Flugbericht

FenixA320 IAE SL

2026-11-27 UTC · Microsoft Flight Simulator 2024 · 12.2.282174.999 / SimConnect 12.2.0.0

Dauer	Zurückgelegte Strecke
1:58:21	647,9 NM
Landezeitfenster	**Höhe über mittlerem Meeresspiegel · AMSL**
1	37639,6 ft
Angezeigte Fluggeschwindigkeit	**Aufzeichnungsstatus**
286,6 kt	Aufzeichnung beendet

Aufgezeichnete Flugzeugpositionen

Orange: außerhalb Vergleichskorridor

Aufzeichnung: blau / OFP: violett gestrichelt



© OpenStreetMap contributors · openstreetmap.org/copyright

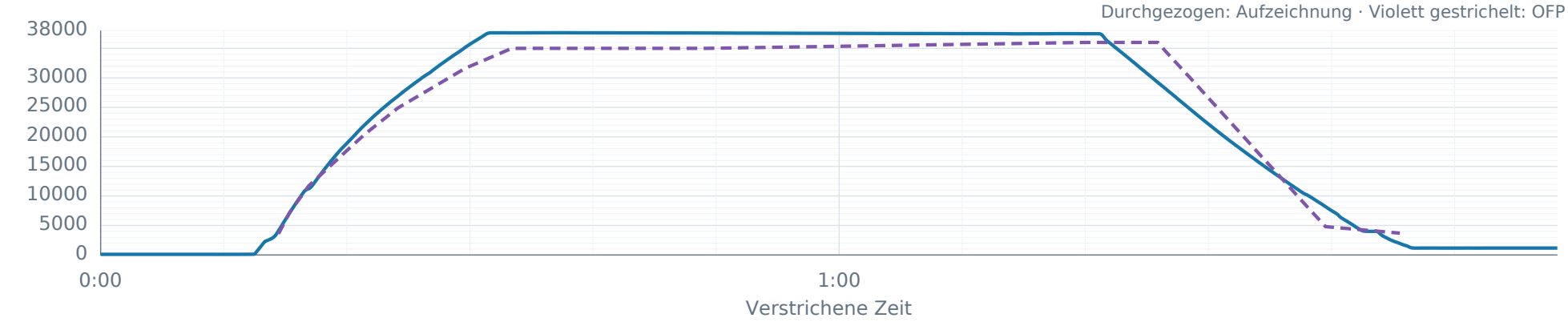
Flugphasen

Taxi-out	Vorflug	Taxi-out	Vorflug	Taxi-out	Start	Steigflug	Reise	Sinkflug	Reise	Anflug	Abfangen	Reise	Aufsetzen
7:02	9:20	11:22	11:37	11:58	12:27	12:28	31:50	1:21:11	1:43:02	1:43:40	1:46:29	1:46:37	1:46:42

Ausrollen	Taxi-in
1:46:42	1:47:24

Flugprofil

Höhe über mittlerem Meeresspiegel · AMSL (ft AMSL)



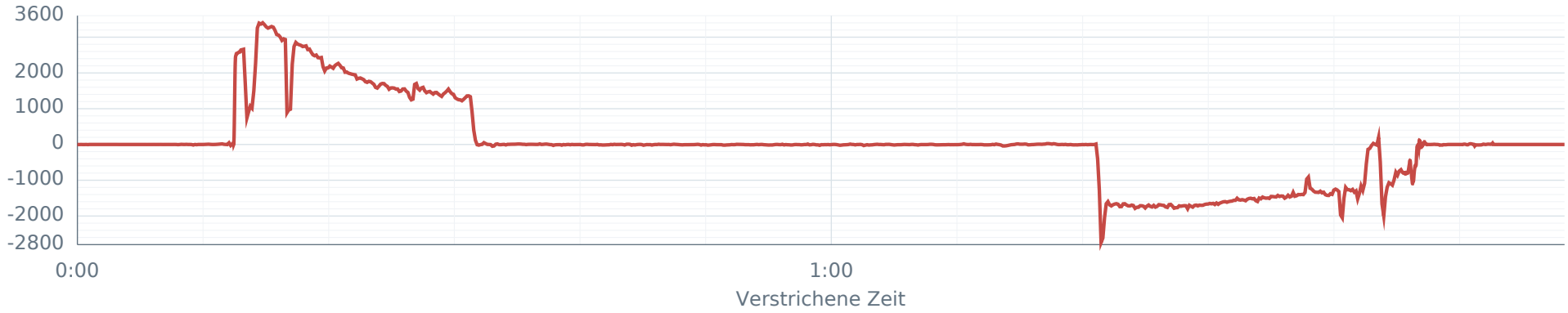
Angezeigte Fluggeschwindigkeit (kt IAS)



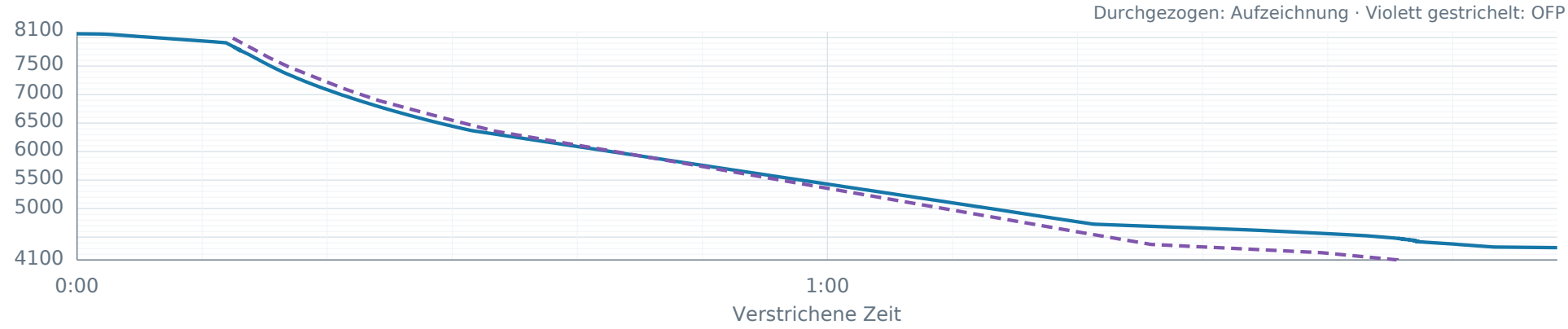
Nur Diagramm: Lücken bis 5 s in Kurvenfarbe; Schätzungen 5–300 s orange/gestrichelt. Neuladen, Pausen und längere Lücken bleiben getrennt. Schätzungen fließen nicht in Landemessungen ein.

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	Simulator-V/S beim Aufsetzen	Lastvielfaches
221,4 fpm	**-218 fpm**	**1,2 g**

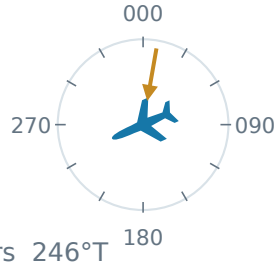
Kontaktanzahl	Zeit ab erstem Kontakt	Erfasste Ausrollstrecke
1	**1:46:42**	**14,1 m**

Erfasste Frequenz beim Aufsetzen: 17.0 Hz · größter Abstand 0.67 s

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

Wind HDG/KT

010/03 kt



Flugzeugkurs 246°T

Rückenwind 2 kt

Seitenwind 3 kt von rechts

Nickwinkel -8,4° · Querneigung 0,0°

- Fahrwerksposition 100,0%
- Klappenposition 80,0%
- Autopilot Aus

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

Konfigurationsänderungen
6/6

+0,00 s · Am Boden

+45,42 s · Licht LANDING -

+46,43 s · Licht STROBE -

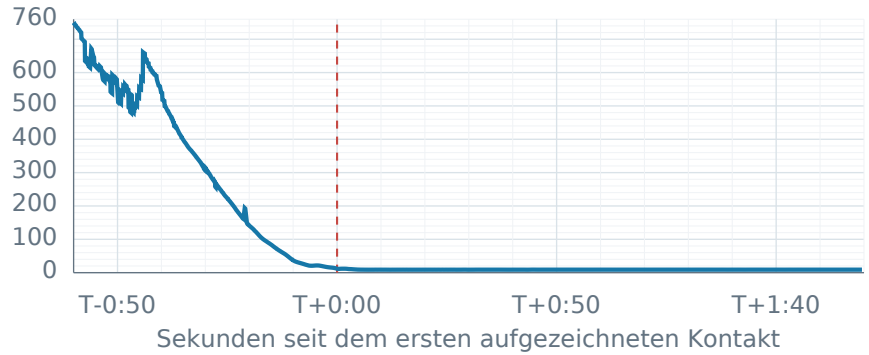
+103,01 s · Klappenposition 60,0%

+110,42 s · Klappenposition 40,0%

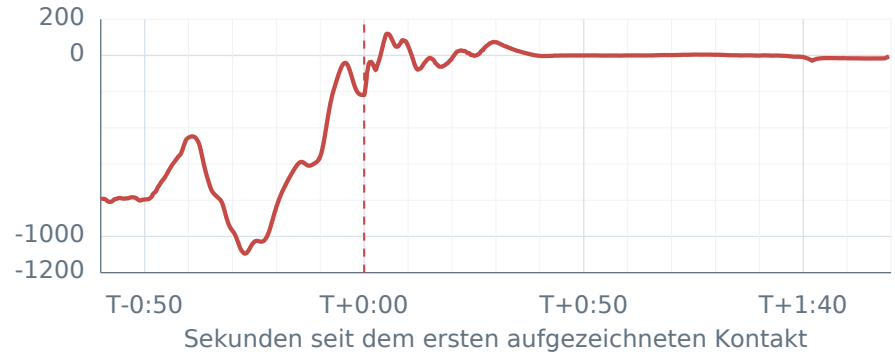
+112,48 s · Klappenposition 20,0%

Landung · Anflug und Ausrollen

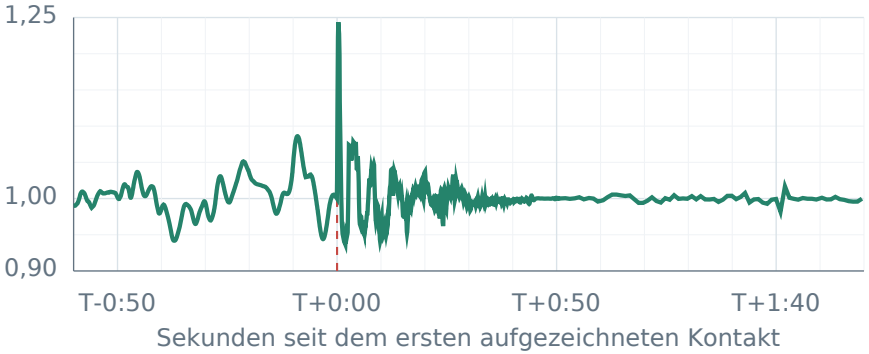
Höhe über Grund · AGL (ft AGL)



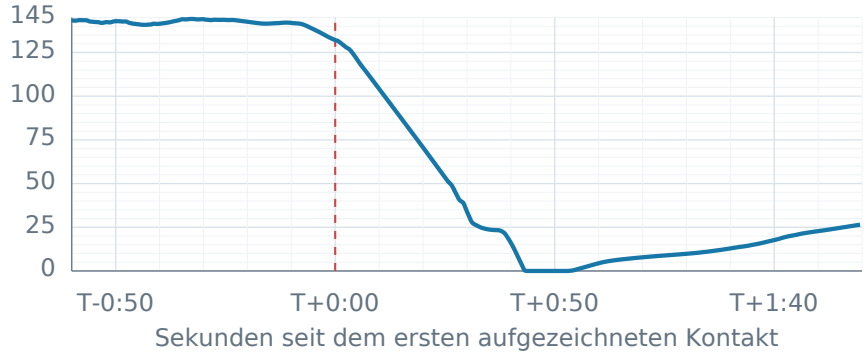
Gemessene Vertikalgeschwindigkeit (fpm)



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.

SimBrief-Flugplan

CY538 · ESSA → LKPR

ARLANDA → RUZYNE

Geplante Passagiere **166**	Geplante Fracht **2635 kg**	Geplante Nutzlast **16565 kg**
Geplante Routendistanz **662 NM**	Geplante Flugzeit **1:33:06**	Geplante Reiseflughöhe **35000 ft AMSL**
Luftfahrzeugkennzeichen **D-AICL**	Flug / Rufzeichen **CY538**	Cost Index **5**
Geplante Pisten **01L → 06**	Ausweichflughafen **EDDP**	AIRAC **2612**

Geplanter Abflug / Ankunft (UTC): 2026-11-27 17:20 → 2026-11-27 19:30

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

Geplanter Treibstoff und Beladung

Geplanter Rampentreibstoff **8082 kg**	Geplanter Streckentreibstoff **3890 kg**	Geplanter Rolltreibstoff **92 kg**
Geplanter Reservetreibstoff **1021 kg**	Contingency-Treibstoff **209 kg**	Geplantes Nullkraftstoffgewicht **59265 kg**
Geplantes Startgewicht **67255 kg**	Geplantes Landegewicht **63365 kg**	Geplanter Flugzeugtyp **A320**

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.

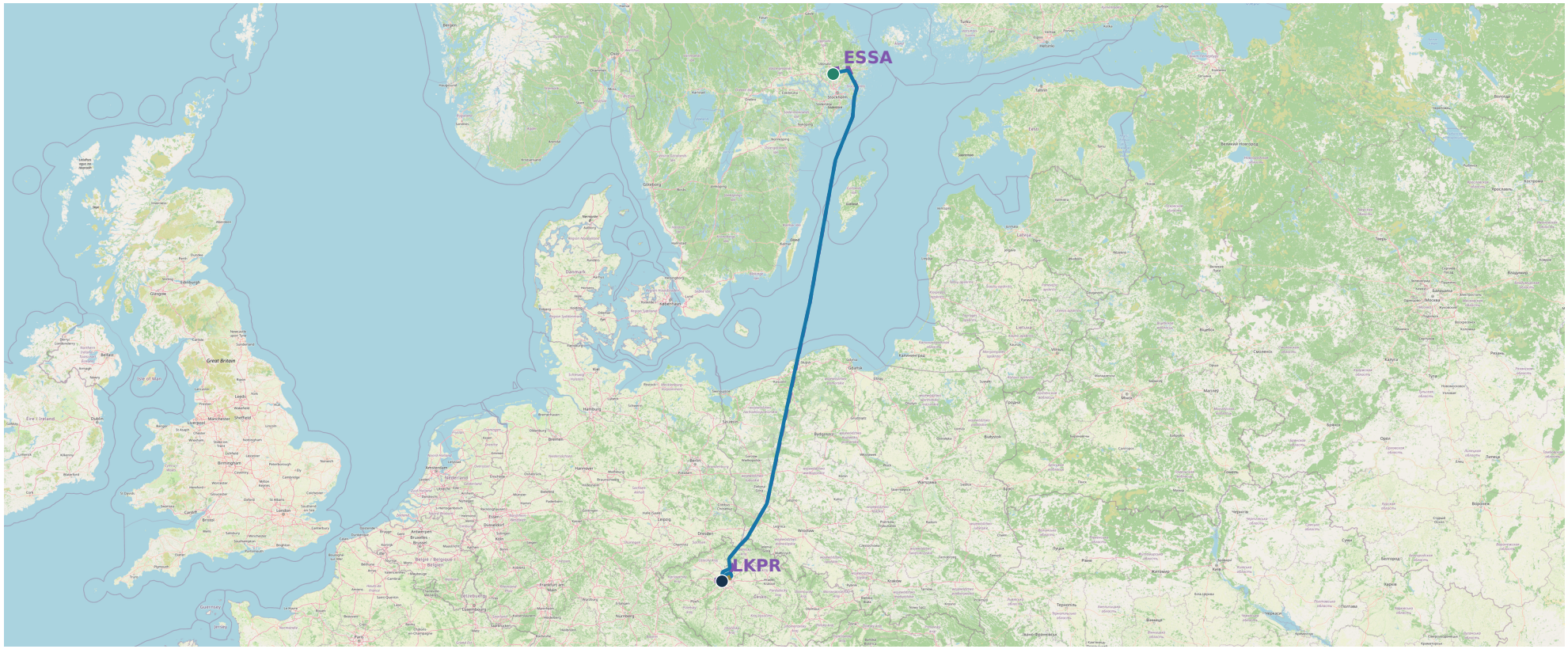
Aufgegebene Route

BABA6C BABAP T316 NEPVA DCT ROGMI DCT PENOR DCT LATAG P861 RASAN DCT ASTEL DCT GOLOP GOLO4T

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	1:33:06	1:34:15	+1:09 / 1,2%
Flugstrecke über Grund	662,0 NM	643,9 NM	−18,1 NM / -2,7%
Geschätzte Blockzeit	1:50:06	—	—
Geschätzte Rollzeit vor Start	8:00	—	—
Geschätzte Rollzeit nach Landung	9:00	—	—
Verspätung des erkannten Starts	0:00	−19:02	−19:02
Verspätung der erkannten Landung	0:00	−37:47	−37:47
Reiseflug-TAS	427,0 kt	429,1 kt	+2,1 kt / 0,5%
Steigflugende: Zeit seit Start	20:57	19:23	−1:33 / -7,4%
Steigflugende: Ortsabweichung	0,0 NM	18,3 NM	+18,3 NM

Treibstoff und Gewicht	Geplant	Tatsächlich	Δ / %
Streckentreibstoffverbrauch	3890,0 kg	—	—
Treibstoff beim Start	7990,0 kg	7845,9 kg	−144,1 kg / -1,8%
Treibstoff bei Landung	4100,0 kg	4448,3 kg	+348,3 kg / 8,5%
Treibstoff bei geschätztem Off-Block	8082,0 kg	—	—
Startgewicht	67255,0 kg	67605,1 kg	+350,1 kg / 0,5%
Landegewicht	63365,0 kg	64202,5 kg	+837,5 kg / 1,3%
Nullkraftstoffgewicht beim Start	59265,0 kg	59759,1 kg	+494,1 kg / 0,8%
Landetreibstoff über OFP-Reserve	0,0 kg	3427,3 kg	+3427,3 kg

Zugeordnete Punkte 16/22 · gültige Simulatorzeit 2:16:56 · ausgeschlossene Intervalle 0. Phasengrenzen sind geschätzt.

Im Flug wurde ein Treibstoffanstieg beobachtet. Über diese Beladungs-/Betankungsänderung wird kein Gesamtverbrauch verglichen.

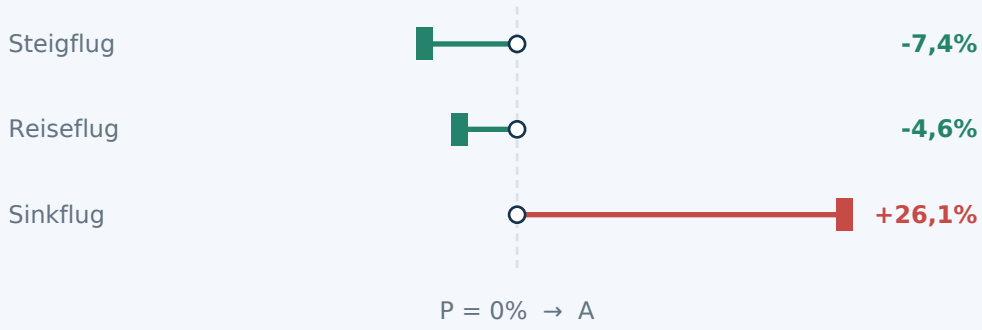
Gemessene Treibstoffmasse deckt nicht alle Flugintervalle ab. Alte Volumenaufzeichnungen bleiben ohne erfundene Massenstatistik nutzbar.

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: 28:00	P: — / A: 166,6	99,7%	357,9 kg/h	—	—
Beobachtetes Rollen	P: — / A: 3:02	P: — / A: 94,2	99,4%	1872,7 kg/h	—	—
Start / Steigflug	P: 20:57 / A: 19:23 Δ −1:33	P: 1631,0 / A: 1489,9	99,5%	4633,4 kg/h	—	—
Reiseflug	P: 52:29 / A: 50:03 Δ −2:25	P: 1987,0 / A: 1640,6	99,6%	1974,9 kg/h	—	—
Sinkflug / Anflug	P: 19:40 / A: 24:48 Δ +5:08	P: 271,0 / A: 270,5	98,1%	667,2 kg/h	—	—
Landung / Rollen	P: — / A: 11:38	P: — / A: 133,1	99,7%	688,2 kg/h	—	—

Phasendauer · Δ % des Plans



Phasenverbrauch · Δ % des Plans

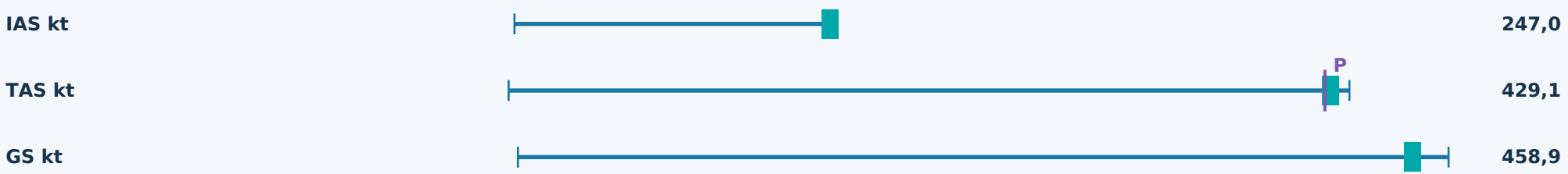
—

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	1,1 0,0 – 28,1	1,0 0,0 – 28,0	0,8 0,0 – 26,6	0,2 -6,1 – 13,1	0,3	0,5
Beobachtetes Rollen	31,6 8,2 – 159,7	30,4 7,8 – 153,4	29,2 7,4 – 153,9	3,0 -38,8 – 74,4	1,2	1,0
Start / Steigflug	265,9 159,7 – 286,7	363,3 153,4 – 432,7	383,7 153,9 – 472,5	1933,5 -14,5 – 3405,3	-20,9	9,9
Reiseflug	247,0 132,0 – 249,1	429,1 129,9 – 435,9	458,9 133,3 – 472,0	-3,2 -404,4 – 195,0	-29,0	7,0
Sinkflug / Anflug	245,5 138,6 – 264,9	319,3 136,3 – 438,0	331,1 139,4 – 462,7	-1463,4 -2856,0 – -9,3	-11,7	6,2
Landung / Rollen	12,1 0,0 – 132,0	11,9 0,0 – 129,9	10,9 0,0 – 133,3	0,4 -216,0 – 119,8	-0,3	2,1

Reisefluggeschwindigkeiten · Minimum / Mittel / Maximum

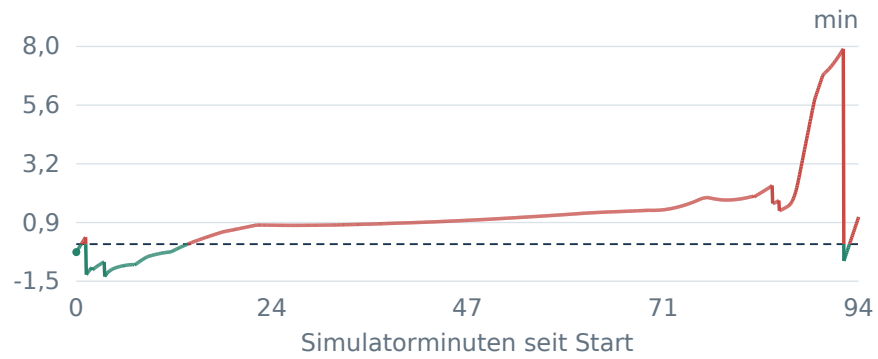


Antennen = beobachtetes Minimum/Maximum, Körper = gewichtetes Mittel, violette Marke = Plan-TAS. Beobachtete Bereiche, keine Konfidenzintervalle.

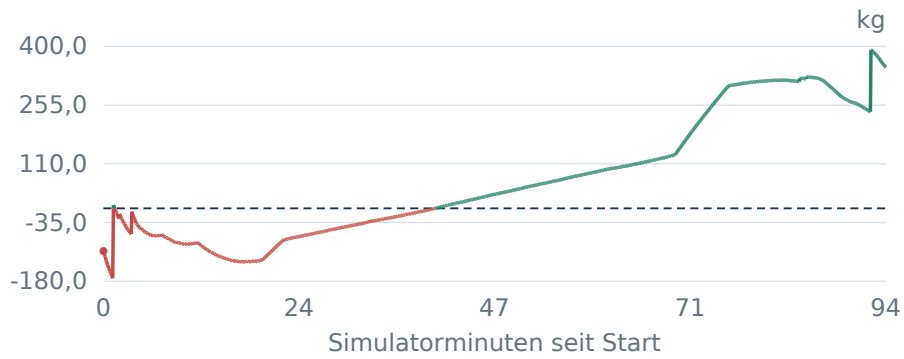
Abweichungsprofile

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

Zeitabweichung · positiv = verspätet



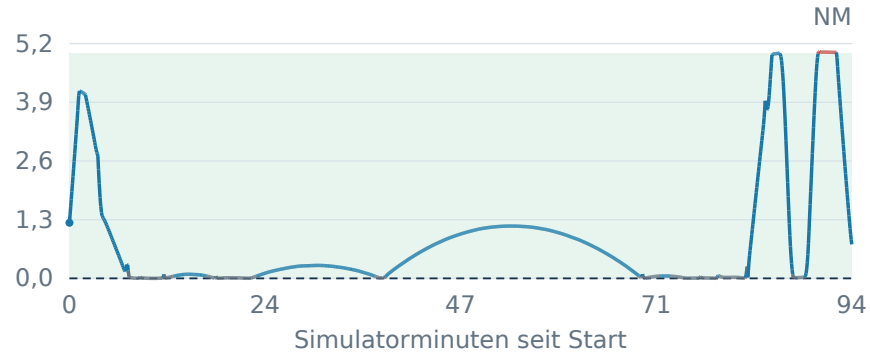
Treibstoffabweichung · positiv = mehr an Bord



Verbrauchsabweichung · anfängliche Beladung bereinigt



Abstand von der geplanten Routenlinie

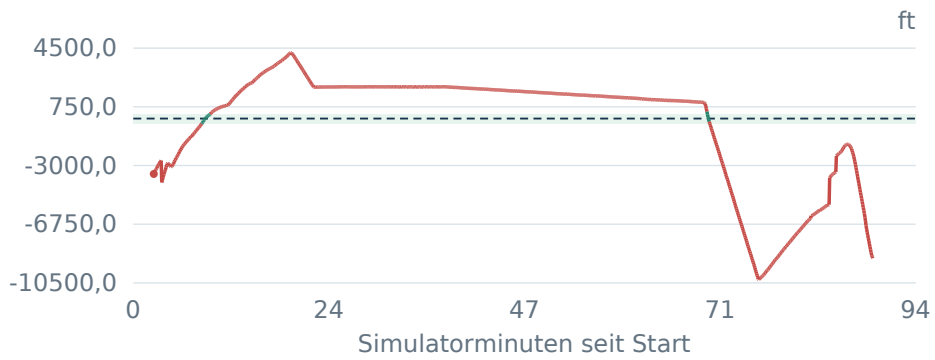


Kennzahl	Vorzeichenbehaftetes Mittel	MAE	RMSE	P95 |Fehler| ≈	Maximum	Abdeckung
Zeitabweichung · positiv = verspätet	+1:07	1:18	1:50	3:47	7:54	1:34:15
Abstand von der geplanten Routenlinie	+0,8 NM	0,8 NM	1,5 NM	4,2 NM	5,0 NM	1:34:15
Druckhöhenabweichung	−226,5 ft	2770,6 ft	3570,0 ft	8450,0 ft	10305,3 ft	1:26:38

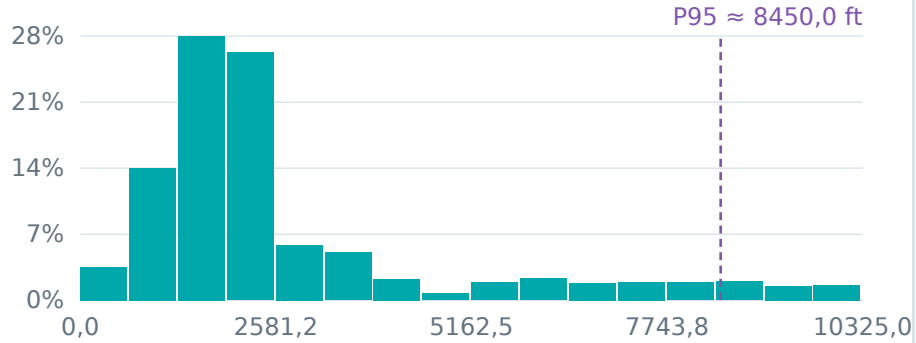
Beschreibende Abweichungsstatistik

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 %.

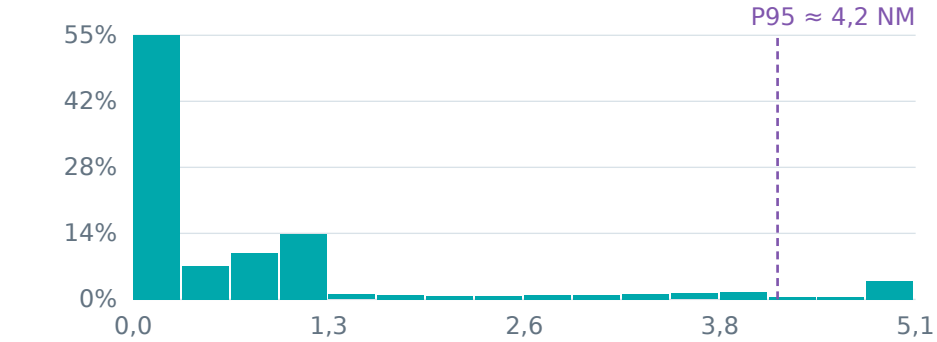
Druckhöhenabweichung



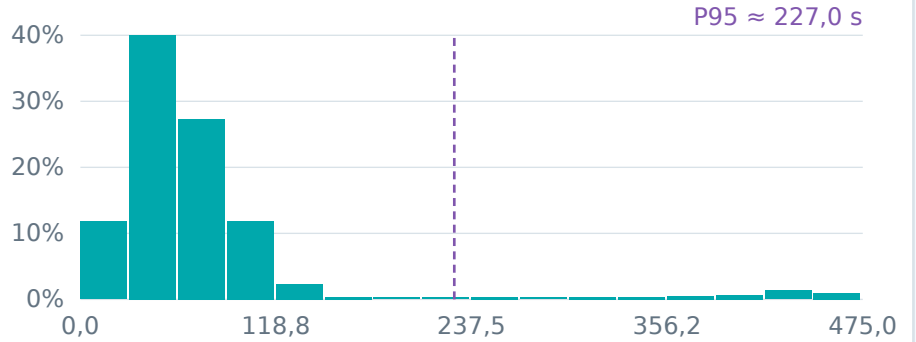
Absoluter Fehler · Zeitverteilung · ft



Absoluter Fehler · Zeitverteilung · NM



Absoluter Fehler · Zeitverteilung · s



Zeit außerhalb Vergleichsband: Route >5 NM 2:12; Höhe außerhalb ±300 ft 1:25:22. Keine Betriebsgrenzen oder Pilotennoten.

Ausgefüllter Flugplan · Plan und Ist

P = Plan / A = Passageschätzung; Δ = A − P. UTC-Datum: 2026-11-27. 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
ESSA DEP	P: 0:00 / A: 0:00 Δ +0:00	P: 17:28:00 A: 17:08:57	P: 7990,0 / A: 7845,9 Δ −144,1	P: — / A: −486,3	P: — / A: 153,4	P: — / A: 153,9	A: 80°/2	1,5
SA401 CLB	P: 2:00 / A: —	P: 17:30:00 A: —	P: 7756,0 / A: —	P: 3600,0 / A: —	P: 257,0 / A: —	P: 261,0 / A: —	P: 200°/4	—
SA402 CLB	P: 2:54 / A: —	P: 17:30:54 A: —	P: 7648,0 / A: —	P: 7200,0 / A: —	P: 275,0 / A: —	P: 278,0 / A: —	P: 286°/3	—
SA422 CLB	P: 4:27 / A: —	P: 17:32:27 A: —	P: 7488,0 / A: —	P: 11700,0 / A: —	P: 355,0 / A: —	P: 354,0 / A: —	P: 5°/12	—
BABAP CLB	P: 7:49 / A: 6:58 Δ −0:50	P: 17:35:49 A: 17:15:56	P: 7195,0 / A: 7128,9 Δ −66,1	P: 18200,0 / A: 17049,3 Δ −1150,7	P: 393,0 / A: 359,2	P: 411,0 / A: 380,6	P: 3°/20 A: 358°/22	0,4
ALOLA CLB	P: 9:02 / A: 8:31 Δ −0:30	P: 17:37:02 A: 17:17:28	P: 7092,0 / A: 7009,2 Δ −82,8	P: 20500,0 / A: 20398,8 Δ −101,2	P: 407,0 / A: 376,9	P: 426,0 / A: 399,6	P: 358°/20 A: 354°/24	0,0
NEPVA CLB	P: 11:42 / A: 11:23 Δ −0:18	P: 17:39:42 A: 17:20:20	P: 6893,0 / A: 6807,7 Δ −85,3	P: 24900,0 / A: 25747,5 Δ +847,5	P: 437,0 / A: 406,2	P: 465,0 / A: 432,7	P: 353°/29 A: 350°/29	0,1
ROGMI CLB	P: 17:09 / A: 17:38 Δ +0:29	P: 17:45:09 A: 17:26:36	P: 6572,0 / A: 6440,7 Δ −131,3	P: 31600,0 / A: 35206,4 Δ +3606,4	P: 448,0 / A: 429,5	P: 486,0 / A: 469,1	P: 1°/41 A: 355°/42	0,1
TOC CLB	P: 20:57 / A: 21:43 Δ +0:46	P: 17:48:57 A: 17:30:40	P: 6359,0 / A: 6281,2 Δ −77,8	P: 35000,0 / A: 37008,1 Δ +2008,1	P: 445,0 / A: 430,2	P: 491,0 / A: 470,0	P: 2°/46 A: 353°/41	0,0
PENOR CRZ	P: 36:48 / A: 37:38 Δ +0:50	P: 18:04:48 A: 17:46:35	P: 5767,0 / A: 5756,5 Δ −10,5	P: 35000,0 / A: 37028,2 Δ +2028,2	P: 427,0 / A: 432,3	P: 469,0 / A: 462,7	P: 2°/42 A: 353°/31	0,0
LATAG CRZ	P: 1:07:39 / A: 1:09:01 Δ +1:22	P: 18:35:39 A: 18:17:58	P: 4588,0 / A: 4725,7 Δ +137,7	P: 36000,0 / A: 36577,9 Δ +577,9	P: 431,0 / A: 436,5	P: 464,0 / A: 461,8	P: 5°/33 A: 8°/26	0,1

Punkt / Phase	Zeit seit Start	Datum / Zeit UTC	Resttreibstoff kg	Höhe P / A ft	TAS kt	GS kt	Wind kt	NM
REMVU CRZ	P: 1:12:40 / A: 1:14:22 Δ +1:42	P: 18:40:40 A: 18:23:19	P: 4401,0 / A: 4682,1 Δ +281,1	P: 36000,0 / A: 27260,6 Δ −8739,4	P: 434,0 / A: 385,0	P: 465,0 / A: 403,0	P: 12°/33 A: 49°/19	0,0
TOD CRZ	P: 1:13:26 / A: 1:15:16 Δ +1:50	P: 18:41:26 A: 18:24:13	P: 4372,0 / A: 4675,3 Δ +303,3	P: 36000,0 / A: 25693,8 Δ −10306,2	P: 434,0 / A: 380,9	P: 465,0 / A: 397,4	P: 12°/33 A: 53°/18	0,0
RASAN DSC	P: 1:14:04 / A: 1:15:57 Δ +1:53	P: 18:42:04 A: 18:24:54	P: 4365,0 / A: 4669,9 Δ +304,9	P: 34500,0 / A: 24539,7 Δ −9960,3	P: 451,0 / A: 374,8	P: 483,0 / A: 392,0	P: 17°/33 A: 56°/18	0,1
ASTEL DSC	P: 1:16:09 / A: 1:17:56 Δ +1:47	P: 18:44:09 A: 18:26:53	P: 4343,0 / A: 4654,3 Δ +311,3	P: 29800,0 / A: 21191,1 Δ −8608,9	P: 453,0 / A: 355,2	P: 487,0 / A: 372,6	P: 42°/34 A: 59°/18	0,0
GOLOP DSC	P: 1:19:41 / A: 1:21:37 Δ +1:56	P: 18:47:41 A: 18:30:34	P: 4306,0 / A: 4622,8 Δ +316,8	P: 21700,0 / A: 15404,6 Δ −6295,4	P: 419,0 / A: 320,5	P: 446,0 / A: 332,2	P: 55°/28 A: 64°/17	0,3
PR711 DSC	P: 1:21:46 / A: —	P: 18:49:46 A: —	P: 4284,0 / A: —	P: 16900,0 / A: —	P: 386,0 / A: —	P: 389,0 / A: —	P: 53°/18	—
PR712 DSC	P: 1:23:03 / A: 1:28:50 Δ +5:47	P: 18:51:03 A: 18:37:47	P: 4270,0 / A: 4545,9 Δ +275,9	P: 14000,0 / A: 5348,4 Δ −8651,6	P: 369,0 / A: 266,6	P: 382,0 / A: 254,8	P: 62°/15 A: 64°/14	0,4
PR513 DSC	P: 1:25:18 / A: —	P: 18:53:18 A: —	P: 4246,0 / A: —	P: 8800,0 / A: —	P: 283,0 / A: —	P: 301,0 / A: —	P: 66°/18	—
KUVIX DSC	P: 1:27:04 / A: —	P: 18:55:04 A: —	P: 4227,0 / A: —	P: 4800,0 / A: —	P: 261,0 / A: —	P: 276,0 / A: —	P: 84°/16	—
LKPR DSC	P: 1:33:06 / A: 1:34:15 Δ +1:09	P: 19:01:06 A: 18:43:12	P: 4101,0 / A: 4448,3 Δ +347,3	P: 3700,0 / A: 851,7	P: 257,0 / A: 129,9	P: 247,0 / A: 133,4	P: 71°/11 A: 10°/3	0,7
LKPR ARR	P: 1:33:06 / A: 1:34:15 Δ +1:09	P: 19:01:06 A: 18:43:12	P: 4100,0 / A: 4448,3 Δ +348,3	P: — / A: 851,7	P: — / A: 129,9	P: — / A: 133,4	A: 10°/3	0,7