Flugbericht

A2A Piper PA-24-250 Comanche

2026-11-03 UTC · Microsoft Flight Simulator 2024 · 12.2.282174.999 / SimConnect 12.2.0.0

Dauer

6:31:49

Zurückgelegte Strecke

852,4 NM

Landezeitfenster

1

Höhe über mittlerem Meeresspiegel · AMSL

7633,9 ft

Angezeigte Fluggeschwindigkeit

154,0 kt

Aufzeichnungsstatus

Aufzeichnung beendet

Aufgezeichnete Flugzeugpositionen

Orange: außerhalb Vergleichskorridor

Aufzeichnung: blau / OFP: violett gestrichelt



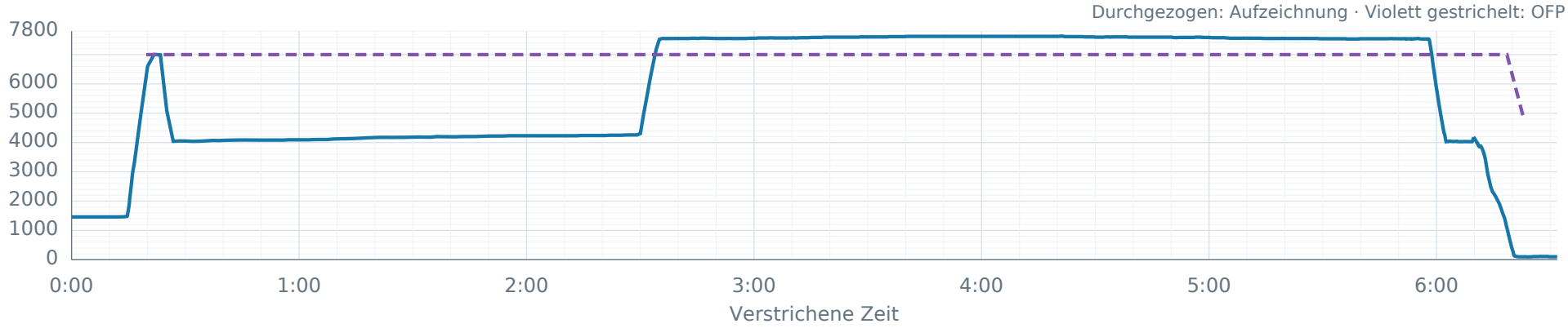
© OpenStreetMap contributors · openstreetmap.org/copyright

Flugphasen

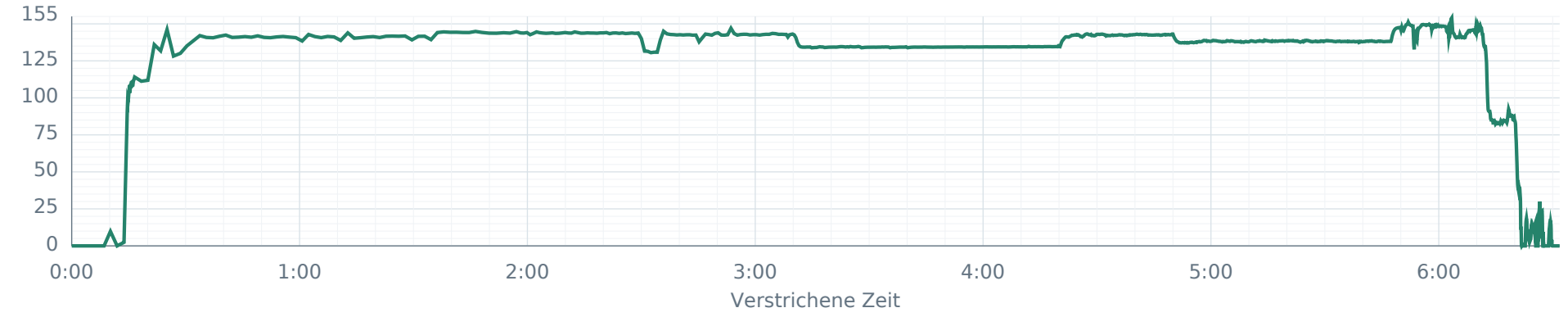
Vorflug	Taxi-out	Vorflug	Taxi-out	Vorflug	Taxi-out	Start	Steigflug	Reise	Steigflug	Reise	Sinkflug	Reise	Sinkflug
0:05	9:24	10:41	13:31	13:53	14:21	14:34	14:34	14:37	14:40	21:06	22:51	23:07	23:45
Anflug	Go-around	Steigflug	Anflug	Reise	Anflug	Reise	Steigflug	Reise	Sinkflug	Reise	Steigflug	Sinkflug	Reise
25:21	26:09	26:09	26:27	26:43	33:45	34:01	2:29:58	2:35:18	5:58:05	6:02:45	6:09:27	6:10:13	6:11:35
Sinkflug	Anflug	Abfangen	Aufsetzen	Ausrollen	Taxi-in								
6:12:02	6:13:01	6:20:20	6:20:34	6:20:34	6:22:06								

Flugprofil

Höhe über mittlerem Meeresspiegel · AMSL (ft AMSL)



Angezeigte Fluggeschwindigkeit (kt IAS)



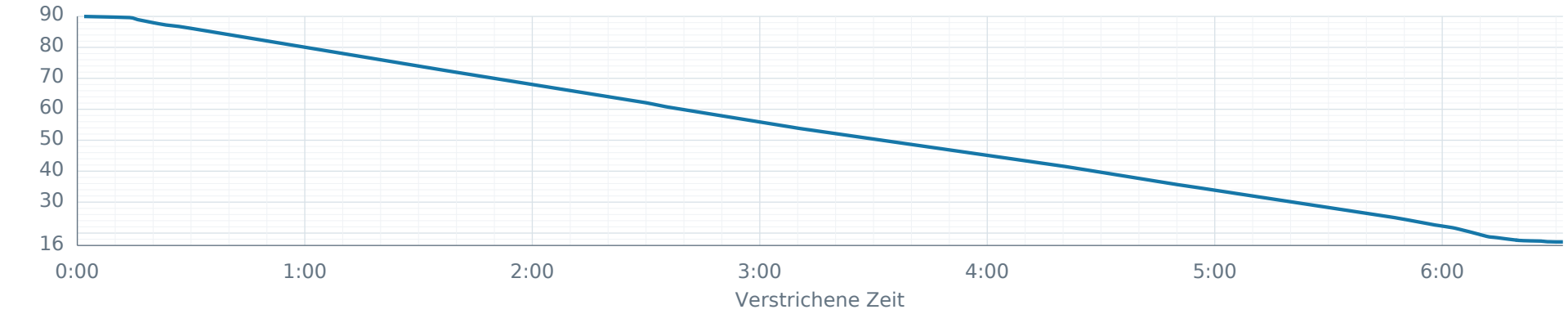
Nur Diagramm: Lücken bis 5 s in Kurvenfarbe; Schätzungen 5–300 s orange/gestrichelt. Neuladen, Pausen und längere Lücken bleiben getrennt. Schätzungen fließen nicht in Landemessungen ein.

Flugprofil

Gemessene Vertikalgeschwindigkeit (fpm)



Verbleibender Kraftstoff (US gal)



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	Simulator-V/S beim Aufsetzen	Lastvielfaches
110,3 fpm	**-105 fpm**	**1,1 g**

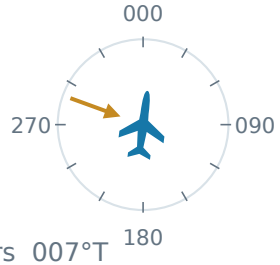
Kontaktanzahl	Zeit ab erstem Kontakt	Erfasste Ausrollstrecke
1	**6:20:34**	**2,3 m**

Erfasste Frequenz beim Aufsetzen: 14.8 Hz · größter Abstand 0.94 s

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

Wind HDG/KT

290/03 kt



Flugzeugkurs 007°T

Gegenwind 1 kt

Seitenwind 3 kt von links

Nickwinkel -2,9° · Querneigung -0,1°

- Fahrwerksposition 100,0%
- Klappenposition 33,3%
- Autopilot Aus

- BEACON
- LANDING
- NAV
- STROBE
- TAXI
- WING

Konfigurationsänderungen

3/3

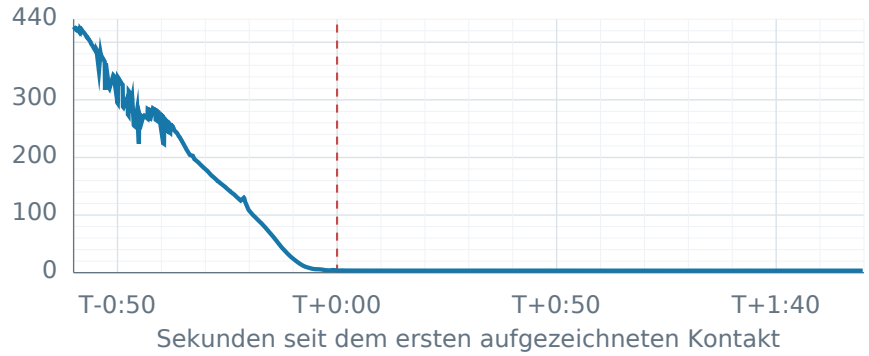
+0,00 s · Am Boden

+61,28 s · Licht STROBE -

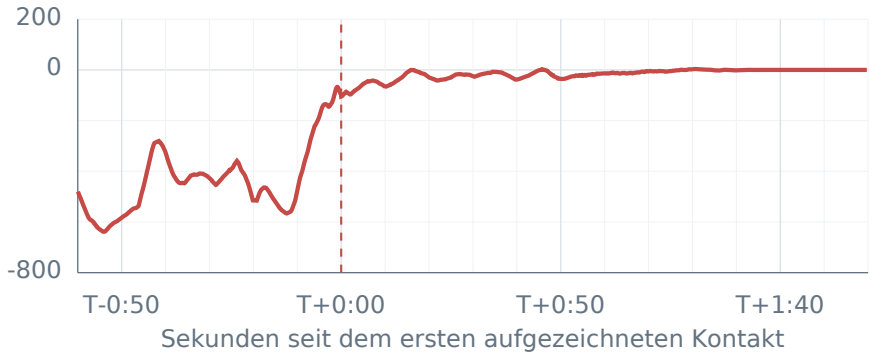
+62,32 s · Licht TAXI -

Landung · Anflug und Ausrollen

Höhe über Grund · AGL (ft AGL)



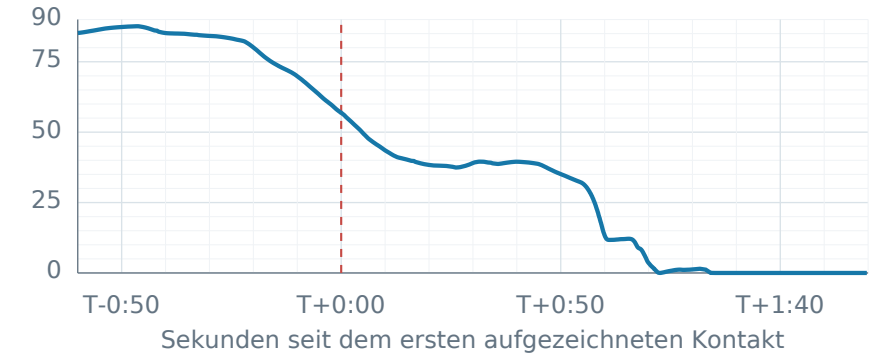
Gemessene Vertikalgeschwindigkeit (fpm)



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.

SimBrief-Flugplan

CY7609 · EDDM → ESSA

MUNICH → ARLANDA

Geplante Passagiere **2**	Geplante Fracht **25 kg**	Geplante Nutzlast **177 kg**
Geplante Routendistanz **827 NM**	Geplante Flugzeit **6:19:59**	Geplante Reiseflughöhe **7000 ft AMSL**
Luftfahrzeugkennzeichen **OK-MIG**	Flug / Rufzeichen **CY7609**	Cost Index **0**
Geplante Pisten **08R → 01R**	Ausweichflughafen **ESSP**	AIRAC **2611**

Geplanter Abflug / Ankunft (UTC): 2026-11-03 09:55 → 2026-11-03 11:25

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

Geplanter Treibstoff und Beladung

Geplanter Rampentreibstoff **245 kg**	Geplanter Streckentreibstoff **210 kg**	Geplanter Rolltreibstoff **3 kg**
Geplanter Reservetreibstoff **14 kg**	Contingency-Treibstoff **11 kg**	Geplantes Nullkraftstoffgewicht **944 kg**
Geplantes Startgewicht **1186 kg**	Geplantes Landegewicht **976 kg**	Geplanter Flugzeugtyp **PA24**

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.

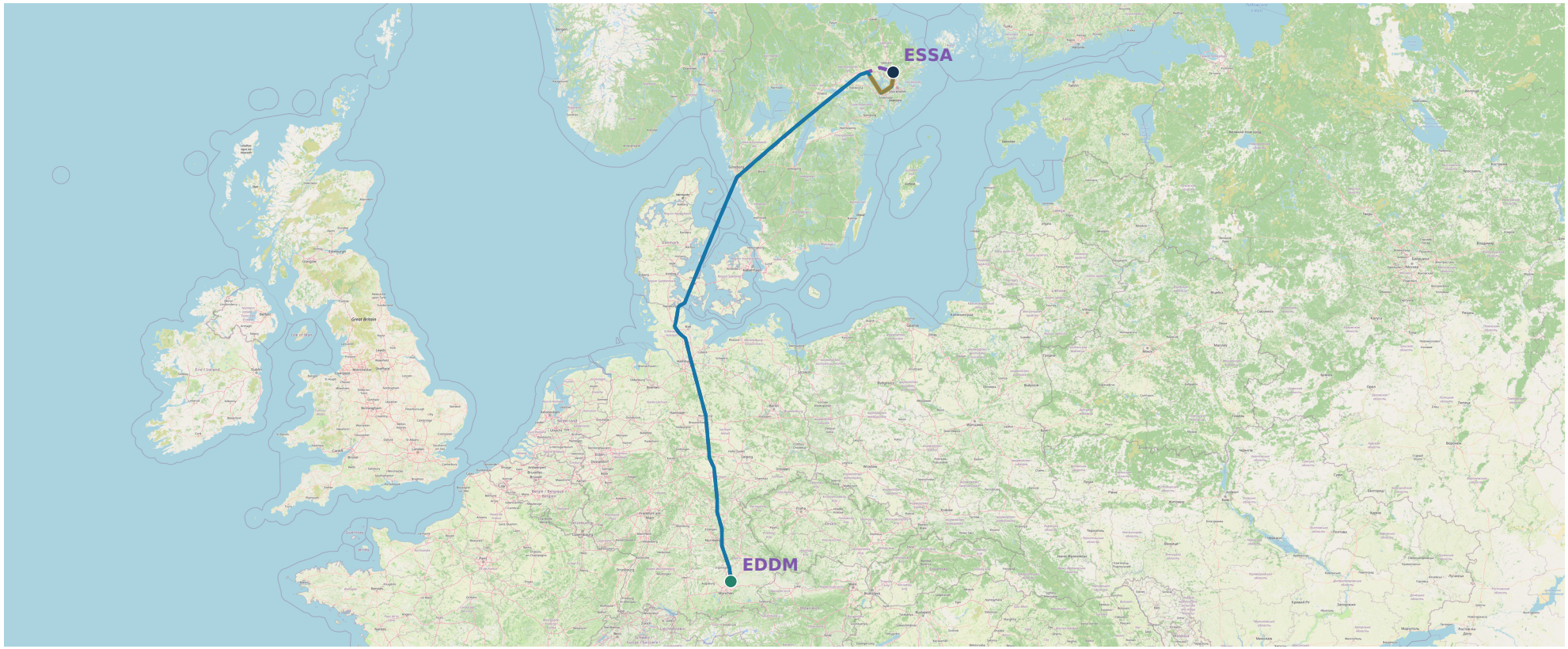
Aufgegebene Route

DCT LASMI DCT EVIVA DCT NIMDI DCT UNKUL DCT DOSIS DCT EXITI DCT EKSOS DCT LONLI DCT LASGA DCT NARUS DCT OKKOC DCT LASTO DCT SOMIX DCT BIRKA DCT ZUCKA DCT LARET DCT POVEL DCT HLZ DCT ULSEN DCT DENIX DCT AMLUH DCT HAM DCT SOKWO DCT RENSU DCT EXNEL DCT PIZID DCT WEZPU DCT AMRAK DCT ALS DCT ADSEN DCT GODOG DCT VADIN DCT ELBUX DCT DETSO DCT PELIT DCT ARS DCT LINSA DCT

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 / %
Flugzeit	6:19:59	6:06:01	−13:57 / -3,7%
Flugstrecke über Grund	827,0 NM	848,9 NM	+21,9 NM / 2,6%
Geschätzte Blockzeit	6:35:59	6:19:31	−16:27 / -4,2%
Geschätzte Rollzeit vor Start	9:00	5:29	−3:30 / -39,1%
Geschätzte Rollzeit nach Landung	7:00	8:01	+1:01 / 14,5%
Geschätzte Off-Block-Verspätung	0:00	−29:40	−29:40
Geschätzte On-Block-Verspätung	0:00	4:19:49	+4:19:49
Verspätung des erkannten Starts	0:00	−33:11	−33:11
Verspätung der erkannten Landung	0:00	4:18:48	+4:18:48
Reiseflug-TAS	140,0 kt	148,8 kt	+8,8 kt / 6,3%
Steigflugende: Zeit seit Start	5:07	0:03	−5:03 / -99,0%
Steigflugende: Ortsabweichung	0,0 NM	5,6 NM	+5,6 NM
Sinkflugbeginn: Zeit seit Start	6:04:01	5:57:28	−6:32 / -1,8%
Sinkflugbeginn: Ortsabweichung	0,0 NM	25,3 NM	+25,3 NM

Treibstoff und Gewicht	Geplant	Tatsächlich	Δ / %
Streckentreibstoffverbrauch	210,0 kg	195,7 kg	−14,3 kg / -6,8%
Treibstoff beim Start	242,0 kg	243,6 kg	+1,6 kg / 0,7%
Treibstoff bei Landung	32,0 kg	47,9 kg	+15,9 kg / 49,8%
Treibstoff bei geschätztem Off-Block	245,0 kg	244,4 kg	−0,6 kg / -0,3%
Startgewicht	1186,0 kg	1112,4 kg	−73,6 kg / -6,2%
Landegewicht	976,0 kg	916,4 kg	−59,6 kg / -6,1%
Nullkraftstoffgewicht beim Start	944,0 kg	868,7 kg	−75,3 kg / -8,0%
Landetreibstoff über OFP-Reserve	0,0 kg	33,9 kg	+33,9 kg

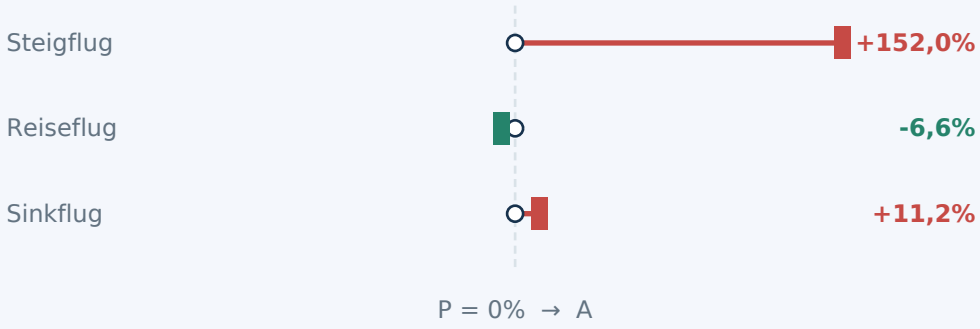
Zugeordnete Punkte 40/42 · gültige Simulatorzeit 6:31:49 · ausgeschlossene Intervalle 0. Phasengrenzen sind geschätzt.

Flugphasenanalyse

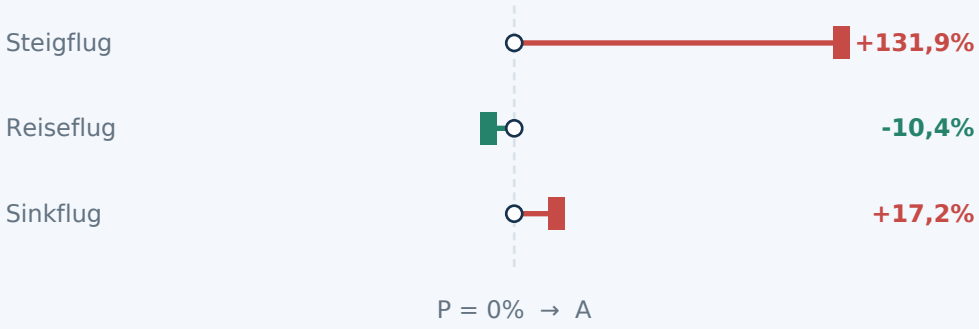
P/A und Δ stehen gemeinsam. Start gehört zum Steigflug, Anflug/Abfangen zum Sinkflug, Kontakt/Ausrollen zur Ankunft. Treibstoffsummen/-raten nutzen abgedeckte Messintervalle; die Abdeckung ist angegeben.

Phase	Zeit P / A / Δ	Treibstoff P / A / Δ kg	Abdeckung	kg/h	kg/NM	Δ %
Bodenvorbereitung	P: — / A: 12:41	P: — / A: 1,0	99,9%	4,5 kg/h	—	—
Beobachtetes Rollen	P: — / A: 1:51	P: — / A: 0,4	100,0%	11,8 kg/h	0,6 kg/NM	—
Start / Steigflug	P: 5:07 / A: 12:53 Δ +7:46	P: 4,0 / A: 9,3 Δ +5,3	100,0%	43,2 kg/h	0,3 kg/NM	131,9%
Reiseflug	P: 5:58:54 / A: 5:35:21 Δ −23:32	P: 199,0 / A: 178,2 Δ −20,8	100,0%	31,9 kg/h	0,2 kg/NM	-10,4%
Sinkflug / Anflug	P: 15:58 / A: 17:45 Δ +1:47	P: 7,0 / A: 8,2 Δ +1,2	100,0%	27,7 kg/h	0,2 kg/NM	17,2%
Landung / Rollen	P: — / A: 11:14	P: — / A: 1,3	100,0%	6,7 kg/h	0,4 kg/NM	—

Phasendauer · Δ % des Plans



Phasenverbrauch · Δ % des Plans

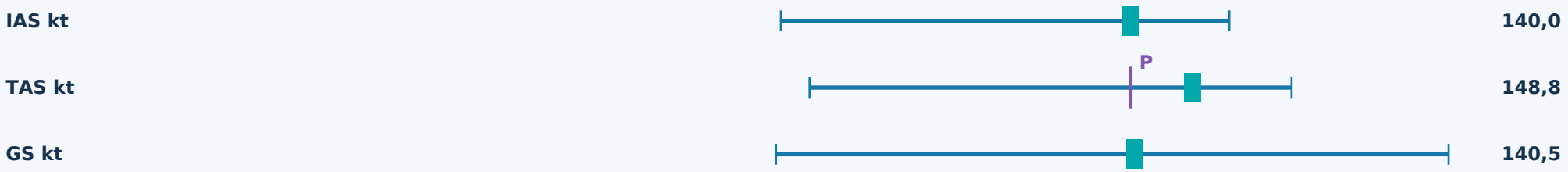


Beobachtete Leistung

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	0,1 0,0 – 22,6	0,9 0,0 – 34,6	0,7 0,0 – 29,8	0,2 -0,3 – 19,0	-0,0	3,4
Beobachtetes Rollen	9,2 0,0 – 82,9	21,0 0,0 – 87,8	18,8 0,0 – 83,0	4,2 -41,9 – 232,0	2,2	3,2
Start / Steigflug	122,4 82,9 – 148,8	129,9 87,8 – 155,3	127,8 83,0 – 150,1	690,9 -308,5 – 1822,4	1,0	14,0
Reiseflug	140,0 90,0 – 154,1	148,8 94,1 – 163,0	140,5 89,3 – 185,5	0,4 -331,4 – 337,1	7,5	13,7
Sinkflug / Anflug	118,4 56,8 – 151,6	123,6 62,4 – 160,9	121,3 61,9 – 182,8	-585,5 -1994,5 – 305,5	1,7	10,6
Landung / Rollen	9,2 0,0 – 56,8	16,5 0,4 – 62,4	14,8 0,0 – 61,9	-2,9 -104,9 – 28,5	1,4	2,4

Reisefluggeschwindigkeiten · Minimum / Mittel / Maximum

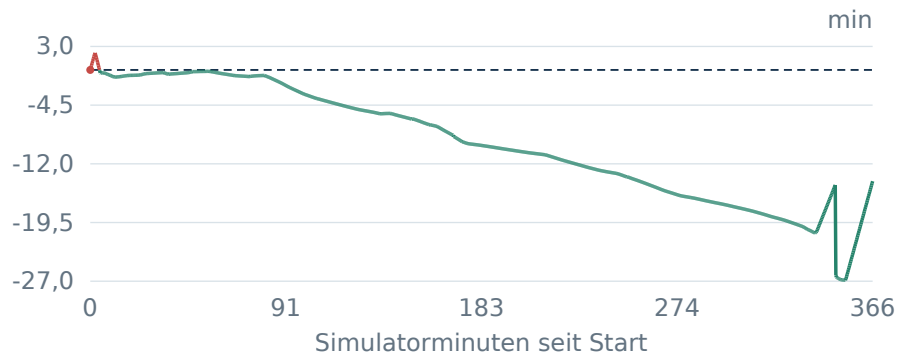


Antennen = beobachtetes Minimum/Maximum, Körper = gewichtetes Mittel, violette Marke = Plan-TAS. Beobachtete Bereiche, keine Konfidenzintervalle.

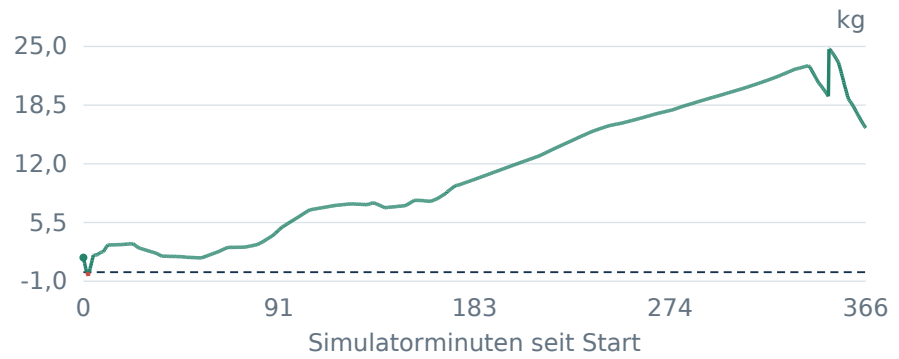
Abweichungsprofile

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

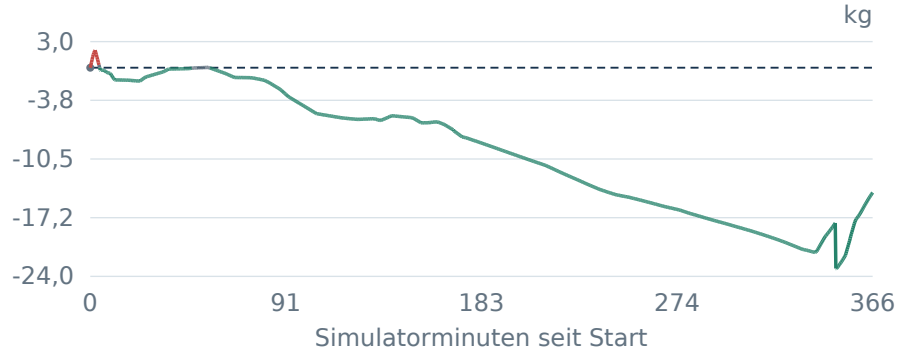
Zeitabweichung · positiv = verspätet



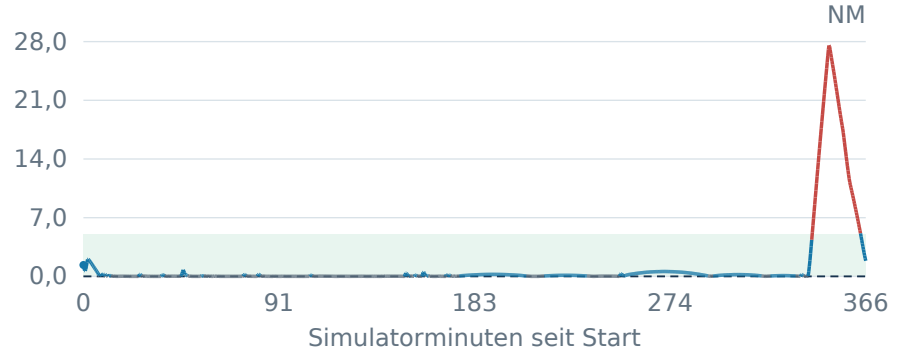
Treibstoffabweichung · positiv = mehr an Bord



Verbrauchsabweichung · anfängliche Beladung bereinigt



Abstand von der geplanten Routenlinie

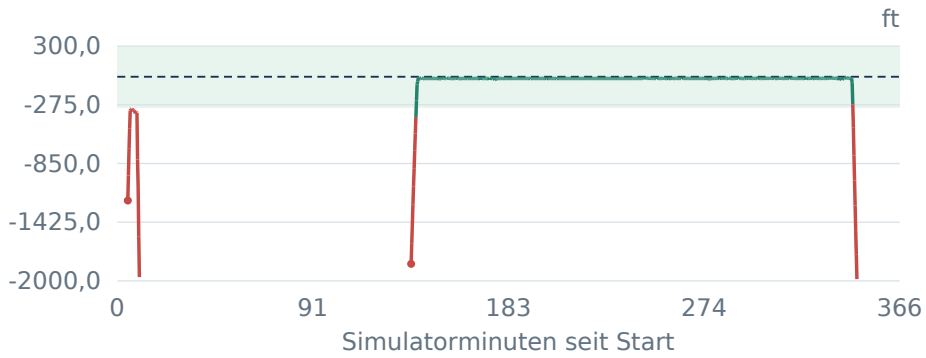


Kennzahl	Vorzeichenbehaftetes Mittel	MAE	RMSE	P95 |Fehler| ≈	Maximum	Abdeckung
Zeitabweichung · positiv = verspätet	−9:21	9:22	11:45	20:06	26:55	6:06:01
Abstand von der geplanten Routenlinie	+1,2 NM	1,2 NM	4,4 NM	8,9 NM	27,6 NM	6:06:01
Druckhöhenabweichung	−57,0 ft	57,0 ft	219,8 ft	150,0 ft	1996,6 ft	3:34:19

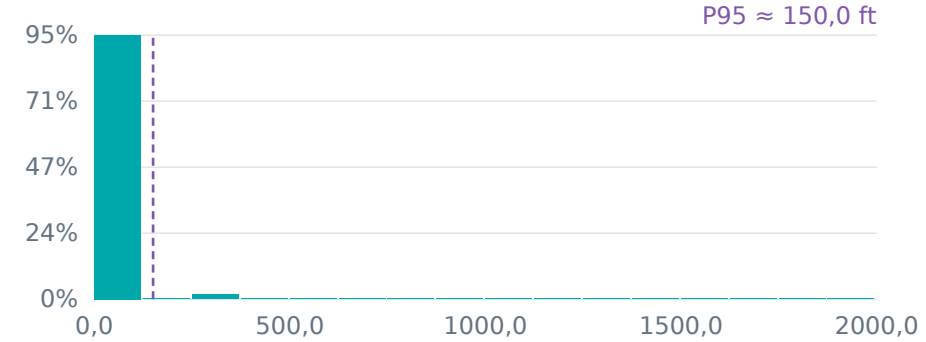
Beschreibende Abweichungsstatistik

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 %.

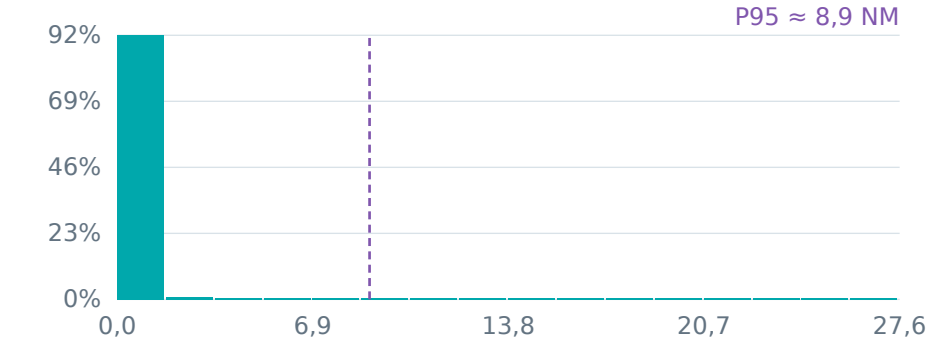
Druckhöhenabweichung



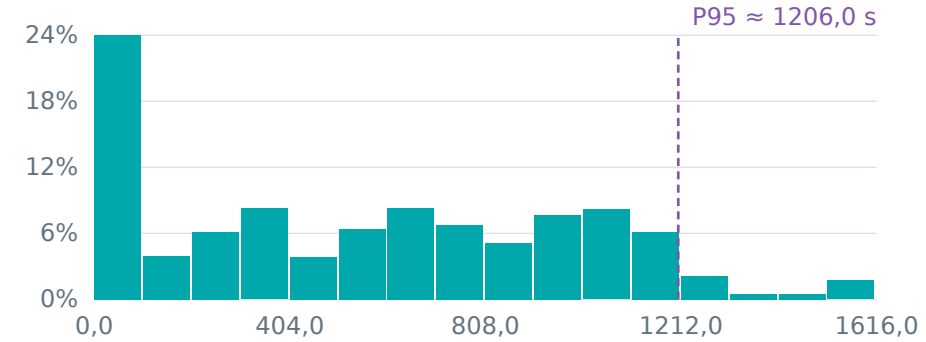
Absoluter Fehler · Zeitverteilung · ft



Absoluter Fehler · Zeitverteilung · NM



Absoluter Fehler · Zeitverteilung · s



Zeit außerhalb Vergleichsband: Route >5 NM 22:41; Höhe außerhalb ±300 ft 10:11. Keine Betriebsgrenzen oder Pilotennoten.

Ausgefüllter Flugplan · Plan und Ist

P = Plan / A = Passageschätzung; Δ = A − P. UTC-Datum: 2026-11-03. Einheiten in Kopfzeilen; Wind = wahre Herkunftsrichtung/kt. Geordnete Punkte innerhalb 2 NM, Flughafenanker innerhalb 10 NM; — = kein Wert.

Punkt / Phase	Zeit seit Start	Datum / Zeit UTC	Resttreibstoff kg	Höhe P / A ft	TAS kt	GS kt	Wind kt	NM
EDDM DEP	P: 0:00 / A: 0:00 Δ +0:00	P: 10:04:00 A: 09:30:48	P: 242,0 / A: 243,6 Δ +1,6	P: — / A: 1146,7	P: — / A: 87,8	P: — / A: 83,0	A: 70°/5	1,4
TOC CLB	P: 5:07 / A: 4:47 Δ −0:19	P: 10:09:07 A: 09:35:35	P: 238,0 / A: 239,9 Δ +1,9	P: 7000,0 / A: 5667,0 Δ −1333,0	P: 154,0 / A: 120,8	P: 159,0 / A: 128,1	P: 92°/23 A: 96°/17	1,2
LASMI CRZ	P: 8:03 / A: 7:33 Δ −0:29	P: 10:12:03 A: 09:38:20	P: 236,0 / A: 238,1 Δ +2,1	P: 7000,0 / A: 6668,1 Δ −331,9	P: 140,0 / A: 147,0	P: 143,0 / A: 155,2	P: 91°/16 A: 95°/18	0,0
EVIVA CRZ	P: 11:27 / A: 10:35 Δ −0:51	P: 10:15:27 A: 09:41:23	P: 234,0 / A: 236,8 Δ +2,8	P: 7000,0 / A: 4689,9	P: 140,0 / A: 152,6	P: 141,0 / A: 151,1	P: 91°/16 A: 89°/17	0,0
NIMDI CRZ	P: 15:10 / A: 14:18 Δ −0:51	P: 10:19:10 A: 09:45:06	P: 232,0 / A: 235,0 Δ +3,0	P: 7000,0 / A: 3704,0	P: 140,0 / A: 135,4	P: 145,0 / A: 137,2	P: 91°/16 A: 80°/15	0,0
UNKUL CRZ	P: 23:51 / A: 23:11 Δ −0:39	P: 10:27:51 A: 09:53:59	P: 227,0 / A: 230,2 Δ +3,2	P: 7000,0 / A: 3700,0	P: 140,0 / A: 144,2	P: 145,0 / A: 144,5	P: 90°/18 A: 75°/16	0,0
DOSIS CRZ	P: 26:19 / A: 25:50 Δ −0:28	P: 10:30:19 A: 09:56:38	P: 226,0 / A: 228,7 Δ +2,7	P: 7000,0 / A: 3701,8	P: 140,0 / A: 144,6	P: 145,0 / A: 145,2	P: 90°/18 A: 76°/16	0,0
EXITI CRZ	P: 34:31 / A: 34:10 Δ −0:20	P: 10:38:31 A: 10:04:58	P: 222,0 / A: 224,1 Δ +2,1	P: 7000,0 / A: 3700,3	P: 140,0 / A: 145,3	P: 139,0 / A: 140,2	P: 92°/18 A: 73°/15	0,0
EKSOS CRZ	P: 37:06 / A: 36:32 Δ −0:33	P: 10:41:06 A: 10:07:20	P: 221,0 / A: 222,8 Δ +1,8	P: 7000,0 / A: 3699,9	P: 140,0 / A: 144,8	P: 139,0 / A: 139,4	P: 92°/18 A: 72°/15	0,0
LONLI CRZ	P: 47:51 / A: 47:37 Δ −0:13	P: 10:51:51 A: 10:18:26	P: 215,0 / A: 216,7 Δ +1,7	P: 7000,0 / A: 3697,5	P: 140,0 / A: 144,6	P: 145,0 / A: 140,4	P: 92°/18 A: 73°/15	0,2
LASGA CRZ	P: 55:11 / A: 55:00 Δ −0:10	P: 10:59:11 A: 10:25:48	P: 211,0 / A: 212,6 Δ +1,6	P: 7000,0 / A: 3697,9	P: 140,0 / A: 143,3	P: 139,0 / A: 137,6	P: 92°/18 A: 70°/15	0,0
NARUS CRZ	P: 1:03:23 / A: 1:02:51 Δ −0:31	P: 11:07:23 A: 10:33:39	P: 206,0 / A: 208,2 Δ +2,2	P: 7000,0 / A: 3699,4	P: 140,0 / A: 144,2	P: 139,0 / A: 140,8	P: 85°/21 A: 76°/16	0,0
OKKOC CRZ	P: 1:08:07 / A: 1:07:23 Δ −0:43	P: 11:12:07 A: 10:38:12	P: 203,0 / A: 205,7 Δ +2,7	P: 7000,0 / A: 3701,6	P: 140,0 / A: 144,9	P: 139,0 / A: 142,2	P: 86°/21 A: 78°/16	0,0

Punkt / Phase	Zeit seit Start	Datum / Zeit UTC	Resttreibstoff kg	Höhe P / A ft	TAS kt	GS kt	Wind kt	NM
LASTO CRZ	P: 1:15:27 / A: 1:14:35 Δ −0:51	P: 11:19:27 A: 10:45:24	P: 199,0 / A: 201,8 Δ +2,8	P: 7000,0 / A: 3696,1	P: 140,0 / A: 144,8	P: 139,0 / A: 142,0	P: 86°/21 A: 78°/17	0,0
SOMIX CRZ	P: 1:18:44 / A: 1:17:59 Δ −0:44	P: 11:22:44 A: 10:48:47	P: 197,0 / A: 199,9 Δ +2,9	P: 7000,0 / A: 3700,2	P: 140,0 / A: 145,1	P: 146,0 / A: 147,8	P: 86°/21 A: 79°/17	0,0
BIRKA CRZ	P: 1:22:01 / A: 1:21:18 Δ −0:42	P: 11:26:01 A: 10:52:07	P: 195,0 / A: 198,1 Δ +3,1	P: 7000,0 / A: 3701,9	P: 140,0 / A: 144,7	P: 146,0 / A: 148,4	P: 86°/21 A: 81°/18	0,0
ZUCKA CRZ	P: 1:30:15 / A: 1:28:39 Δ −1:35	P: 11:34:15 A: 10:59:27	P: 190,0 / A: 194,1 Δ +4,1	P: 7000,0 / A: 3699,4	P: 140,0 / A: 146,9	P: 131,0 / A: 144,7	P: 79°/38 A: 82°/18	0,0
LARET CRZ	P: 1:34:49 / A: 1:32:38 Δ −2:10	P: 11:38:49 A: 11:03:26	P: 187,0 / A: 191,9 Δ +4,9	P: 7000,0 / A: 3699,5	P: 140,0 / A: 147,4	P: 131,0 / A: 146,3	P: 79°/38 A: 84°/18	0,0
POVEL CRZ	P: 1:43:03 / A: 1:39:57 Δ −3:05	P: 11:47:03 A: 11:10:45	P: 182,0 / A: 188,0 Δ +6,0	P: 7000,0 / A: 3697,4	P: 140,0 / A: 146,3	P: 131,0 / A: 144,7	P: 79°/38 A: 83°/18	0,0
HLZ CRZ	P: 1:49:27 / A: 1:45:47 Δ −3:39	P: 11:53:27 A: 11:16:36	P: 178,0 / A: 184,9 Δ +6,9	P: 7000,0 / A: 3700,1	P: 140,0 / A: 147,2	P: 131,0 / A: 145,3	P: 80°/38 A: 82°/17	0,0
ULSEN CRZ	P: 2:02:29 / A: 1:57:56 Δ −4:32	P: 12:06:29 A: 11:28:44	P: 171,0 / A: 178,4 Δ +7,4	P: 7000,0 / A: 3701,0	P: 140,0 / A: 148,0	P: 138,0 / A: 148,5	P: 75°/26 A: 80°/17	0,0
DENIX CRZ	P: 2:10:08 / A: 2:05:05 Δ −5:02	P: 12:14:08 A: 11:35:53	P: 167,0 / A: 174,6 Δ +7,6	P: 7000,0 / A: 3700,4	P: 141,0 / A: 147,6	P: 141,0 / A: 147,2	P: 81°/26 A: 77°/15	0,0
AMLUH CRZ	P: 2:18:09 / A: 2:12:43 Δ −5:25	P: 12:22:09 A: 11:43:31	P: 163,0 / A: 170,5 Δ +7,5	P: 7000,0 / A: 3701,2	P: 141,0 / A: 147,4	P: 142,0 / A: 146,7	P: 82°/26 A: 75°/14	0,0
HAM CRZ	P: 2:25:06 / A: 2:19:32 Δ −5:33	P: 12:29:06 A: 11:50:20	P: 159,0 / A: 166,3 Δ +7,3	P: 7000,0 / A: 6563,5 Δ −436,5	P: 141,0 / A: 141,8	P: 138,0 / A: 137,9	P: 70°/20 A: 67°/19	0,0
SOKWO CRZ	P: 2:36:29 / A: 2:30:12 Δ −6:16	P: 12:40:29 A: 12:01:00	P: 153,0 / A: 160,4 Δ +7,4	P: 7000,0 / A: 6981,0 Δ −19,0	P: 141,0 / A: 153,8	P: 137,0 / A: 148,8	P: 70°/20 A: 64°/20	0,0
RENSU CRZ	P: 2:41:17 / A: 2:34:39 Δ −6:37	P: 12:45:17 A: 12:05:27	P: 150,0 / A: 158,0 Δ +8,0	P: 7000,0 / A: 6983,3 Δ −16,7	P: 141,0 / A: 154,4	P: 150,0 / A: 161,3	P: 71°/20 A: 65°/19	0,0
EXNEL CRZ	P: 2:45:23 / A: 2:38:23 Δ −6:59	P: 12:49:23 A: 12:09:10	P: 148,0 / A: 155,9 Δ +7,9	P: 7000,0 / A: 6986,4 Δ −13,6	P: 141,0 / A: 156,4	P: 146,0 / A: 156,5	P: 71°/20 A: 63°/16	0,0

Punkt / Phase	Zeit seit Start	Datum / Zeit UTC	Resttreibstoff kg	Höhe P / A ft	TAS kt	GS kt	Wind kt	NM
PIZID CRZ	P: 2:49:30 / A: 2:42:15 Δ −7:14	P: 12:53:30 A: 12:13:03	P: 146,0 / A: 153,8 Δ +7,8	P: 7000,0 / A: 6983,4 Δ −16,6	P: 141,0 / A: 154,9	P: 131,0 / A: 144,9	P: 75°/20 A: 64°/16	0,0
WEZPU CRZ	P: 2:53:09 / A: 2:45:24 Δ −7:44	P: 12:57:09 A: 12:16:12	P: 144,0 / A: 152,1 Δ +8,1	P: 7000,0 / A: 6983,5 Δ −16,5	P: 141,0 / A: 154,7	P: 131,0 / A: 145,3	P: 75°/20 A: 64°/15	0,0
AMRAK CRZ	P: 2:58:09 / A: 2:49:42 Δ −8:26	P: 13:02:09 A: 12:20:30	P: 141,0 / A: 149,8 Δ +8,8	P: 7000,0 / A: 6973,7 Δ −26,3	P: 141,0 / A: 158,9	P: 132,0 / A: 144,4	P: 75°/20 A: 65°/15	0,3
ALS CRZ	P: 3:03:01 / A: 2:53:50 Δ −9:10	P: 13:07:01 A: 12:24:39	P: 138,0 / A: 147,6 Δ +9,6	P: 7000,0 / A: 6973,0 Δ −27,0	P: 142,0 / A: 154,6	P: 123,0 / A: 140,7	P: 75°/20 A: 65°/15	0,0
ADSEN CRZ	P: 3:39:56 / A: 3:29:12 Δ −10:43	P: 13:43:56 A: 13:00:00	P: 118,0 / A: 130,5 Δ +12,5	P: 7000,0 / A: 6983,0 Δ −17,0	P: 142,0 / A: 146,8	P: 130,0 / A: 134,5	P: 58°/15 A: 43°/13	0,0
GODOG CRZ	P: 3:43:37 / A: 3:32:46 Δ −10:50	P: 13:47:37 A: 13:03:34	P: 116,0 / A: 128,8 Δ +12,8	P: 7000,0 / A: 6983,1 Δ −16,9	P: 143,0 / A: 146,7	P: 130,0 / A: 134,3	P: 58°/16 A: 40°/13	0,0
VADIN CRZ	P: 4:11:11 / A: 3:58:20 Δ −12:50	P: 14:15:11 A: 13:29:07	P: 101,0 / A: 116,6 Δ +15,6	P: 7000,0 / A: 6983,2 Δ −16,8	P: 143,0 / A: 146,9	P: 124,0 / A: 131,0	P: 41°/20 A: 21°/16	0,0
ELBUX CRZ	P: 4:24:21 / A: 4:10:41 Δ −13:39	P: 14:28:21 A: 13:41:29	P: 94,0 / A: 110,5 Δ +16,5	P: 7000,0 / A: 6983,9 Δ −16,1	P: 143,0 / A: 154,6	P: 123,0 / A: 136,1	P: 29°/20 A: 10°/19	0,0
DETSO CRZ	P: 5:10:03 / A: 4:53:02 Δ −17:00	P: 15:14:03 A: 14:23:49	P: 69,0 / A: 88,3 Δ +19,3	P: 7000,0 / A: 6983,1 Δ −16,9	P: 143,0 / A: 150,0	P: 126,0 / A: 131,6	P: 6°/22 A: 3°/25	0,0
PELIT CRZ	P: 5:37:37 / A: 5:18:50 Δ −18:46	P: 15:41:37 A: 14:49:38	P: 54,0 / A: 75,2 Δ +21,2	P: 7000,0 / A: 6983,8 Δ −16,2	P: 144,0 / A: 150,4	P: 124,0 / A: 133,8	P: 6°/26 A: 359°/25	0,0
ARS CRZ	P: 5:55:39 / A: 5:35:16 Δ −20:22	P: 15:59:39 A: 15:06:03	P: 44,0 / A: 66,6 Δ +22,6	P: 7000,0 / A: 6984,7 Δ −15,3	P: 144,0 / A: 159,6	P: 123,0 / A: 146,2	P: 5°/28 A: 354°/23	0,0
TOD CRZ	P: 6:04:01 / A: —	P: 16:08:01 A: —	P: 39,0 / A: —	P: 7000,0 / A: —	P: 144,0 / A: —	P: 129,0 / A: —	P: 5°/29	—

Punkt / Phase	Zeit seit Start	Datum / Zeit UTC	Resttreibstoff kg	Höhe P / A ft	TAS kt	GS kt	Wind kt	NM
LINSA DSC	P: 6:08:16 / A: —	P: 16:12:16 A: —	P: 37,0 / A: —	P: 4900,0 / A: —	P: 149,0 / A: —	P: 137,0 / A: —	P: 8°/23	—
ESSA DSC	P: 6:19:59 / A: 6:06:01 Δ −13:57	P: 16:23:59 A: 15:36:48	P: 32,0 / A: 47,9 Δ +15,9	P: 2600,0 / A: −372,0	P: 144,0 / A: 62,5	P: 151,0 / A: 62,0	P: 352°/23 A: 290°/3	1,6
ESSA ARR	P: 6:19:59 / A: 6:06:01 Δ −13:57	P: 16:23:59 A: 15:36:48	P: 32,0 / A: 47,9 Δ +15,9	P: — / A: −372,0	P: — / A: 62,5	P: — / A: 62,0	A: 290°/3	1,6