,7	P: 112°/11 A: 106°/14	0,0
MNOLO CLB	P: 11:46 / A: 11:14 Δ -0:31	01:45:46	P: 67193,0 / A: 66806,5 Δ -386,5	P: 18500,0 / A: 20962,3*	P: 442,0 / A: 430,9	P: 444,0 / A: 429,6	P: 155°/3 A: 112°/5	0,1
NEYDU CLB	P: 18:53 / A: 18:06 Δ -0:46	01:52:53	P: 65793,0 / A: 65432,2 Δ -360,8	P: 27400,0 / A: 30120,8*	P: 515,0 / A: 492,6	P: 513,0 / A: 494,7	P: 17°/2 A: 244°/2	0,0
OBIKE CLB	P: 22:40 / A: 21:54 Δ -0:45	01:56:40	P: 65217,0 / A: 64802,3 Δ -414,7	P: 30600,0 / A: 34962,0*	P: 514,0 / A: 497,4	P: 512,0 / A: 485,2	P: 352°/4 A: 33°/13	0,0
TOC CLB	P: 29:16 / A: 28:09 Δ -1:06	02:03:16	P: 64208,0 / A: 64005,6 Δ -202,4	P: 35000,0 / A: 34990,0*	P: 501,0 / A: 502,3	P: 487,0 / A: 490,5	P: 48°/14 A: 25°/13	0,0
RKDIA CRZ	P: 40:25 / A: 39:07 Δ -1:17	02:14:25	P: 62903,0 / A: 62617,0 Δ -286,0	P: 35000,0 / A: 34988,5*	P: 499,0 / A: 501,8	P: 484,0 / A: 490,9	P: 29°/15 A: 11°/13	0,1
27N055W CRZ	P: 1:35:19 / A: 1:33:53 Δ -1:25	03:09:19	P: 56427,0 / A: 55780,1 Δ -646,9	P: 35000,0 / A: 35107,3*	P: 501,0 / A: 499,7	P: 495,0 / A: 500,1	P: 356°/8 A: 313°/11	0,1
31N050W CRZ	P: 2:17:26 / A: 2:16:25 Δ -1:00	03:51:26	P: 51550,0 / A: 50604,9 Δ -945,1	P: 35000,0 / A: 35695,9*	P: 500,0 / A: 488,8	P: 507,0 / A: 491,5	P: 294°/19 A: 310°/28	0,0
35N045W CRZ	P: 2:58:41 / A: 2:58:56 Δ +0:15	04:32:41	P: 46817,0 / A: 46052,4 Δ -764,6	P: 37000,0 / A: 37147,9*	P: 493,0 / A: 484,1	P: 507,0 / A: 495,9	P: 291°/37 A: 296°/33	0,0
38N040W CRZ	P: 3:33:16 / A: 3:34:55 Δ +1:39	05:07:16	P: 43017,0 / A: 42312,1 Δ -704,9	P: 37000,0 / A: 37232,7*	P: 493,0 / A: 482,2	P: 522,0 / A: 509,1	P: 281°/48 A: 270°/31	0,1
40N035W CRZ	P: 4:03:09 / A: 4:05:35 Δ +2:26	05:37:09	P: 39782,0 / A: 39180,1 Δ -601,9	P: 37000,0 / A: 37211,5*	P: 491,0 / A: 482,1	P: 526,0 / A: 506,6	P: 270°/40 A: 288°/34	0,0
42N030W CRZ	P: 4:32:21 / A: 4:35:27 Δ +3:06	06:06:21	P: 36655,0 / A: 36131,6 Δ -523,4	P: 37000,0 / A: 37233,1*	P: 491,0 / A: 480,9	P: 526,0 / A: 523,2	P: 272°/42 A: 261°/44	0,0

Punkt / Phase	Zeit seit Start	Plan UTC	Resttreibstoff kg	Höhe P / A ft	TAS kt	GS kt	Wind kt	NM
44N025W CRZ	P: 5:00:23 / A: 5:04:17 Δ +3:54	06:34:23	P: 33675,0 / A: 33235,5 Δ -439,5	P: 37000,0 / A: 37295,3*	P: 493,0 / A: 480,2	P: 535,0 / A: 521,6	P: 263°/46 A: 273°/48	0,0
46N020W CRZ	P: 5:27:11 / A: 5:31:55 Δ +4:44	07:01:11	P: 30852,0 / A: 30481,3 Δ -370,7	P: 37000,0 / A: 37074,1*	P: 493,0 / A: 479,8	P: 546,0 / A: 538,7	P: 272°/65 A: 274°/66	0,1
47N015W CRZ	P: 5:50:13 / A: 5:55:32 Δ +5:19	07:24:13	P: 28447,0 / A: 28126,0 Δ -321,0	P: 37000,0 / A: 37041,8*	P: 493,0 / A: 480,1	P: 560,0 / A: 553,1	P: 274°/74 A: 275°/78	0,0
ETIKI CRZ	P: 6:17:29 / A: 6:23:24 Δ +5:55	07:51:29	P: 25606,0 / A: 25352,3 Δ -253,7	P: 37000,0 / A: 36951,6*	P: 495,0 / A: 479,8	P: 572,0 / A: 570,5	P: 276°/84 A: 271°/91	0,1
REGHI CRZ	P: 6:20:33 / A: 6:26:32 Δ +5:59	07:54:33	P: 25287,0 / A: 25032,2 Δ -254,8	P: 37000,0 / A: 36921,9*	P: 496,0 / A: 481,1	P: 585,0 / A: 578,2	P: 277°/90 A: 269°/97	0,1
OZNOH CRZ	P: 6:43:20 / A: 6:49:35 Δ +6:15	08:17:20	P: 22927,0 / A: 22765,9 Δ -161,1	P: 37000,0 / A: 37571,1*	P: 496,0 / A: 473,3	P: 582,0 / A: 564,7	P: 278°/91 A: 274°/93	0,0
BULOX CRZ	P: 6:50:35 / A: 6:56:53 Δ +6:18	08:24:35	P: 22154,0 / A: 22021,1 Δ -132,9	P: 38000,0 / A: 38392,0*	P: 482,0 / A: 478,0	P: 575,0 / A: 569,3	P: 280°/97 A: 277°/94	0,0
TABOV CRZ	P: 7:00:42 / A: 7:07:02 Δ +6:20	08:34:42	P: 21040,0 / A: 21018,1 Δ -21,9	P: 40000,0 / A: 39798,5*	P: 482,0 / A: 488,8	P: 563,0 / A: 565,7	P: 282°/85 A: 280°/83	0,3
TSU CRZ	P: 7:02:45 / A: 7:09:05 Δ +6:20	08:36:45	P: 20843,0 / A: 20823,8 Δ -19,2	P: 40000,0 / A: 39779,0*	P: 483,0 / A: 490,4	P: 552,0 / A: 559,6	P: 282°/85 A: 281°/82	0,0
OQQAL CRZ	P: 7:05:26 / A: 7:11:42 Δ +6:16	08:39:26	P: 20585,0 / A: 20574,5 Δ -10,5	P: 40000,0 / A: 39779,0*	P: 482,0 / A: 488,5	P: 557,0 / A: 562,2	P: 281°/86 A: 280°/82	0,0
RANUX CRZ	P: 7:12:42 / A: 7:18:55 Δ +6:13	08:46:42	P: 19892,0 / A: 19894,1 Δ +2,1	P: 40000,0 / A: 39721,6*	P: 481,0 / A: 489,1	P: 553,0 / A: 556,3	P: 281°/82 A: 278°/76	0,1
VALEK CRZ	P: 7:19:45 / A: 7:25:26 Δ +5:41	08:53:45	P: 19304,0 / A: 19274,5 Δ -29,5	P: 39000,0 / A: 39724,2*	P: 483,0 / A: 489,1	P: 555,0 / A: 553,0	P: 275°/83 A: 274°/71	0,0
LIPNI CRZ	P: 7:20:04 / A: 7:25:43 Δ +5:39	08:54:04	P: 19274,0 / A: 19245,7 Δ -28,3	P: 39000,0 / A: 39712,5*	P: 483,0 / A: 489,7	P: 556,0 / A: 554,1	P: 275°/83 A: 274°/71	0,0
LIMGO CRZ	P: 7:22:00 / A: 7:27:41 Δ +5:41	08:56:00	P: 19089,0 / A: 19059,7 Δ -29,3	P: 39000,0 / A: 39667,0*	P: 483,0 / A: 489,7	P: 556,0 / A: 555,0	P: 275°/83 A: 274°/70	0,0
BOMBI CRZ	P: 7:32:59 / A: 7:38:38 Δ +5:39	09:06:59	P: 18044,0 / A: 18023,7 Δ -20,3	P: 39000,0 / A: 39612,5*	P: 483,0 / A: 488,6	P: 551,0 / A: 555,4	P: 277°/75 A: 274°/67	0,2
BOREP CRZ	P: 7:40:47 / A: 7:46:20 Δ +5:33	09:14:47	P: 17311,0 / A: 17342,8 Δ +31,8	P: 39000,0 / A: 38561,3*	P: 479,0 / A: 480,3	P: 545,0 / A: 544,0	P: 282°/67 A: 283°/65	0,1
TONSU CRZ	P: 7:43:18 / A: 7:48:57 Δ +5:39	09:17:18	P: 17074,0 / A: 17278,7 Δ +204,7	P: 39000,0 / A: 32661,7*	P: 480,0 / A: 445,0	P: 545,0 / A: 522,1	P: 281°/67 A: 277°/78	0,0

Punkt / Phase	Zeit seit Start	Plan UTC	Resttreibstoff kg	Höhe P / A ft	TAS kt	GS kt	Wind kt	NM
TOD CRZ	P: 7:43:57 / A: 7:49:38 Δ +5:41	09:17:57	P: 17012,0 / A: 17258,6 Δ +246,6	P: 35000,0 / A: 31318,0*	P: 476,0 / A: 436,0	P: 549,0 / A: 512,7	P: 275°/73 A: 278°/77	0,1
BAROB DSC	P: 7:45:17 / A: 7:50:44 Δ +5:27	09:19:17	P: 16982,0 / A: 17225,7 Δ +243,7	P: 32700,0 / A: 29267,5*	P: 504,0 / A: 421,1	P: 578,0 / A: 496,8	P: 277°/74 A: 278°/76	0,0
RONIG DSC	P: 7:47:04 / A: 7:52:14 Δ +5:10	09:21:04	P: 16942,0 / A: 17186,4 Δ +244,4	P: 29700,0 / A: 26537,2*	P: 496,0 / A: 404,4	P: 572,0 / A: 474,8	P: 272°/76 A: 273°/70	0,0
ODOMO DSC	P: 7:49:27 / A: 7:54:19 Δ +4:52	09:23:27	P: 16888,0 / A: 17138,7 Δ +250,7	P: 25600,0 / A: 22849,7*	P: 460,0 / A: 382,5	P: 531,0 / A: 440,3	P: 272°/71 A: 268°/58	0,0
LOMKI DSC	P: 7:54:40 / A: 7:59:35 Δ +4:55	09:28:40	P: 16770,0 / A: 16967,5 Δ +197,5	P: 16700,0 / A: 14389,0*	P: 394,0 / A: 331,5	P: 441,0 / A: 365,4	P: 263°/48 A: 266°/34	0,0
PR511 DSC	P: 7:56:00 / A: 8:01:08 Δ +5:08	09:30:00	P: 16740,0 / A: 16886,9 Δ +146,9	P: 14500,0 / A: 12076,7*	P: 380,0 / A: 320,3	P: 422,0 / A: 356,1	P: 260°/43 A: 266°/36	0,0
PR512 DSC	P: 7:58:32 / A: —	09:32:32	P: 16683,0 / A: —	P: 10100,0 / A: —	P: 352,0 / A: —	P: 386,0 / A: —	P: 257°/38	—
PR513 DSC	P: 8:00:46 / A: —	09:34:46	P: 16632,0 / A: —	P: 6300,0 / A: —	P: 274,0 / A: —	P: 322,0 / A: —	P: 262°/51	—
PR518 DSC	P: 8:01:30 / A: —	09:35:30	P: 16615,0 / A: —	P: 5100,0 / A: —	P: 269,0 / A: —	P: 316,0 / A: —	P: 249°/47	—
ERASU DSC	P: 8:02:32 / A: —	09:36:32	P: 16591,0 / A: —	P: 3700,0 / A: —	P: 262,0 / A: —	P: 301,0 / A: —	P: 233°/40	—
LKPR DSC	P: 8:08:10 / A: 8:13:14 Δ +5:04	09:42:10	P: 16321,0 / A: 15945,0 Δ -376,0	P: 3700,0 / A: 1184,7*	P: 262,0 / A: 134,4	P: 223,0 / A: 130,2	P: 233°/40 A: 180°/8	0,4
LKPR ARR	P: 8:08:10 / A: 8:13:14 Δ +5:04	09:42:10	P: 16361,0 / A: 15945,0 Δ -416,0	P: — / A: 1184,7*	P: — / A: 134,4	P: — / A: 130,2	A: 180°/8	0,4