PEFB - PilotsEYE.tv
Electronic Flight Briefing

LEJ-BKK-SIN-BLR-LEJ

B777F – D-AALE/G/I

Wolfgang Pühler
flightbriefing@pilotseye.tv

Inhaltsverzeichnis

Vorwort **4**

Gesamte Flugstrecke **5**
Google Earth Tracks **5**

LEG 1 Leipzig – Bangkok **7**
Übersicht Gesamtflugstecke 7
Info zum Flugplan 7
Operating Flight Plan (OFP) 7
Routing Leipzig - Bangkok 8
Ausweichflughäfen 8
Original OFP BOX 530 9
Wetterkarten 15
Windsymbole 16
Überfluggenehmigungen 16
Enroute Wetter 17
Treibstoff 18
Leipzig Departure 19
Bangkok Arrival 22
Zusammenfassung des Fluges 24

LEG 2 Bangkok - Singapur **25**
Routing Bangkok - Singapur 25
Ausweichflughäfen 25
Original OFP BOX 530 26
Wetterkarten 29
Überfluggenehmigungen 33
Airport Wetterliste 33
Ladeliste 34
Treibstoff 35
Bangkok Departure 36
Übersicht Flugroute VTBS-WSSS 38
Singapur Arrival 39
Zusammenfassung des Fluges 41

LEG 3 Singapur - Bangalore 42
Routing Bangalore - Singapur 42
Ausweichflughäfen 42
Original OFP BOX 531 43
Enroute Wettervorhersage 45
Ladeliste 46
Treibstoff 46
Singapur Departure 47
Übersicht Flugroute WSSS - VOBL 49
Bangalore Arrival 50
Zusammenfassung des Fluges 52

LEG 4 Bangalore - Leipzig 53
Routing Bangalore - Leipzig 53
Ausweichflughäfen 53
Original OFP BOX 531 54
Ladeliste 58
Treibstoff 58
Bangalore Departure 59
Übersicht Flugroute VPBL-EDDP 61
Leipzig Arrival 62
Zusammenfassung des Fluges 64
Interview mit Thomas Aigner 65

Vorwort

Mit dieser Ausgabe des PEFB begleiten wir nun zum 10. Mal einen Flug im Cockpit einer Verkehrsmaschine. Zu diesem Zwecke möchten wir Ihnen, liebe Pilotseye-Freunde, einen besonderen „Bonus“ bieten, nämlich ein Interview mit Thomas Aigner, dem „Vater“ der Pilotseye-Produktion.

Ein wenig Wehmut schwingt trotzdem mit, da Kapitän Josef Moser uns nun zum letzten Mal mit auf eine Weltreise nimmt.
Wir möchten Ihnen, lieber Jo Moser, auch an dieser Stelle herzlich danken für all die aufregenden Stunden, die wir mit Ihnen im Cockpit verbringen konnten.
Daher in alter Fliegertradition weiterhin:

„Hals und Beinbruch“!

Da über AeroLogic und die B777F schon ausführlich in Ausgabe 11 „Hong Kong“ berichtet wurde, kann dieses Thema übersprungen werden.
Anzumerken wäre noch, dass sich die Flotte von damals acht auf nunmehr zehn B777F erhöht hat.
Im Januar 2019 wird eine weitere B777F der Flotte hinzugefügt.
Das Durchschnittsalter der Flotte liegt nun bei 8,5 Jahren.

Viel Spaß beim Lesen!
Wolfgang Pühler

Gesamte Flugstrecke

Die Gesamtstrecke wurde in vier Legs geflogen:

Leg 1	Leipzig (EDDP)	–	Bangkog (VTBS)	5032nm
Leg 2	Bangkok (VTBS)	–	Singapur (WSSS)	843nm
Leg 3	Singapur (WSSS)	–	Bangalore (VOBL)	1783nm
Leg 4	Bangalore (VOBL)	–	Leipzig (EDDP)	4078nm

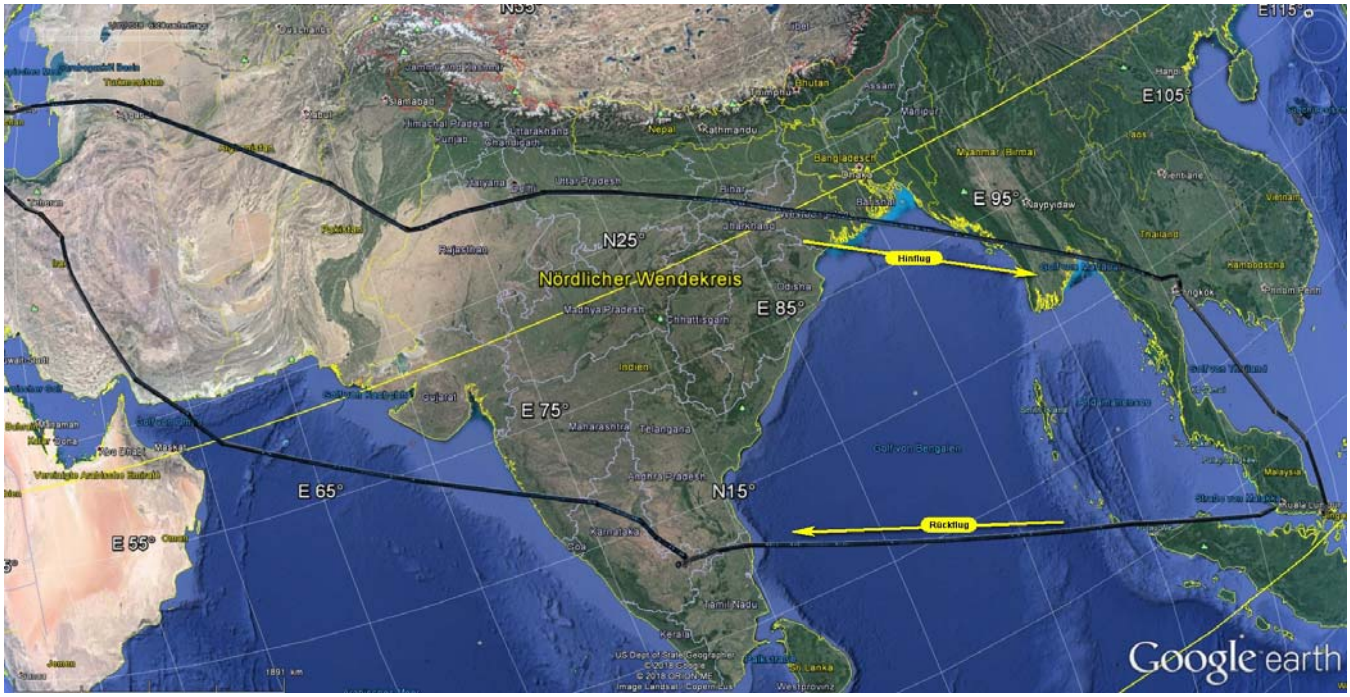
Gesamtstrecke:	11.786 nm 21.745 km

Google Earth Track File

Der Google Earth Track für den AeroLogic-Flug BOX530/531 steht im Downloadbereich unter:

„BKKSINBLR.kmz“ zur Verfügung

Während im Bild auf der vorigen Seite die idealisierte Strecke gezeigt ist, stellen die beiden folgenden Bilder die tatsächlich geflogene Strecke als aufgezeichneten GPS-Track dar. (*)



(*) Der Datensatz ist im Anhang als „kmz“-file abrufbar

LEG 1 Leipzig – Bangkok

Info zum Flugplan

Anmerkung zur „Position“ im Flugplan:

Die Position eines Flugzeuges wird im Flugplan angegeben durch

-Wegpunkte	5-Buchstabencode z.B.:	RELKO(WPY)
-VOR-Station	3-Buchstabencode z.B.:	LIN(Linate)
-NDB-Station	2/3-Buchstabencode z.B.:	ORI (Orio al Serio)

Operating Flight Plan (OFP)

Die folgenden Abkürzungen im Flugplan sollen hier noch kurz erklärt werden:

AWY	Airway	(Luftstraße, die zwischen Fixpunkten definiert ist)
W/V	Wind Velocity	Windgeschwindigkeit
AVTT	Average True Track	Mittlerer wahrer Kurs über Grund
MORA	Minimum Off Route Alt.	Min. Höhe bei Kursabweichung
POS	Position	Wegpunkt, VOR oder NDB
MT	Magnetic Track	Magnetischer Kurs
RF/BQ	Required Fuel/Burn off	Benötigter Treibstoff /Taxi fuel plus trip fuel.
DIST	Distance	Entfernung
TME	Time	Zeit
ATO	Actual Time Over	Tatsächliche Zeit über z.B. Wegpunkt
FL	Flight Level	Flugfläche (Höhe bezogen auf 1013hPa)
ETO	Estimated Time Over	Voraussichtliche Zeit über z.B. Wegpunkt
ETA	Estimated Time of Arrival	Voraussichtliche Ankunftszeit
DOW	Dry Operation Weight	Basisgewicht plus Crew, Handgepäck der Besatzung, Trinkwasser, Getränke für die Passagiere, normale Ausrüstung für den Passagierservice, die sich normalerweise an Bord befindet.
DOI	Dry Operation Index	Schwerpunkt bei DOW, ausgedrückt als ein Index-Wert

Routing →Leipzig (EDDP) – Bangkok (VTBS)

```
-EDDP0610
-N0475F330 DRN1S DRN UZ21 OMELO L620 ROMIS DCT PITOK DCT BADOR L620
 DINRO N743 UDROS UM859 KARDE UN644 ROLIN/N0474F330 DCT TETRO DCT
 BARAD/N0471F350 M747 SULEL N449 DUKAN/K0883F350 B449
 RANAH/N0477F350 L750 BIROS/N0480F350 L750 TIGER G452 CHI V10 ALI
 R460 CEA/M083F350 L507 ESDOT/M083F370 L507 OSUKA
-VTBS0943 VTBU
```

Ausweichflugplätze (Alternates):

Es standen 2 Alternates zur Auswahl:

ICAO Code	FAA or IATA Code	Town or CIty	State or Province	Airport Name	Country
VTBU	UTP	Rayong/Sattahip		[U-Taphao Intl Airport]	Thailand

ICAO Code	FAA or IATA Code	Town or CIty	State or Province	Airport Name	Country
VTBD	DMK	Bangkok		[Don Muang Bangkok Airport]	Thailand

Flugpläne zu den Alternates:

```
FLIGHT PLAN TO 1ST ALTERNATE
-----------------------------------------------------------------------
REM   W/V     GS/TAS TP TMP LVL FUEL   RF/   BO POSITION          TIME
   LEG       AVTT   MORA SPD     CHECK            -BDRY AWY        LEGT
-----------------------------------------------------------------------
    11                026 310 CLB                          KIGOB1G     3
081   10/006           54 +13            6.8/  1.4 TOC                0003
    27        170     026 250                              KIGOB1G     6
054   10/007 289/292  54 +11            6.4/  1.8 KIGOB              0009
    12        162     029 250                              M904        2
043   10/008 288/292  54 +11 090        6.2/  2.1 TOD                0011
    17                029 300 DES                          M904        4
026   07/014           54 +16            5.9/  2.3 BUT                0015
    26                028 300 DES                          DCT         8
000   05/007           54                5.3/  2.9 VTBU/18            0023

FLIGHT PLAN TO 2ND ALTERNATE
-----------------------------------------------------------------------
REM   W/V     GS/TAS TP TMP LVL FUEL   RF/   BO POSITION          TIME
   LEG       AVTT   MORA SPD     CHECK            -BDRY AWY        LEGT
-----------------------------------------------------------------------
     5                020 310 CLB                          DCT         2
045   07/008           53 +23            6.4/  1.3 TOC                0002
    21        325     020 250                              DCT         4
024   07/008 273/272  53 +21 040        6.0/  1.6 TOD                0006
     4                020 300 DES                          DCT         1
020   07/008           53 +23            5.9/  1.8 BKK                0007
    20                020 300 DES                          DCT         8
000   04/004           53                5.3/  2.3 VTBD/21R           0015
-----------------------------------------------------------------------
REMARKS:
-----------------------------------------------------------------------
```

Original OFP BOX 530 Leipzig - Bangkok

3S 530/23 JAN/LEJ-BKK

Page 1

[OFP]

ATIS DATALINK (Z)

3S530 / 23JAN OFP 8/0/1 DAALE 101.7 77X
TKOF ALTN

	SKD	EST BLOCK	FLTT	EST	ACT	CTOT
EDDP/LEJ	0610	0558	0628		0613	
VTBS/BKK	1625	1612	1621		1557	
HRS	1015	1034	0953		0944	

ELEVATION 470
ROUTE DEFRTE
COST INDEX 76
SPEED VSOPS
TTL DIST 5032
AVGE WC P040

			LOAD		ZFW	TOW	LW
ADDFU	DOW	UNDR	25115Z	MAL	248115	347450	260815
0L	141597	PTTL	81403	PLN	223000	306519	231219
				ACT	221,7	305,3	229,9

A/C OFF	A/I ON	WET/CONT	ATM	FLAPS	V1	VR	V2
	ENG ✓		+01 41°	5	158	173	175

230,0 +10 MC 251G

ATC CLR DATALINK

REM LEG	W/V	GS/TAS AVTT	TP MORA	TMP SPD	LVL	FUEL CHECK	RF/	BO	POSITION -BDRY AWY	TIME LEGT
						83.7				
							84.1			
5032							83.5/	0.6	EDDP/26L	0000
65				310						11
4967							79.4/	4.7	BDRY	0011
16			036			HDG100			-EDUU DRN1S	2
4951	35/056		37	-44			78.9/	5.2	DRN	0013
10			045						UZ21	2
4941	35/059		36	-48			78.6/	5.5	RIKLU	0015
9			045						UZ21	1
4932	35/060		36	-50			78.4/	5.8	OMELO	0016
0									-EDUU L620	0
4932							78.4/	5.8	BDRY	0016
14			052	830	CLB				-LKAA	1
4918	35/062		36	-54	330		78.0/	6.1	T O C	0017
13		127	052	828						2
4905	35/059	519/476	36	-56			77.8/	6.3	KOMUR	0019
32		136	043	828						3
4873	35/054	523/476	36	-55			77.3/	6.8	KOPIT	0022
17		119	042	828						2
4856	35/051	507/476	36	-55			77.0/	7.1	PEMUR	0024
89		120	047	829		SQ1476				11
4767	36/039	501/476	34	-56			75.5/	8.6	HLV	0035
25		117	047	829			+0,8 /- 0,3			
4742	36/037	494/476	34	-56			75.1/	9.0	ROMIS L620	3
1						846	~~75,1~~/ 8,7		-LKAA DCT	0038 0651
4741							75.1/	9.0	BDRY	0 50
101									-LZBB	0038
4640							73.4/	10.7	BDRY	12
0		118	086	829					-LHCC	0050
4640	35/033	493/476	34	-56			73.4/	10.7	PITOK	0
83		123	047	829					-LHCC DCT	0050
4557	34/034	502/478	32	-55			72.1/	12.1	BADOR	10
16		126	028	829					-LRBB L620	0100
4541	34/034	507/478	31	-54			71.8/	12.3	ROMAG	2
9		126	037	829						0102
4532	33/033	507/478	31	-54			71.7/	12.5	RILAS	1
58		126	048	829						0103
4474	32/033	508/478	32	-55			70.7/	13.4	REBLA	7
30		129	088	829			+0,6/ -0,3			0110
4444	31/035	512/478	32	-55			70.3/	13.9	TGM	4
						845	~~70,9~~ 13,6			0114

1

3S 530/23 JAN/LEJ-BKK

0613

	40	127	044	829			4
4404	30/037	513/478	32	-55	69.6/ 14.5	SOBSA	0118
	75	127	090	829			9
4329	30/038	513/476	32	-56	68.5/ 15.7	LAPKA	0127
	62	128	054	830			7
4267	30/035	514/476	34	-55	67.5/ 16.6	RIVOS	0134
	76					-LRBB	9
4191					66.3/ 17.8	BDRY	0143
	0	139	028	830		-LBSR L620	0
4191	30/031	509/478	34	-55	66.3/ 17.8	DINRO	0143
	97					-LBSR N743	12
4094					64.7/ 19.4	BDRY	0155
	0	126	020	830		-LTBB N743	0
4094	27/028	498/478	33	-55	64.7/ 19.4	UDROS	0155
	18					-LTBB UM859	2
4076					64.5/ 19.7	BDRY	0157
	46	098	020	831		-LTAA	6
4030	25/027	502/478	32	-56	63.7/ 20.4	BAMUP	0203
	1	098	020	831			0
4029	25/027	502/476	32	-56	63.7/ 20.4	ABKEV	0203
	49	099	020	831	+0.4 / -0.3		6
3980	24/028	500/476	33	-56	63.0/ 21.2	BIMVO	0209
	13	100	020	831	63.4/ 20.9		1
3967	24/028	498/476	33	-57	62.8/ 21.4	VEPUM	0210
	21	100	020	831			3
3946	24/029	498/476	34	-57	62.4/ 21.7	RERVA	0213
	23	100	020	831			2
3923	23/032	498/476	34	-57	62.1/ 22.1	RUVOM	0215
	18	100	020	831			3
3905	23/034	498/476	33	-58	61.8/ 22.3	OSDIP	0218
	28	101	023	831			3
3877	23/035	496/474	33	-58	61.3/ 22.8	EVKAM	0221
	74	102	020	832		UM859	9
3803	23/037	493/474	33	-59	60.2/ 24.0	KARDE	0230
	162	092	020	831		-LTAA UN644	19
3641	24/035	503/474	34	-59	57.7/ 26.4	ROLIN	0249
	99	094	118	831		-UGGG DCT	12
3542	25/033	504/474	36	-58	56.2/ 27.9	TETRO	0301
	102	101	133	832	+0.4/-0.2	DCT	12
3440	25/032	502/476	35	-58	54.6/ 29.5	BARAD	0313
	1				55.0/ 29.3	-UGGG M747	0
3439					54.6/ 29.5	BDRY	0313
	82	109	057			-UBBA	10
3357	25/052	503/470	36	-60	53.3/ 30.9	SUBUT	0323
	16	110	042	828			2
3341	25/053	511/472	36	-59	53.0/ 31.1	INTEV	0325
	12	110	042	828			2
3329	25/055	513/472	36	-59	52.8/ 31.3	LIMTI	0327
	27	111	051	828			3
3302	25/058	515/472	37	-58	52.4/ 31.7	LUSAL	0330
	10	108	051	828			1
3292	25/060	521/474	36	-57	52.3/ 31.8	ADGEN	0331
	43	108	050	828			5
3249	25/064	523/474	37	-57	51.7/ 32.5	ETVOL	0336
	8	109	050	828			1
3241	25/064	525/474	37	-56	51.5/ 32.6	AGDAM	0337
	14	109	040	828		M747	1
3227	25/065	527/476	37	-56	51.3/ 32.8	SULEL	0338
	93	097	029	827		-UBBA N449	11
3134	26/066	537/476	39	-55	50.0/ 34.1	DUKAN	0349
	63	104	020	828		-UTAK B449	7

0822
20
0926
25

3S 530/23 JAN/LEJ-BKK

0613

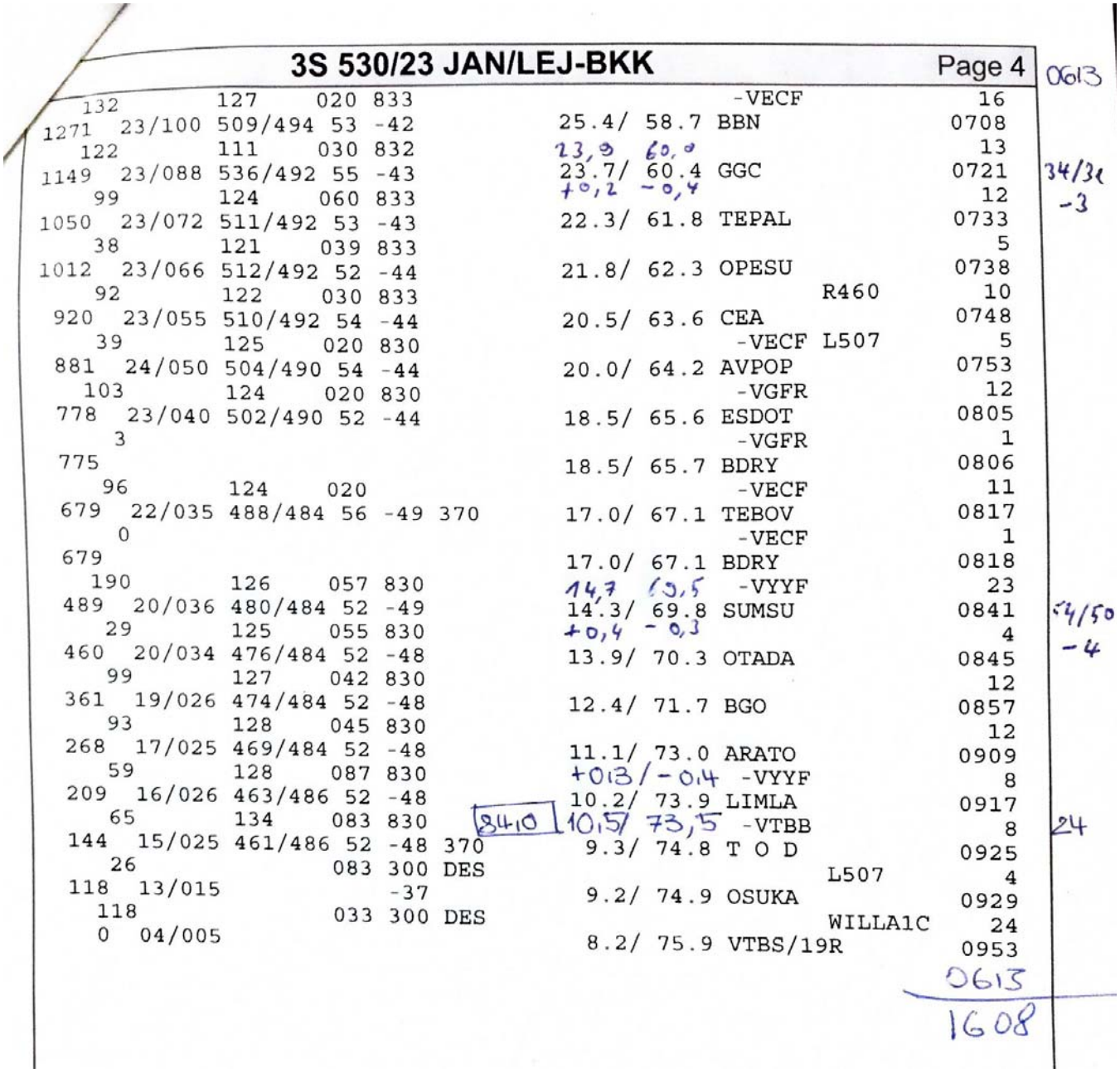
3071	26/066	536/476	39	-55			
	33	104	020	828			
3038	26/065	540/478	40	-54			
	24	106	020	828			
3014	26/065	537/478	40	-54			
	74						
2940							
	0	106	065	828			
2940	27/065	531/478	41	-54			
	36	106	048	828			
2904	27/065	539/478	42	-54			
	68	110	059	828			
2836	27/069	540/478	41	-54			
	32	114	020	829			
2804	27/073	542/478	41	-54			
	59	121	021	829			
2745	27/081	543/478	41	-54			
	90	128	024	828			
2655	28/099	550/478	40	-54			
	37	125	027	828			
2618	28/105	565/476	40	-54			
	105	127	063	827			
2513	29/119	578/476	39	-54			
	0						
2513							
	28	128	122	827			
2485	29/123	589/476	38	-54			
	78	128	140	828			
2407	30/131	600/478	38	-54			
	99	129	159	828			
2308	30/134	607/478	37	-54			
	65	130	160	828			
2243	31/136	611/478	37	-53			
	25	132	138	828			
2218	31/135	614/478	37	-53			
	78	130	116	828			
2140	31/125	609/480	37	-53			
	2						
2138							
	29	128	116	829			
2109	31/120	603/480	37	-52			
	87	141	105	829			
2022	32/108	594/482	39	-51			
	17						
2005							
	25	141	041	829			
1980	32/099	586/482	39	-49			
	31	138	021	829			
1949	31/096	581/484	38	-49			
	65	138	021	829			
1884	31/088	575/486	41	-48			
	101	100	026	830			
1783	29/073	561/488	39	-46			
	135	086	033	830			
1648	26/066	558/492	46	-42			
	86	111	029	831			
1562	24/082	543/494	40	-42			
	76	113	023	831			
1486	24/093	540/494	33	-40			
	83	115	021	832			
1403	23/097	536/494	48	-40			

49.1/ 35.0	DURDY		0356	
			3	
48.6/ 35.5	REGDI		0359	
			3	
48.3/ 35.8	ETRAP		0402	
	-UTAK		8	
47.3/ 36.9	BDRY		0410	
47,7 36,6	-UTAA		0	
47.3/ 36.9	SAHET		0410	23/27
+0,4 -0,3			4	
46.7/ 37.4	RJ		0414	
			8	
45.8/ 38.3	MAMED		0422	
			3	
45.4/ 38.8	DOLOS		0425	
			7	
44.5/ 39.6	KEMOR		0432	
			10	
43.3/ 40.8	ZAMIR		0442	
	-UTAA		4	
42.8/ 41.3	MARAD		0446	
	-UTAV	B449	11	
41.5/ 42.6	RANAH		0457	
	-UTAV	L750	0	
41.5/ 42.6	BDRY		0457	
	-OAKX		2	
41.1/ 43.0	ENRON		0459	
+0,4 / -0,3			8	
40.2/ 43.9	VELDT		0507	1120
40,6/ 43,6			10	19
39.0/ 45.1	RIKAD		0517	
			6	
38.2/ 45.9	DUDEG		0523	
			3	
37.9/ 46.2	GODSI		0526	
			8	
37.0/ 47.2	BIROS		0534	
	-OAKX		0	
36.9/ 47.2	BDRY		0534	
	-OPLR		3	
36.6/ 47.5	ZB		0537	
			8	
35.5/ 48.6	BASIR		0545	
	-OPLR		2	
35.3/ 48.8	BDRY		0547	
	-OPKR		3	
35.0/ 49.1	BINDO		0550	
			3	
34.6/ 49.5	MURLI		0553	
-0,4 / -0,1	-OPKR	L750	7	
33.8/ 50.4	TIGER		0600	1213
33,4/ 50,3	-VIDF	G452	10	10
32.5/ 51.7	LKA		0610	
		G452	15	
30.7/ 53.5	CHI		0625	
		V10	10	
29.5/ 54.7	ALI		0635	
		R460	8	
28.4/ 55.7	KADAS		0643	
	-VIDF		9	
27.3/ 56.8	LKN		0652	

84,2

83,7

66



3S 530/23 JAN/LEJ-BKK

Page 4

0613

132	127	020	833		-VECF		16
1271 23/100	509/494	53	-42	25.4/ 58.7	BBN		0708
122	111	030	832	23,9 60,0			13
1149 23/088	536/492	55	-43	23.7/ 60.4	GGC		0721
99	124	060	833	+0,2 -0,4			12
1050 23/072	511/492	53	-43	22.3/ 61.8	TEPAL		0733
38	121	039	833				5
1012 23/066	512/492	52	-44	21.8/ 62.3	OPESU		0738
92	122	030	833			R460	10
920 23/055	510/492	54	-44	20.5/ 63.6	CEA		0748
39	125	020	830		-VECF	L507	5
881 24/050	504/490	54	-44	20.0/ 64.2	AVPOP		0753
103	124	020	830		-VGFR		12
778 23/040	502/490	52	-44	18.5/ 65.6	ESDOT		0805
3					-VGFR		1
775				18.5/ 65.7	BDRY		0806
96	124	020			-VECF		11
679 22/035	488/484	56	-49 370	17.0/ 67.1	TEBOV		0817
0					-VECF		1
679				17.0/ 67.1	BDRY		0818
190	126	057	830	14,7 69,5	-VYYF		23
489 20/036	480/484	52	-49	14.3/ 69.8	SUMSU		0841
29	125	055	830	+0,4 -0,3			4
460 20/034	476/484	52	-48	13.9/ 70.3	OTADA		0845
99	127	042	830				12
361 19/026	474/484	52	-48	12.4/ 71.7	BGO		0857
93	128	045	830				12
268 17/025	469/484	52	-48	11.1/ 73.0	ARATO		0909
59	128	087	830	+0,3/-0,4	-VYYF		8
209 16/026	463/486	52	-48	10.2/ 73.9	LIMLA		0917
65	134	083	830	8410 10,5/ 73,5	-VTBB		8
144 15/025	461/486	52	-48 370	9.3/ 74.8	T O D		0925
26		083	300 DES			L507	4
118 13/015			-37	9.2/ 74.9	OSUKA		0929
118		033	300 DES			WILLA1C	24
0 04/005				8.2/ 75.9	VTBS/19R		0953

0613
1608

3S 530/23 JAN/LEJ-BKK

ALTERNATE SUMMARY

ALTN	DIST	LVL	WC	TIME	FUEL	VIA
VTBU/18	92	090	M004	0023	2893	KIGOB M904 BUT DCT
INFO/VTBD/21R	50	040	M002	0015	2315	DCT BKK DCT
			M0009		M577	
INFO/VTSP/27	394	340	M001	0101	7966	SABIS Y8 MENEX G458 STN
			P0038		P5072	DCT MODON MODON1D
INFO/VTCC/36	353	280	P009	0056	7497	SEMBO A464 ENBAT ENBAT1A
			P0033		P4580	

FLIGHT PLAN TO 1ST ALTERNATE

REM LEG	W/V AVTT	GS/TAS MORA	TP	TMP	LVL	FUEL CHECK	RF/	BO POSITION -BDRY	AWY	TIME LEGT
									KIGOB1G	3
11		026	310	CLB						0003
081 10/006		54	+13				6.8/	1.4 TOC		
									KIGOB1G	6
27	170	026	250							0009
054 10/007	289/292	54	+11				6.4/	1.8 KIGOB		
									M904	2
12	162	029	250							0011
043 10/008	288/292	54	+11	090			6.2/	2.1 TOD		
									M904	4
17		029	300	DES						0015
026 07/014		54	+16				5.9/	2.3 BUT		
									DCT	8
26		028	300	DES						0023
000 05/007		54					5.3/	2.9 VTBU/18		

FLIGHT PLAN TO 2ND ALTERNATE

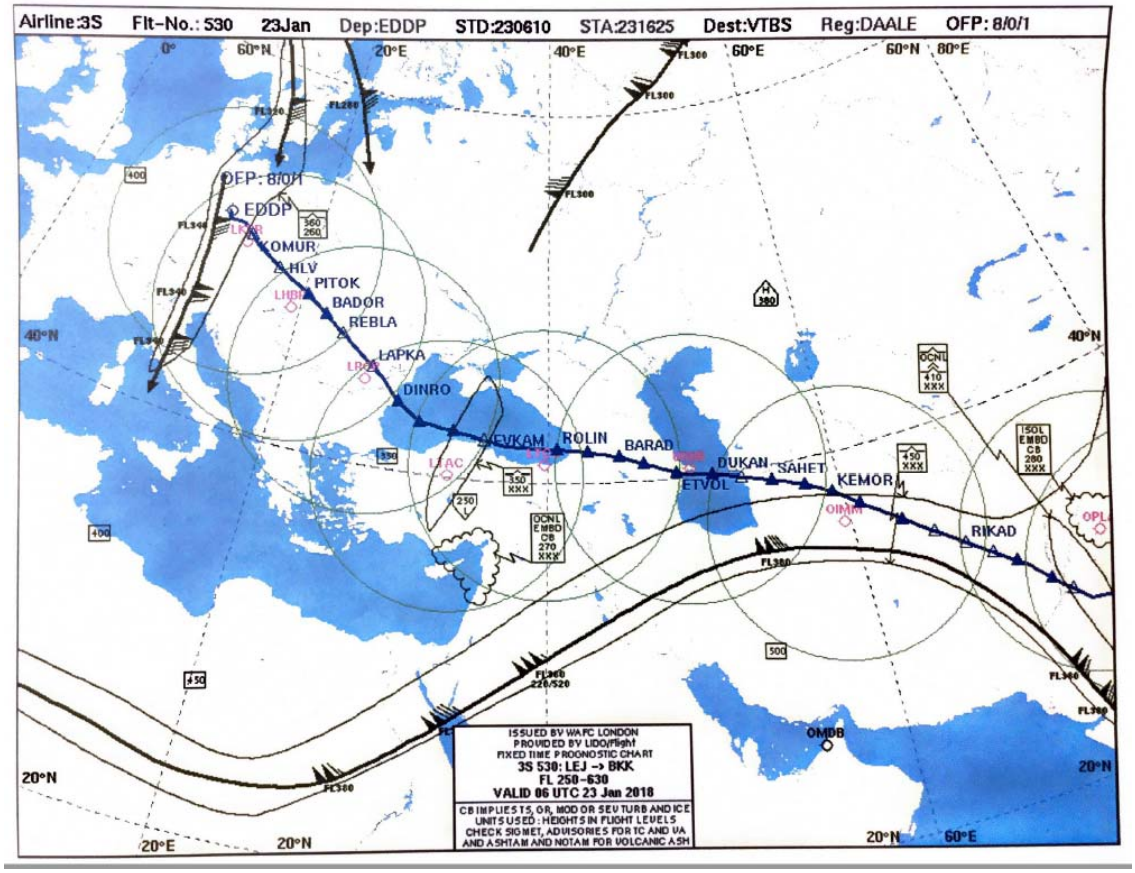
REM LEG	W/V AVTT	GS/TAS MORA	TP	TMP	LVL	FUEL CHECK	RF/	BO POSITION -BDRY	AWY	TIME LEGT
									DCT	2
5		020	310	CLB						0002
045 07/008		53	+23				6.4/	1.3 TOC		
									DCT	4
21	325	020	250							0006
024 07/008	273/272	53	+21	040			6.0/	1.6 TOD		
									DCT	1
4		020	300	DES						0007
020 07/008		53	+23				5.9/	1.8 BKK		
									DCT	8
20		020	300	DES						0015
000 04/004		53					5.3/	2.3 VTBD/21R		

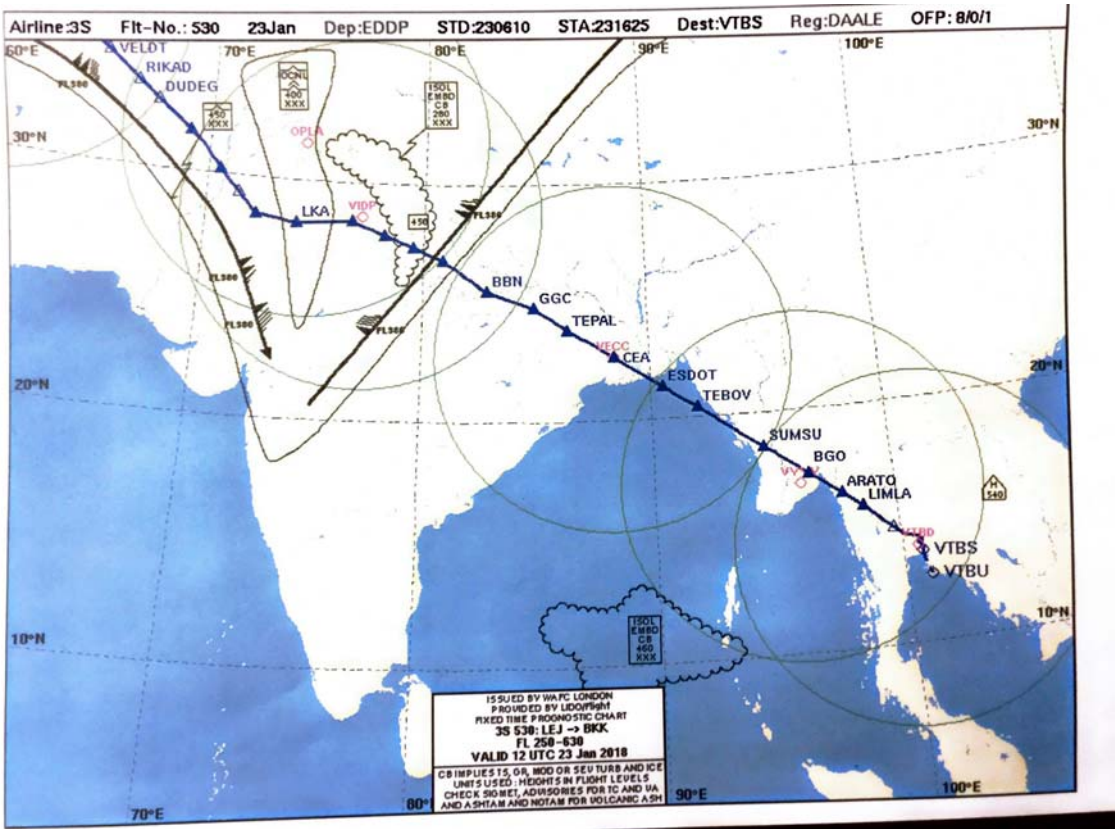
REMARKS:

3S 530/23 JAN/LEJ-BKK


```
TRIP        75300   09.53                    .....  .....
+
CONT3%       2259   00.18   VYMD             .....  .....
+
ALTN         2893   00.23   VTBU             .....  .....  ....
+
FINRES       3067   00.30                    .....  .....
+
ETOPS           0   00.00                    .....  .....
=
REQTOF      83519   11.05                    .....  ..... EIGHT THREE FIVE
+
ALTN DIFF   .....   .....
=
REQTOF      83600   11.05    (CORRECTED)
-
N.I.C.          0                            .....
+
ADDFU       .....   .....   POSS  29596L     .....  .....
+
CMD EXTRA   .....   .....
=
ACTTOF      83.6    11.05                    .....  .....
+
TAXI          .6                600/00.18    .....
=
BLOCK       84.2                TCAP 145024  .....  REM FUEL 7.9.. AT BKK
                                                    16:15 UTC
!
ZFW CORR PS 1000 REQTOF PS  361 / MS 1000 REQTOF MS 350
ONE FL BELOW     TRIP   PS  516 / TIME 09.52

-------------------------------------------------------------------------
                          ETOPS SUMMARY
-------------------------------------------------------------------------
      NO ETOPS AREA - ROUTE FULLY COVERED BY BORDER TIME CIRCLES

-------------------------------------------------------------------------
-------------------------------------------------------------------------
ADDITIONAL ETOPS FUEL WITH ICING COND:      0
NON-ICING CORRECTION:                       0
(IF NO ICING COND ANTICIPATED, N.I.C. MAY BE SUBTRACTED FROM REQTOF)
-------------------------------------------------------------------------
ANALYZED EXTRA FUEL SUMMARY
NO EXTRA FUEL DATA FOR THIS FLIGHT AVAILABLE

NO TANKERING RECOMMENDED (P) LOSS:   217 USD/TO




DAALE      NEXT LEG      -          STD
```

Wetterkarten





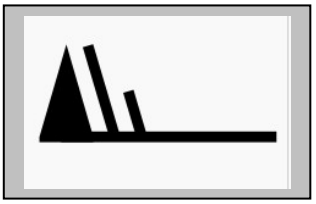
Windsymbole:

Sky Cover	Wind Shaft is direction wind is coming **from**
clear	Calm
1/8	1-2 knots (1-2 mph)
scattered	3-7 knots (3-8 mph)
3/8	8-12 knots (9-14 mph)
4/8	13-17 knots (15-20 mph)
5/8	18-22 knots (21-25 mph)
broken	23-27 knots (26-31 mph)
7/8	48-52 knots (55-60 mph)

overcast	73-77 knots (84-89 mph)
obscured	103-107 knots (119-123 mph)

Zur Erinnerung:

Der Schaft des Windpfeiles zeigt in die Richtung aus der der Wind kommt



Beispiel:
Wind von West nach Ost mit 65Kts

Überfluggenehmigungen

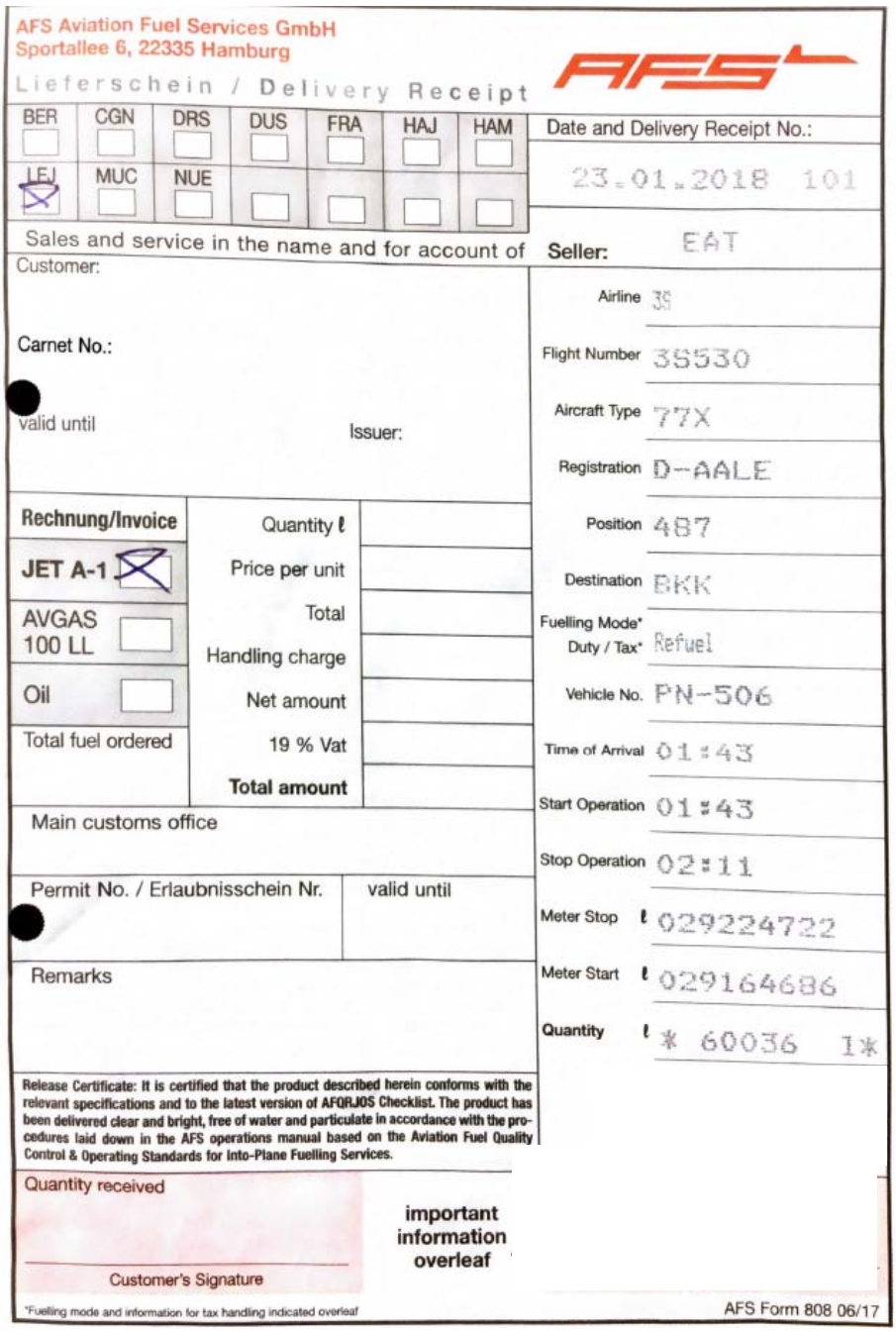
```
OVERFLIGHT PERMISSION

AFGHANISTAN YA2945/2017
AZERBAIJAN BY FPL
BANGLADESH CAAB/1714/83/AT/6850
GEORGIA BY FPL
INDIA 7 30 A 2017 IR
INDIA 7 30 A 2017 IR
MYANMAR ATS 25/23-GEN/SEP 2017/20 (S)
PAKISTAN HQCAA 1088 10B AT N R
THAILAND CAAT 08/9767
TURKEY BY FPL
UZBEKISTAN 09/17/243
```

Enroute Wetterprognose

```
11:14            WEATHER UPLINK

++++++++++
VTBS/BKK  BANGKOK/SUVARNABHUMI INTL
SA  231100 28005KT 200V320 8000 FEW020 31/21
Q1006 NOSIG;
FC  NIL
FT  230500 2306/2412 07005KT 9999 FEW030 BECMG
2310/2312 20010KT BECM
G
2320/2322 VRB02KT 7000 NSC BECMG 2400/2402
15010KT 9999 FEW030
PROB30 TEMPO 2402/2406 6000 RA FEW020 SCT035;
++++++++++
OAKB/KBL  HAMID KARZAI INTL/KABUL
SA  231050 VRB01KT 8000 NSC 12/M15 Q1014
NOSIG;
FC  NIL
FT  231105 2312/2412 VRB02KT 7000 NSC BECMG
2314/2315 2500 FU PROB40
2317/2321 1300 BECMG 2322/2324 4000 TEMPO
2402/2405 2000 BECMG
2407/2409 8000 NSW;
++++++++++
OPLA/LHE  LAHORE/ALLAMA IQBAL INTL
SA  231055 0[illegible]12KT 3000 RA SCT040 BKN100 12/09
Q1011/A29 85 TEMPO 040
10G25KT
1000 TSRA FEW030CB;
FC  NIL
FT  230945 2312/2418 05008KT 3000 FU FEW040
SCT100 TX20/2410Z TN06/24
02Z
TEMPO 2312/2316 36010G25KT 1000 TSRA FEW030CB
SCT040 BKN100 TEMPO
2402/2406 03005KT 1000 BR NSC FM240800 10006KT
4000 HZ NSC;
++++++++++
VIDP/DEL  DELHI/INDIRA GANDHI INTL
SA  231100 09008KT 1000 R28/1700 R29/1700 BR
SCT030 BKN100 16/12 Q100
9 NOSIG;
FC  230[illegible]0 2309/2318 07008KT 1500 BR -RA
SCT030 BKN100 TEMPO 2309/231
3
24020KT 1000 TSRA FEW030CB OVC080;
FT  230500 2306/2318 13005G15KT 1200 HZ SCT030
FEW035CB OVC080 TEMPO
2307/2315 12015G25KT 1000 -TSRA BECMG
2315/2317 36004KT 0500 BR
-RA FEW035 SCT100;
```

Treibstoff

Der folgende Beleg zeigt die Tankmenge für den Flug Leipzig - Bangkok



AFS Aviation Fuel Services GmbH
Sportallee 6, 22335 Hamburg

Lieferschein / Delivery Receipt

BER	CGN	DRS	DUS	FRA	HAJ	HAM
LEJ	MUC	NUE				

Date and Delivery Receipt No.: 23.01.2018 101

Sales and service in the name and for account of Seller: EAT

Customer:

Carnet No.:

valid until Issuer:

Rechnung/Invoice	Quantity ℓ	
JET A-1 X	Price per unit	
AVGAS 100 LL	Total	
Oil	Handling charge	
Total fuel ordered	Net amount	
	19 % Vat	
	Total amount	

Main customs office

Permit No. / Erlaubnisschein Nr. | valid until

Remarks

Airline	3S
Flight Number	3S530
Aircraft Type	77X
Registration	D-AALE
Position	487
Destination	BKK
Fuelling Mode* Duty / Tax*	Refuel
Vehicle No.	PN-506
Time of Arrival	01:43
Start Operation	01:43
Stop Operation	02:11
Meter Stop ℓ	029224722
Meter Start ℓ	029164686
Quantity ℓ	* 60036 1*

Release Certificate: It is certified that the product described herein conforms with the relevant specifications and to the latest version of AFQRJOS Checklist. The product has been delivered clear and bright, free of water and particulate in accordance with the procedures laid down in the AFS operations manual based on the Aviation Fuel Quality Control & Operating Standards for Into-Plane Fuelling Services.

Quantity received

Customer's Signature

important information overleaf

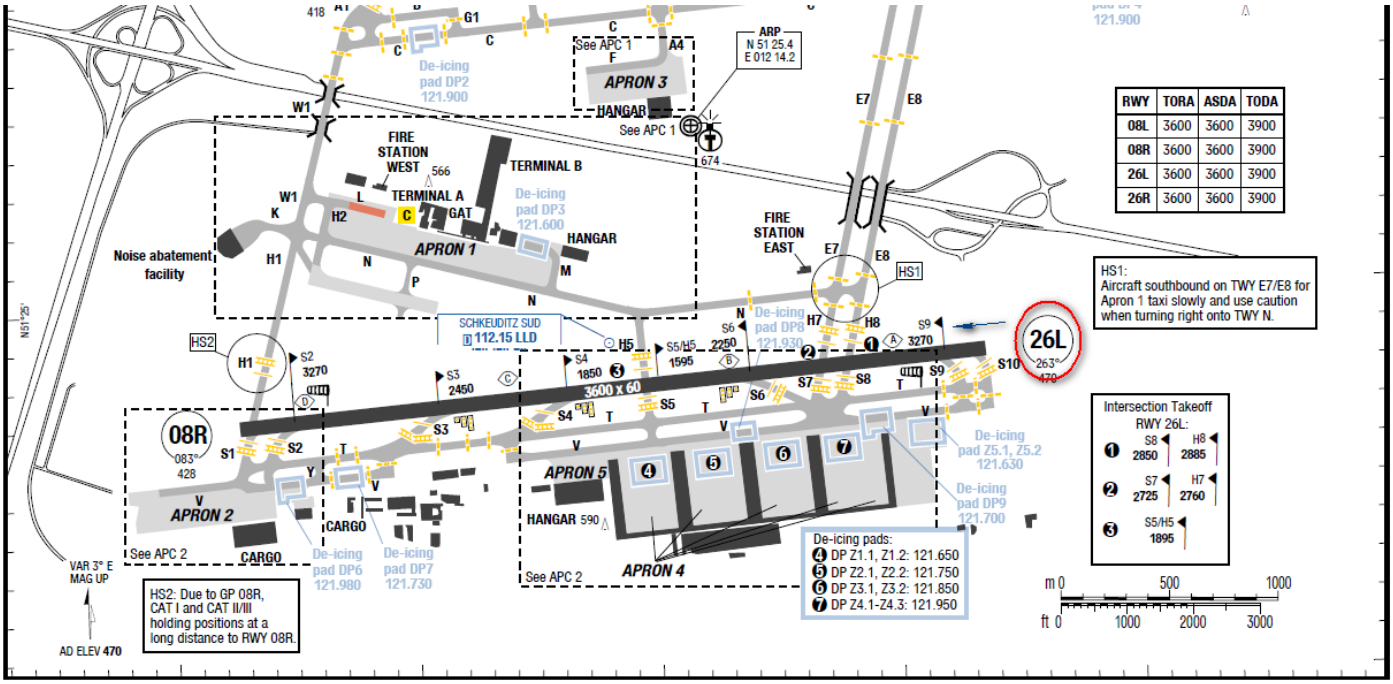
*Fuelling mode and information for tax handling indicated overleaf

AFS Form 808 06/17

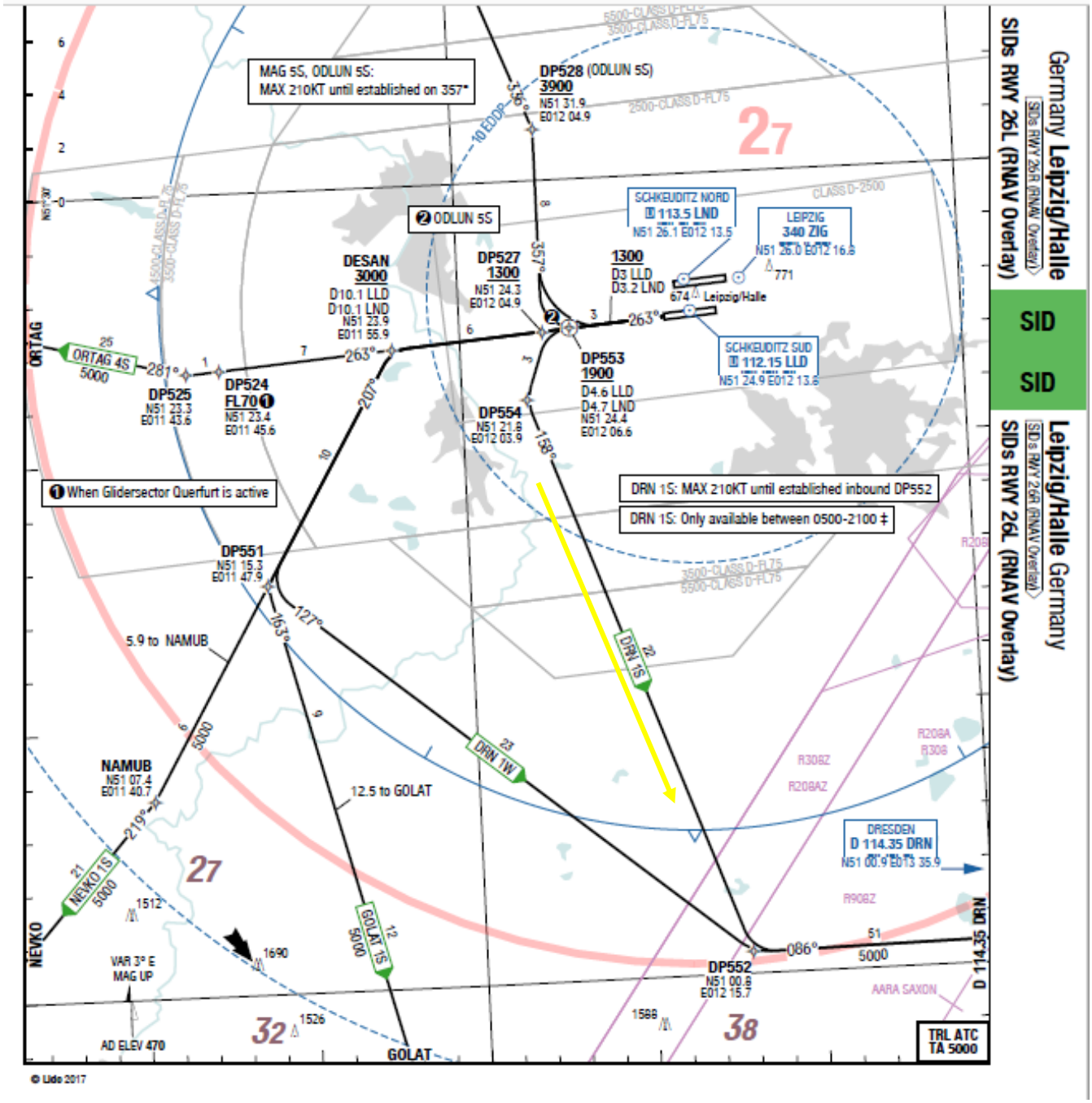
Leipzig Departure

Departure Clearance via Datalink:

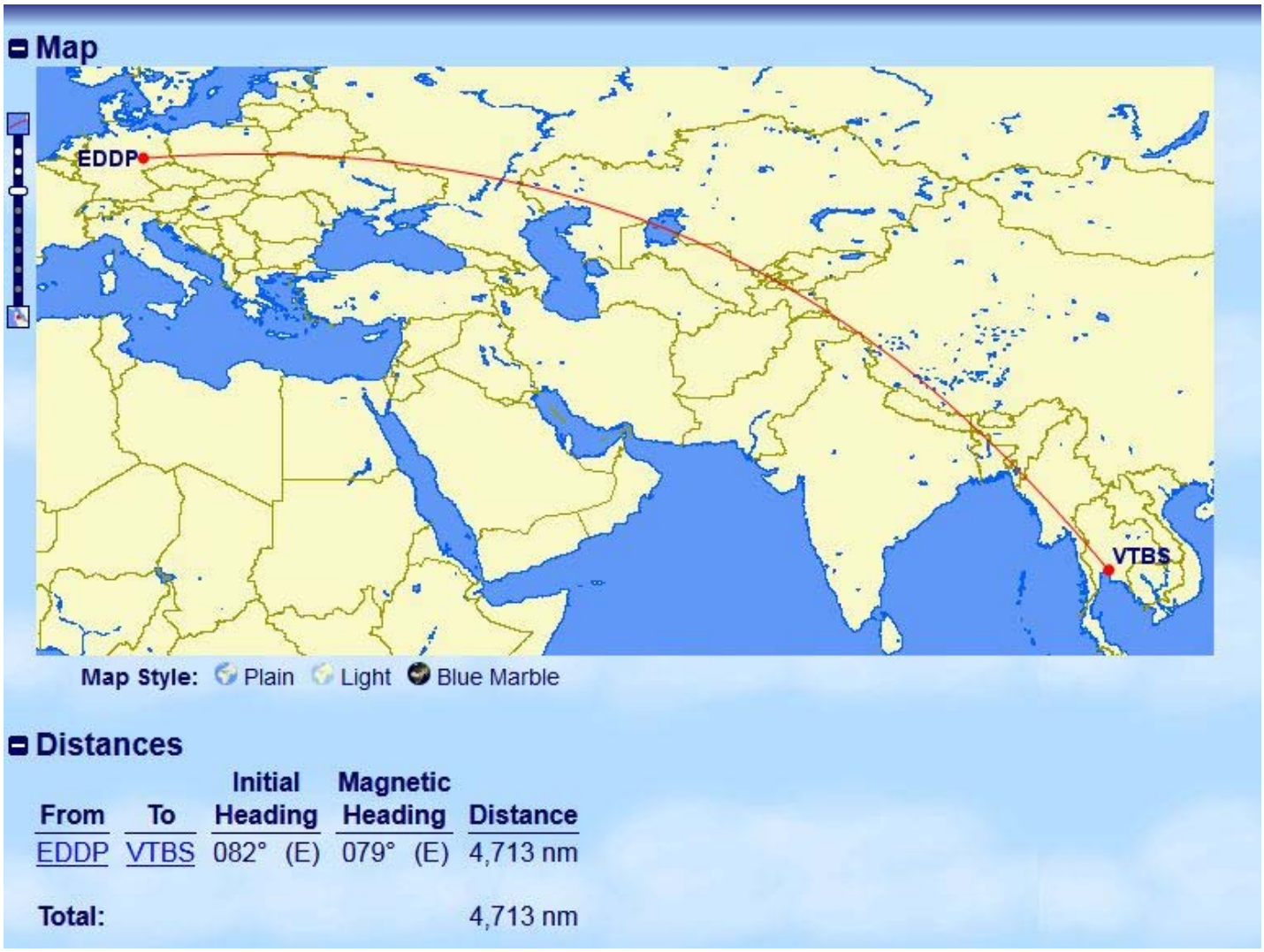
```
----------
0556z DEPARTURE CLEARANCE          DATE:   180123
                                   TAIL NO:  D-AALE

0555 180123 EDDP PDC 001
BOX530 CLRD TO VTBS OFF 26L VIA DRN1S
SQUAWK 3614 ADT MDI NEXT FREQ 121.800 ATIS A
FOR STARTUP CALL 121.800 GUTEN MORGEN
---- RESPONSE 0556z ----
 ACCEPTED


----------
0557z FLIGHT SYSTEM MESSAGE        DATE:   180123
                                   TAIL NO:  D-AALE

0556 180123 EDDP
BOX530 CDA RECEIVED
CLEARANCE CONFIRMED
```



Departure Route DRN1S



Übersicht Flugroute EDDP-VTBS (Großkreis)

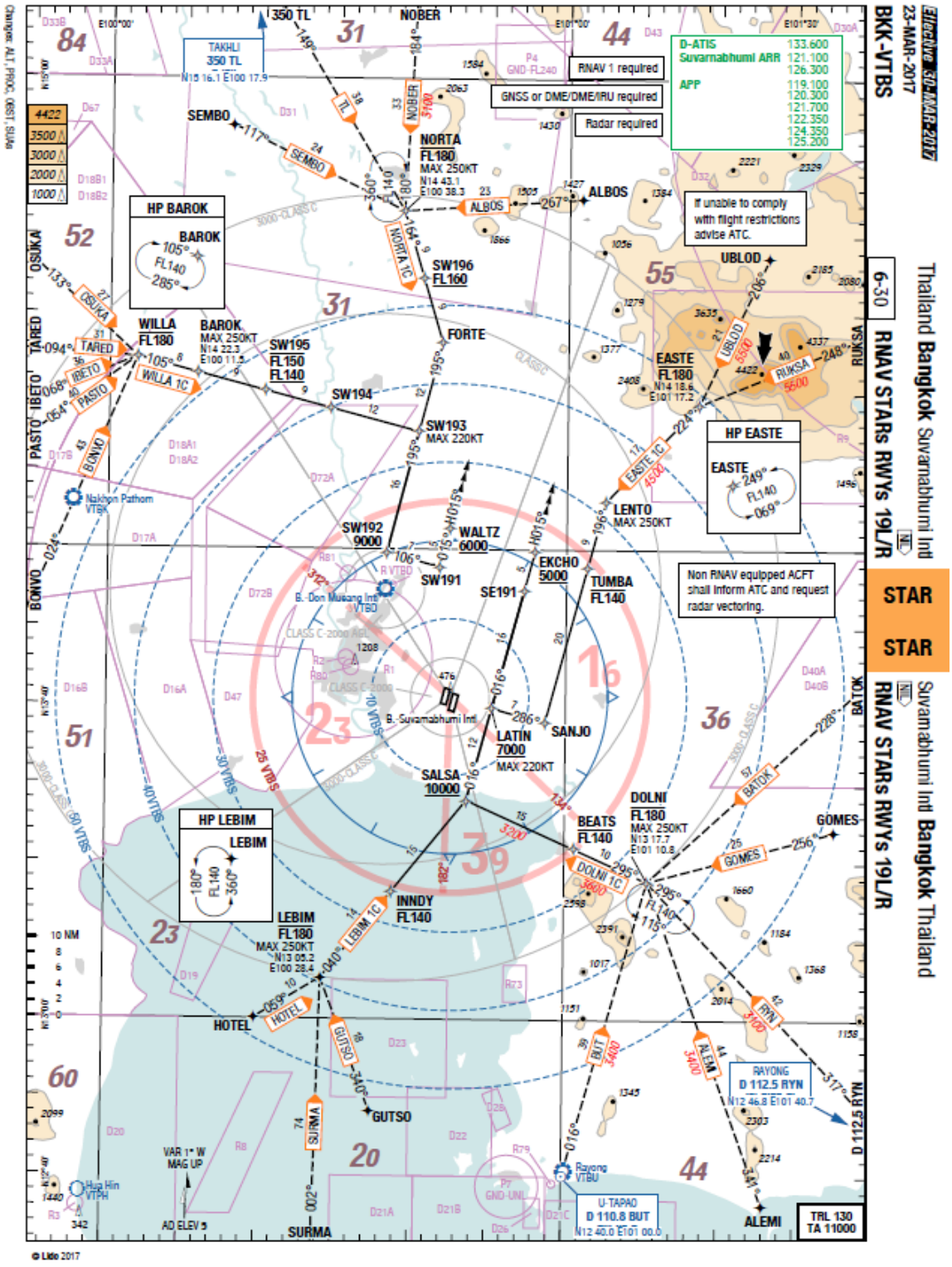


Great Circle Mapper

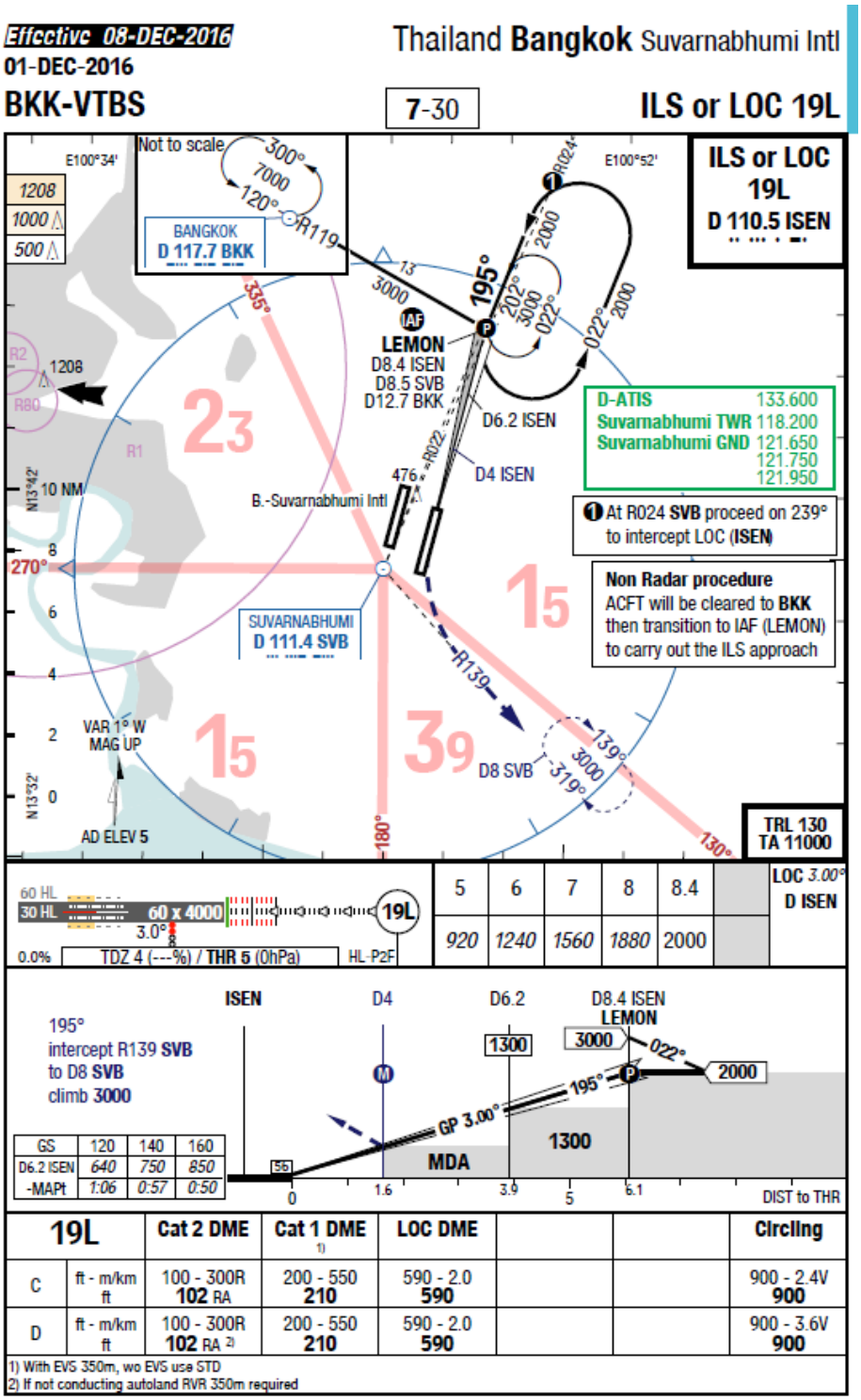
Dies ist die Großkreisentfernung mit 4713nm

Die Flugstrecke laut Flugplan betrug 5032nm (Reale Flugstecke siehe Seite 6 – GPS Plot)

Bangkok Arrival via Waltz then Vectors to LEMON (see next page)



```
----------
1503z ATIS                                DATE:   180123
                                          TAIL NO:  D-AALE

VTBS ARR ATIS X
1500Z VTBS ATIS INFO X
1500Z ILS APCH RWY19L  RWY-IN-USE 19  AFT ABRN
, ALL DEPARTING ACFT
SHALL  CTC 119.25 , , 21005KT 7000 NSC 28/22
Q1008 A2978 NSG ADZ
VTBD  APCH OR VTBS GND ON INITIAL CONTACT THAT
YOU HAVE X
```



19L		Cat 2 DME	Cat 1 DME 1)	LOC DME			Circling
C	ft - m/km ft	100 - 300R **102** RA	200 - 550 **210**	590 - 2.0 **590**			900 - 2.4V **900**
D	ft - m/km ft	100 - 300R **102** RA 2)	200 - 550 **210**	590 - 2.0 **590**			900 - 3.6V **900**

1) With EVS 350m, wo EVS use STD
2) If not conducting autoland RVR 350m required

Zusammenfassung des Fluges

Flugzeug:	**Boeing B777F**
Kennung:	**D-AALE**
Flugnummer:	**3S530**
Datum:	**26.1.2018**
Flugzeit:	**16h:08min**
Entfernung:	**5032nm (9319km)**
Treibstoff:	**84,2t**
Gewicht:	**TOW 305,3t**
Startbahn:	**26L in EDDP**
SID EDDP:	**DRN1S**
APPR VTBS:	**Waltz / Vectors Lemon**
Landebahn:	**19L in VTBS**

LEG 2 Bangkok – Singapur

Routing → Bangkok (VTBS) – Singapur (WSSS)

```
(FPL-BOX530-IS
-B77L/H-SDE2E3GHIJ4J5M1RWXY/LB1D1
-VTBS1825
-N0496F330 KIGOB Y11 PIDEL M904 UPRON Q803 ELALO
-WSSS0147 WMKK
```

Ausweichflugplätze (Alternates):

Es standen 2 Alternates zur Auswahl:

ICAO Code	FAA or IATA Code	Town or CIty	State or Province	Airport Name	Country
WMKK	KUL	Sepang/Kuala Lumpur		[Kuala Lumpur Intl]	Malaysia

ICAO Code	FAA or IATA Code	Town or CIty	State or Province	Airport Name	Country
WMKP	PEN	George Town (Penang)	Malaya	[Penang Intl]	Malaysia

```
FLIGHT PLAN TO 1ST ALTERNATE
-----------------------------------------------------------------------
REM   W/V    GS/TAS TP TMP LVL FUEL   RF/   BO POSITION          TIME
   LEG       AVTT   MORA SPD     CHECK            -BDRY AWY       LEGT
-----------------------------------------------------------------------
    56                036 310 CLB                          MASBO2E    10
152   06/015           54 -18            5.4/  3.4 TOC                0010
    36        302     036 296                              MASBO2E     5
116   06/014 455/447 53 -20             4.9/  3.9 MASBO              0015
     6        296     037 295                              A457        0
110   06/014 453/447 53 -20 260         4.8/  4.0 TOD                0015
    10                037 300 DES                          A457        2
100   05/018           53 -17            4.8/  4.0 GUPTA              0017
   100                056 300 DES                          GUPTA1V    22
000   24/005           53                3.8/  5.0 WMKK/32R           0039

FLIGHT PLAN TO 2ND ALTERNATE
-----------------------------------------------------------------------
REM   W/V    GS/TAS TP TMP LVL FUEL   RF/   BO POSITION          TIME
   LEG       AVTT   MORA SPD     CHECK            -BDRY AWY       LEGT
-----------------------------------------------------------------------
    65                048     CLB                          AROSO2E    11
285   08/015           55 -25            7.2/  3.7 AROSO              0011
    35                056 830 CLB                          Y339        4
250   12/028           54 -43            6.3/  4.6 TOC                0015
    23        294     056 839                              Y339        3
227   12/028 521/494 53 -46             6.0/  4.9 GEMAS              0018
    80        306     058 839                              B466        9
147   13/029 521/494 53 -46             4.9/  5.9 VBA                0027
     3        301     039 839                              B466        0
145   13/029 523/494 53 -46 360         4.9/  6.0 TOD                0027
    28                039 300 DES                          B466        4
116   07/014           53 -35            4.8/  6.0 SUKAT              0031
    38                026     DES                          A457        5
078   08/014           53 -12            4.7/  6.1 TEPUS              0036
    73                045     DES                          A457       17
005   12/004           53 +24            4.0/  6.9 VPG                0053
     5                042 300 DES                          DCT         2
000   10/003           53                3.8/  7.0 WMKP/04            0055
-----------------------------------------------------------------------
REMARKS:
-----------------------------------------------------------------------
```

Original OFP BOX 530 Bangkok – Singapur

– MASTER –

3S 530/26 JAN/BKK-SIN Page 1

[OFP]

ATIS D-ATIS

3S530 / 26JAN OFP 7/0/1 DAALG 101.2 77X
TKOF ALTN

	SKD	EST BLOCK	FLTT	EST	ACT	CTOT
VTBS/BKK	1825	1817	1845		1838	
WSSS/SIN	2055	2035	2042		2029	
HRS	0230	0218	0157		0151	

ELEVATION 4
ROUTE DEFRTE
COST INDEX 82
SPEED ECON
TTL DIST 843
AVGE WC M008

			LOAD		ZFW	TOW	LW
ADDFU	DOW	UNDR	22115Z	MAL 248115	347450		260815
0L	141504	PTTL	84496	PLN 226000	249644		234781
				ACT 223300	241000		232200

A~~/C~~ OFF A/~~I~~ ON WET/CONT ATM 192 2/53 FLAPS 5 V1 157 VR 165 V2 165
5 153 164 165

ATC CLR 7231 192 K160B 17 192 2/53

REM LEG	W/V AVTT	GS/TAS MORA	TP SPD	TMP	LVL	FUEL CHECK	RF/	BO	POSITION -BDRY AWY	TIME LEGT
						24.3				
843						23.6/		0.7	VTBS/19R 17	0000
38		026	310	CLB					KIGOB1G	8
805	19/004	55	-06			20.8/		3.5	KIGOB	0008
28		029							Y11	3
777	23/006	55	-22			19.8/		4.5	BUT	0011
19		028							Y11	3
758	19/010	55	-33			19.3/		5.0	PIDEL	0014
8		020	830	CLB					M904	1
750	19/016	55	-36	330		19.1/		5.3	T O C	0015
10	164	020	832							1
740	18/016	482/498 55	-38			18.9/		5.4	DIPUN	0016
94	164	020	832							12
646	16/017	480/498 52	-38			17.5/		6.9	SIRAT	0028
81	164	020	832			16,5		7,9		10
565	14/018	480/498 52	-38			16.2/		8.1	TONIK	0038
154	161	020	831			+0,3		-0,2		19
411	11/024	481/496 52	-38			13.9/		10.4	TIDAR	0057
20	145	020	831						-WSJC	2
391	11/024	478/496 52	-38			13.6/		10.7	ODONO	0059
33	145	020	831						M904	5
358	10/025	478/496 52	-38			13.1/		11.2	UPRON	0104
87	154	020	830			12,2		12,3	Q803	10
271	10/023	481/496 55	-38			11.8/		12.5	IPDOL	0114
16	139	020	830			+0,4		-0,2	PIBAP	2
255	10/023	478/496 54	-38			11.5/		12.8	KEXOL	0116
36	139	020	830						Q803	5
219	10/022	477/496 53	-38			11.0/		13.3	ELALO	0121
79	191	049	829						ELALO1A	10
140	10/021	493/496 53	-38	330		9.8/		14.5	T O D	0131
12			300						-WSJC	2
128						9.8/		14.5	BDRY	0133
124									-WMFC	23
4						8.9/		15.4	BDRY	0156
4		049	300	DES					-WSJC ELALO1A	1
0	24/008					8.8/		15.5	WSSS/02L	0157

1838

49/47 -2

16/16

52/52 +0

1

3S 530/26 JAN/BKK-SIN

ALTERNATE SUMMARY

	ALTN	DIST	LVL	WC	TIME	FUEL	VIA
	WMKK/32R	208	260	M001	0039	4955	MASBO A457 GUPTA GUPTA1V
INFO/WMKP/04		350	360	P009	0055	7025	AROSO Y339 GEMAS B466
				P0016		P2071	SUKAT A457 VPG DCT
INFO/VTSP/27		571	360	P015	0121	10038	AROSO Y339 GEMAS B466
				P0042		P5082	SUKAT A457 VPG Y351 DUBAX R325 OSVIP DCT ROMBO ROMBO1D
INFO/WIMM/05		381	360	P011	0058	7427	MASBO A457 GUPTA Y340
				P0020		P2473	SALAX SALAX1E

FLIGHT PLAN TO 1ST ALTERNATE

REM LEG	W/V AVTT	GS/TAS MORA	TP	TMP	LVL	FUEL CHECK	RF/	BO	POSITION -BDRY	AWY	TIME LEGT
56		036	310	CLB						MASBO2E	10
152	06/015	54	-18			5.4/	3.4	TOC			0010
36		036	296							MASBO2E	5
116	06/014	455/447 53	-20			4.9/	3.9	MASBO			0015
6		037	295							A457	0
110	06/014	453/447 53	-20	260		4.8/	4.0	TOD			0015
10		037	300	DES						A457	2
100	05/018	53	-17			4.8/	4.0	GUPTA			0017
100		056	300	DES						GUPTA1V	22
000	24/005	53				3.8/	5.0	WMKK/32R			0039

FLIGHT PLAN TO 2ND ALTERNATE

REM LEG	W/V AVTT	GS/TAS MORA	TP	TMP	LVL	FUEL CHECK	RF/	BO	POSITION -BDRY	AWY	TIME LEGT
65		048		CLB						AROSO2E	11
285	08/015	55	-25			7.2/	3.7	AROSO			0011
35		056	830	CLB						Y339	4
250	12/028	54	-43			6.3/	4.6	TOC			0015
23		294	056	839						Y339	3
227	12/028	521/494 53	-46			6.0/	4.9	GEMAS			0018
80		306	058	839						B466	9
147	13/029	521/494 53	-46			4.9/	5.9	VBA			0027
3		301	039	839						B466	0
145	13/029	523/494 53	-46	360		4.9/	6.0	TOD			0027
28		039	300	DES						B466	4
116	07/014	53	-35			4.8/	6.0	SUKAT			0031
38		026		DES						A457	5
078	08/014	53	-12			4.7/	6.1	TEPUS			0036
73		045		DES						A457	17
005	12/004	53	+24			4.0/	6.9	VPG			0053
5		042	300	DES						DCT	2
000	10/003	53				3.8/	7.0	WMKP/04			0055

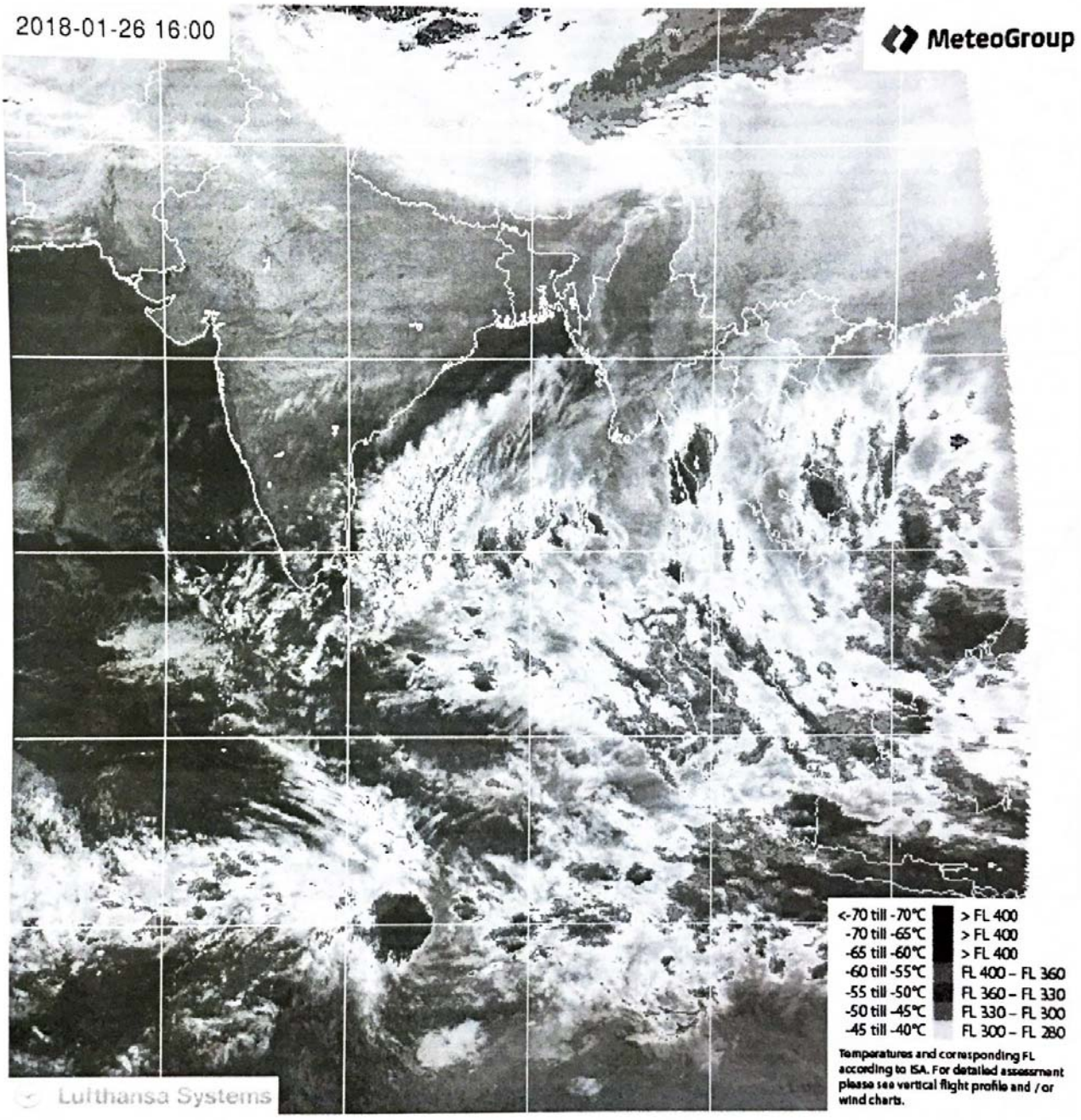
REMARKS:

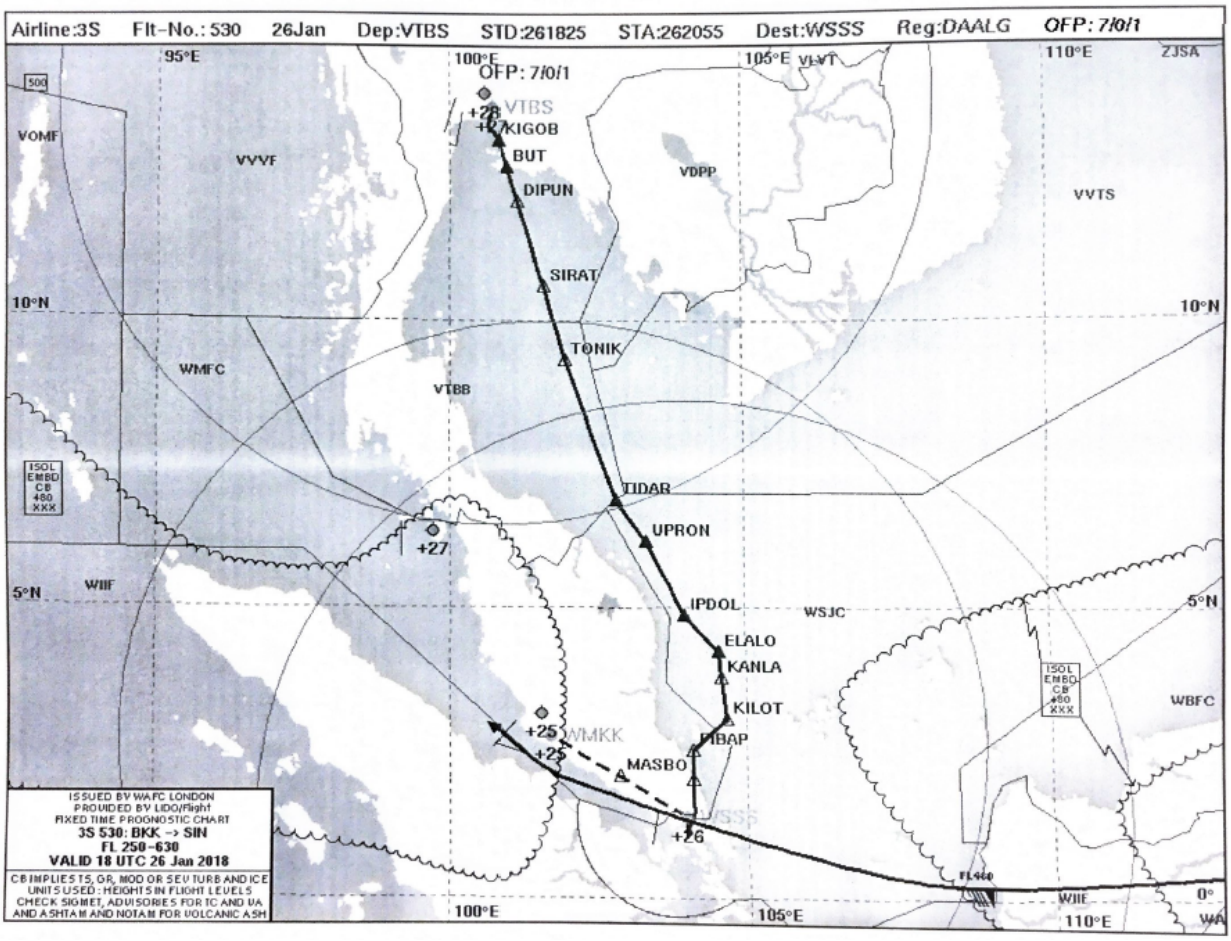
3S 530/26 JAN/BKK-SIN Page 3

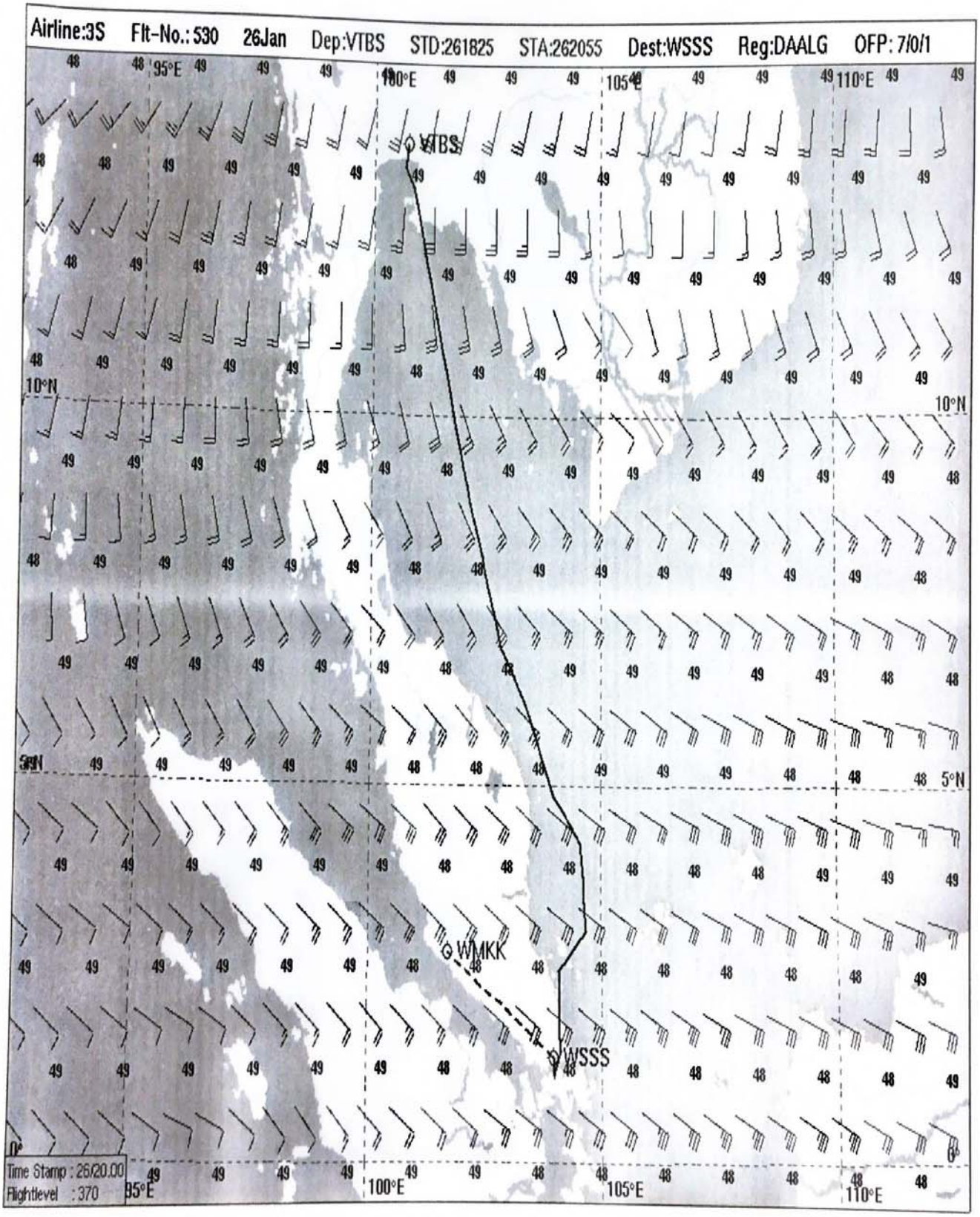
```
TRIP          14863  01.57                  .....  .....
+
CONT5%          743  00.06                  .....  .....
+
ALTN     5,0   4955  00.39  WMKK            .....  .....  ....
+
FINRES   3,1   3083  00.30                  .....  .....
+
ETOPS             0  00.00                  .....  .....
=
REQTOF        23644  03.12                  .....  ..... TWO THREE SIX
+
ALTN DIFF     ...-...  ...-...
=
REQTOF        23700  03.12  (CORRECTED)
-
N.I.C.            0                         .....
+
ADDFU         ...-...  ...-...  POSS  26034L  .....  .....
+
CMD EXTRA     ...-...  ...-...
=
ACTTOF        23.7  03.12                   .....  .....
+
TAXI          1..0          1000 ~~667~~/00.20  .....
=
BLOCK         24.7          TCAP 145024   .....  REM FUEL 8,9 ..... AT SIN ....
!
ZFW CORR PS 1000 REQTOF PS   64 / MS 1000 REQTOF MS 69
ONE FL BELOW     TRIP   PS  151 / TIME 01.57

-----------------------------------------------------------------------
                              ETOPS SUMMARY
-----------------------------------------------------------------------
      NO ETOPS AREA - ROUTE FULLY COVERED BY BORDER TIME CIRCLES

-----------------------------------------------------------------------
-----------------------------------------------------------------------
ADDITIONAL ETOPS FUEL WITH ICING COND:       0
NON-ICING CORRECTION:                        0
(IF NO ICING COND ANTICIPATED, N.I.C. MAY BE SUBTRACTED FROM REQTOF)
-----------------------------------------------------------------------
ANALYZED EXTRA FUEL SUMMARY
NO EXTRA FUEL DATA FOR THIS FLIGHT AVAILABLE

NO TANKERING RECOMMENDED (P) LOSS:   35 USD/TO
```

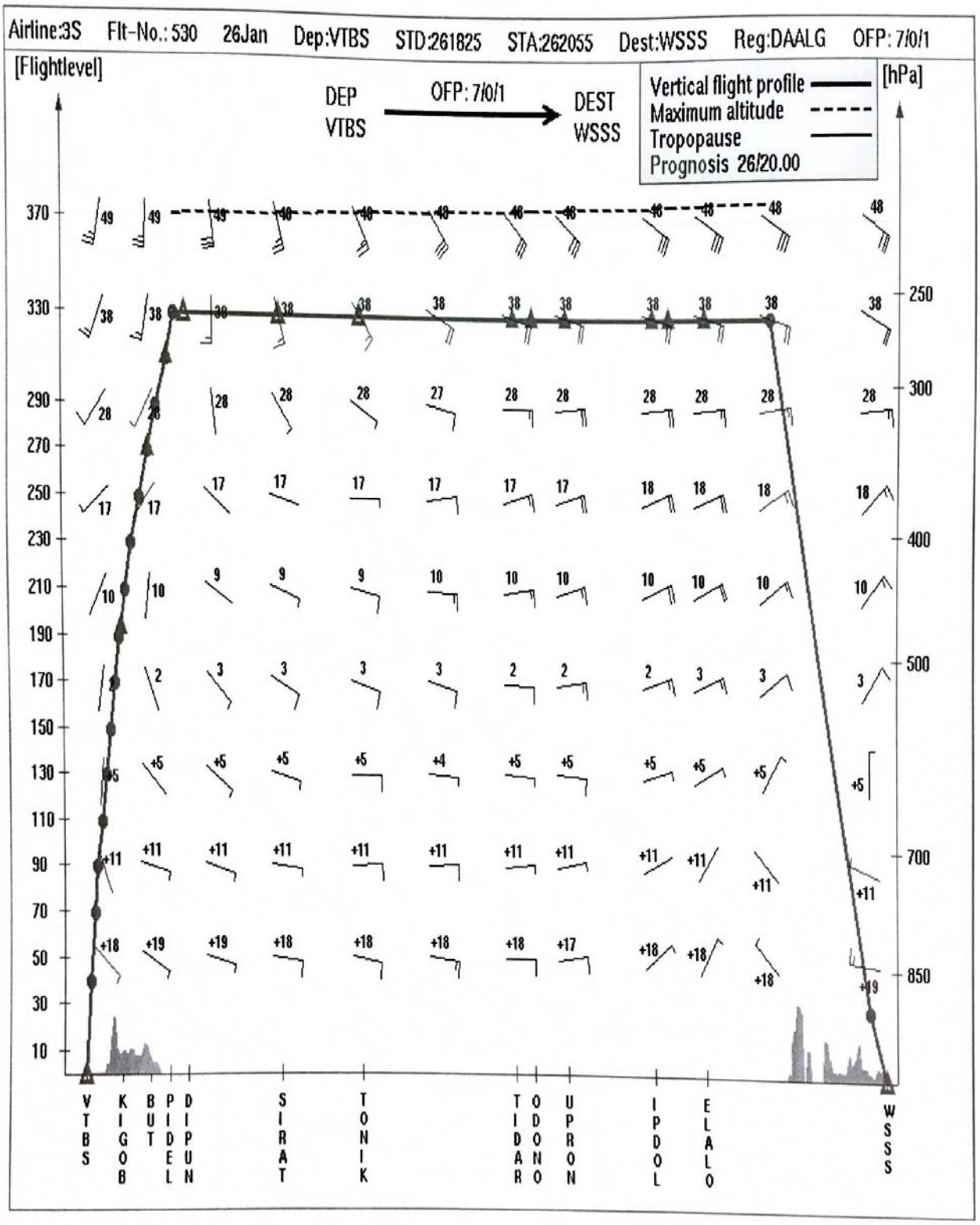
3

Wetterkarten




Airline:3S Flt-No.: 530 26Jan Dep:VTBS STD:261825 STA:262055 Dest:WSSS Reg:DAALG OFP: 7/0/1
95°E
100°E
105°E
110°E
OFP: 7/0/1
VTBS
KIGOB
BUT
DIPUN
SIRAT
TONIK
TIDAR
UPRON
IPDOL
ELALO
KANLA
KILOT
FIBAP
MASBO
WSSS
+28
+27
+25
+26
VOMF
VVVF
VDPP
VVTS
VLVT
ZJSA
WMFC
VTBB
WIIF
WSJC
WBFC
WMKK
10°N
5°N
0°
ISOL EMBD CB 480 XXX
ISSUED BY WAFC LONDON
PROVIDED BY LIDO/Flight
FIXED TIME PROGNOSTIC CHART
3S 530: BKK -> SIN
FL 250-630
VALID 18 UTC 26 Jan 2018
CB IMPLIES TS, GR, MOD OR SEV TURB AND ICE
UNITS USED: HEIGHTS IN FLIGHT LEVELS
CHECK SIGMET, ADVISORIES FOR TC AND VA
AND ASHTAM AND NOTAM FOR VOLCANIC ASH


Airline:3S Flt-No.:530 26Jan Dep:VTBS STD:261825 STA:262055 Dest:WSSS Reg:DAALG OFP: 7/0/1
VTBS
WMKK
WSSS
10°N
5°N
95°E
100°E
105°E
110°E
Time Stamp : 26/20.00
Flightlevel : 370


Airline:3S Flt-No.: 530 26Jan Dep:VTBS STD:261825 STA:262055 Dest:WSSS Reg:DAALG OFP: 7/0/1
[Flightlevel]
DEP VTBS
OFP: 7/0/1
DEST WSSS
Vertical flight profile
Maximum altitude
Tropopause
Prognosis 26/20.00
[hPa]
370
330
290
270
250
230
210
190
170
150
130
110
90
70
50
30
10
250
300
400
500
700
850
VTBS KIGOB BUT PIDEL DIPUN SIRAT TONIK TIDAR TODNO UPRON IPDOL ELALO WSSS

Überfluggenehmigungen:

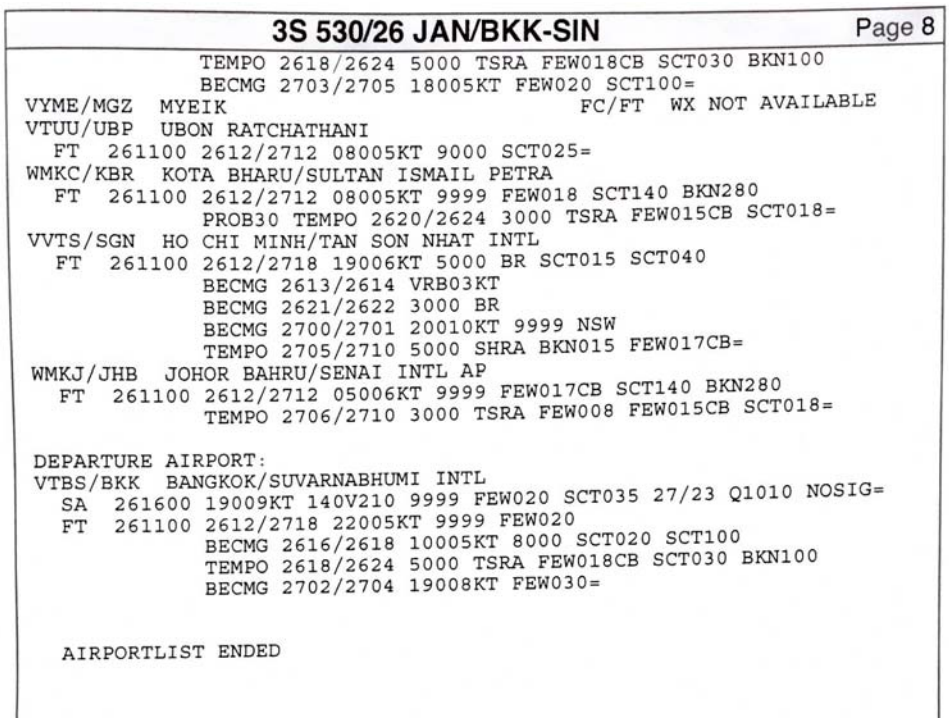
OVERFLIGHT PERMISSION

MALAYSIA DGCA AT 8306 09 17
SINGAPORE
THAILAND CAAT 08/9767

Airport Wetterliste:

3S 530/26 JAN/BKK-SIN Page 7

```
[ Airport WX List ]
-------------------------------------------------------------------
VTBS --> WSSS    QY530 / 26Jan2018
LIDO/WEATHER SERVICE       DATE : 26Jan2018   TIME : 16:35 UTC

AIRMETs:
  No Wx data available

SIGMETs:
WIIF  JAKARTA FIR
  WS  SIGMET 15 VALID 261700/262030 WIII- WIIZ JAKARTA FIR
              EMBD TS OBS WI S0829 E10850 - S0858 E10850 - S0958
              E10455 - S0926 E10324 - S0743 E10207 - S0707 E10405 -
              S0829 E10850 TOP FL530 MOV NE 5KT NC=

Tropical Cyclone SIGMETs:
  No Wx data available

Volcanic Ash SIGMETs:
  No Wx data available

DESTINATION AIRPORT:
WSSS/SIN  SINGAPORE/CHANGI
  SA  261630 01005KT 320V060 9999 FEW016 BKN160 26/25 Q1008 NOSIG=
  FT  261100 2612/2718 35007KT 9999 FEW018CB SCT020
              TEMPO 2706/2710 3000 TSRA FEW012CB BKN015=

DESTINATION ALTERNATE:
WMKK/KUL  KUALA LUMPUR/SEPANG INTL
  SA  261600 29005KT 240V330 9999 FEW017CB BKN140 BKN280 25/24
              Q1009 NOSIG=
  FT  261100 2612/2718 02005KT 9999 FEW017CB SCT140 BKN280
              PROB30 TEMPO 2620/2700 3000 TSRA FEW015CB SCT018
              TEMPO 2706/2710 3000 TSRA FEW008 FEW015CB SCT018=
WMKP/PEN  PENANG INTL
  SA  261600 11005KT 080V140 9000 FEW025 SCT140 BKN270 27/23 Q1009
              NOSIG=
  FT  261100 2612/2712 03005KT 9000 FEW020 SCT140 BKN270=
VTSP/HKT  PHUKET INTL
  SA  261600 00000KT 8000 TS FEW018CB SCT020 25/23 Q1009 NOSIG=
  FT  261100 2612/2718 VRB03KT 9000 FEW020
              TEMPO 2612/2616 30010G20KT 5000 TSRA FEW018CB SCT020
              BKN100
              BECMG 2622/2624 08010KT 9999
              TEMPO 2710/2714 VRB10G20KT 3000 TSRA FEW018CB SCT020
              BKN100
              BECMG 2714/2716 VRB03KT=
WIMM/KNO  MEDAN/KUALANAMU INTL
  SA  261400 22003KT 2500 BR SCT018 24/23 Q1008=
  FT  261100 2612/2712 VRB10KT 2000 TSRA FEW015CB BKN016
              BECMG 2613/2615 3000 BR SCT017
              BECMG 2703/2705 34010KT 9999 NSW=

ENROUTE AIRPORT(S):
VTBU/UTP  RAYONG/U-TAPAO PATTAYA INTL
  FT  261100 2612/2712 17008KT 7000 FEW020 SCT100
              TEMPO 2612/2616 FEW018CB
              BECMG 2616/2618 24004KT 5000 BR=
VTBD/DMK  BANGKOK/DON MUEANG INTL
  FT  261100 2612/2718 18005KT 9000 FEW020 SCT035
              BECMG 2616/2618 12005KT
```



3S 530/26 JAN/BKK-SIN Page 8

```
              TEMPO 2618/2624 5000 TSRA FEW018CB SCT030 BKN100
              BECMG 2703/2705 18005KT FEW020 SCT100=
VYME/MGZ  MYEIK                              FC/FT  WX NOT AVAILABLE
VTUU/UBP  UBON RATCHATHANI
  FT  261100 2612/2712 08005KT 9000 SCT025=
WMKC/KBR  KOTA BHARU/SULTAN ISMAIL PETRA
  FT  261100 2612/2712 08005KT 9999 FEW018 SCT140 BKN280
              PROB30 TEMPO 2620/2624 3000 TSRA FEW015CB SCT018=
VVTS/SGN  HO CHI MINH/TAN SON NHAT INTL
  FT  261100 2612/2718 19006KT 5000 BR SCT015 SCT040
              BECMG 2613/2614 VRB03KT
              BECMG 2621/2622 3000 BR
              BECMG 2700/2701 20010KT 9999 NSW
              TEMPO 2705/2710 5000 SHRA BKN015 FEW017CB=
WMKJ/JHB  JOHOR BAHRU/SENAI INTL AP
  FT  261100 2612/2712 05006KT 9999 FEW017CB SCT140 BKN280
              TEMPO 2706/2710 3000 TSRA FEW008 FEW015CB SCT018=

DEPARTURE AIRPORT:
VTBS/BKK  BANGKOK/SUVARNABHUMI INTL
  SA  261600 19009KT 140V210 9999 FEW020 SCT035 27/23 Q1010 NOSIG=
  FT  261100 2612/2718 22005KT 9999 FEW020
              BECMG 2616/2618 10005KT 8000 SCT020 SCT100
              TEMPO 2618/2624 5000 TSRA FEW018CB SCT030 BKN100
              BECMG 2702/2704 19008KT FEW030=


  AIRPORTLIST ENDED
```

Load Sheet

```
RSYSDBBECHFBG
AGM
AN D-AALG/MA 932A
-  QUANPOVQY~1WAB01112233
LDS / DAALG / 3S530 / REF=15PMW
LOADSHEET - KGS              EDNO 1
BKK SIN      3S530/26         DAALG
B777F        2/5/0         26JAN18

WEIGHTS
ZFW ACT 223266 Max        248115
TOF      23700
TOW ACT 246966 Op. Max    271815
TRIP     14863
LAW ACT 232103 Max        260815 L

BALANCE AND SEATING
BW       141504  DOW      141504
BI        36,60  DOI       36,60
LIZFW     27,62  MACZFW    21,0
LITOW     27,44  MACTOW    21,8
LILAW     27,32  MACLAW    21,2

TOTAL TRAFFIC LOAD          81262
UNDERLOAD BEFORE LMC        24849
LATERAL IMBALANCE             0,1

CAPTAINS INFORMATION BEFORE LMC
ZFWLIM: FWD +26,65 / AFT +50,77

LMC                          TOTAL
DEST   SPEC   CL/CPT          +/-   WGT / I
```

Treibstoff

Der folgende Beleg zeigt die Tankmenge für den Flug Bangkok - Singapur

Suvarnabhumi International Airport **AIRLINE**

ASIG (Thailand) Co., Ltd.
36/9-10 Chaengwattana Road., Thungsonghong, Laksi, Bangkok 10210 Thailand.
Tel. 02-327-3293 Fax. 02-327-3298 TAX ID. 0105545080529

DELIVERY RECEIPT

Customs Status

Inclusive / Exclusive

Customer Statement

Delivered Unmarked and Duty Free as fuel for aircraft engines only.
Customs permission must be obtained before diversion to alternative use.

Certificate of Conformity

Certified that the whole of the supplies detailed Herein have been inspected, tested and unless Stated above conform in all respects with the Requirements of the specification / contract / Order.

The quality control arrangements adopted in respect of these supplies concur with and conform to the Aviation Fuel Quality Requirements for Jointly Operated Systems Check List, Issue as stated on this ticket

CERTIFIED WATER AND SEDIMENT CHECKS COMPLETED IN ACCORDANCE WITH A S I G Ltd. QUALITY CONTROL MANUAL.

For and on behalf of ASIG (Thailand) Co., Ltd.

RECEIVED STATED QUANTITIES AND CONFIRMED DESTI

PILOT / AIRLINE REPRESENTATIVE

Density limits for Jet A1are
At 15 deg. C

ASIG personnel will make a
available for the customer to
fuelling operation. ASIG pe
measure density on the customers behalf unless prior agreement has been reached with the contract holder.

For Defuel supplies, which are subsequently returned to the Airline, the whole of the certification may not apply.

Suvarnabhumi Airport
Date : 27/01/2018

Ticket No : 0271901

Supplier : PTT
Service : FUELLING
Product : JET A-1

Client/Customer : Aerologic
IATA Code : 3S
Payment Type : CONTRACT

Flight No: 3S030
Reg : D-AALG Aircraft: B772
From : LEJ Final : SIN

Delivery Details
Times: Standby Start End
00:00 00:20 00:50
Operator: 37 Name: Arthit Ratchakot

Stand No: 519
START FINISH FAL

Vehicle No: A8-05 Pit No: HP5198
Meter 1 73216640 73238740 22100

Total (L): 22100

EXTERNAL FLIGHT: Y DOMESTIC CUST: N
VAT Incl: N Duty Incl: N

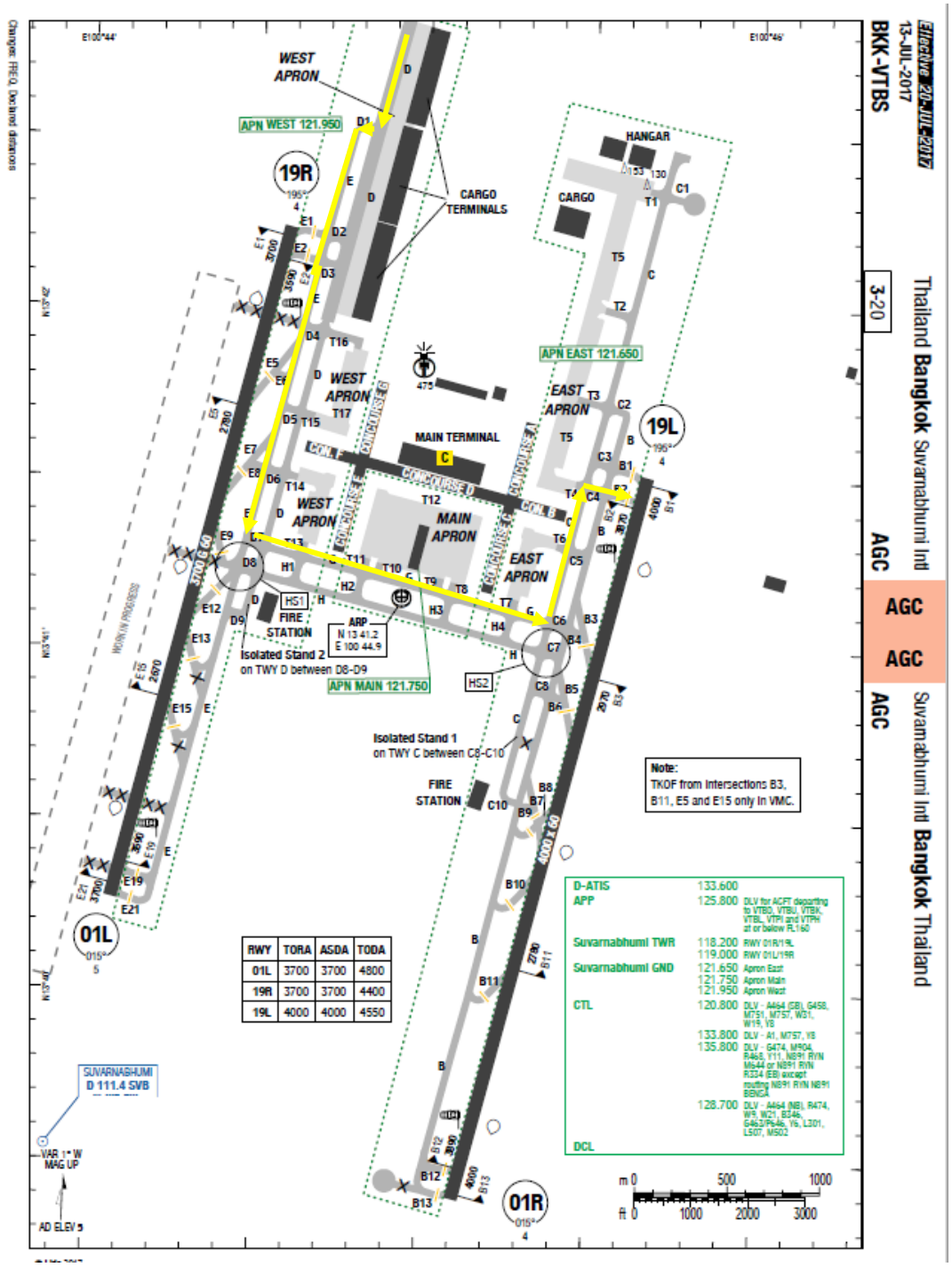
Comments:

SG = 0.785

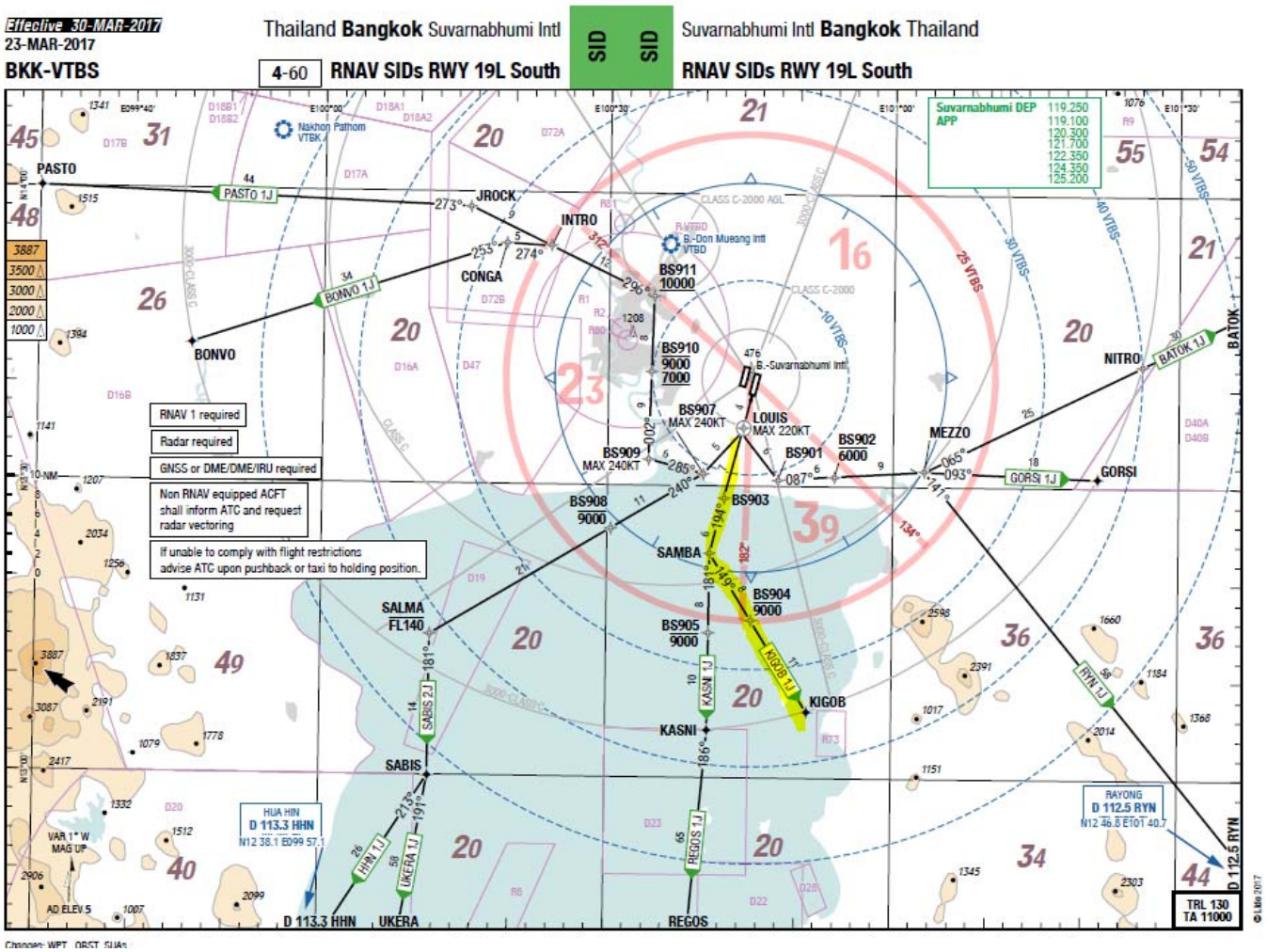
Bangkok Departure

Departure Clearance: ATC CLR 7231 192 K160B 192 2 153

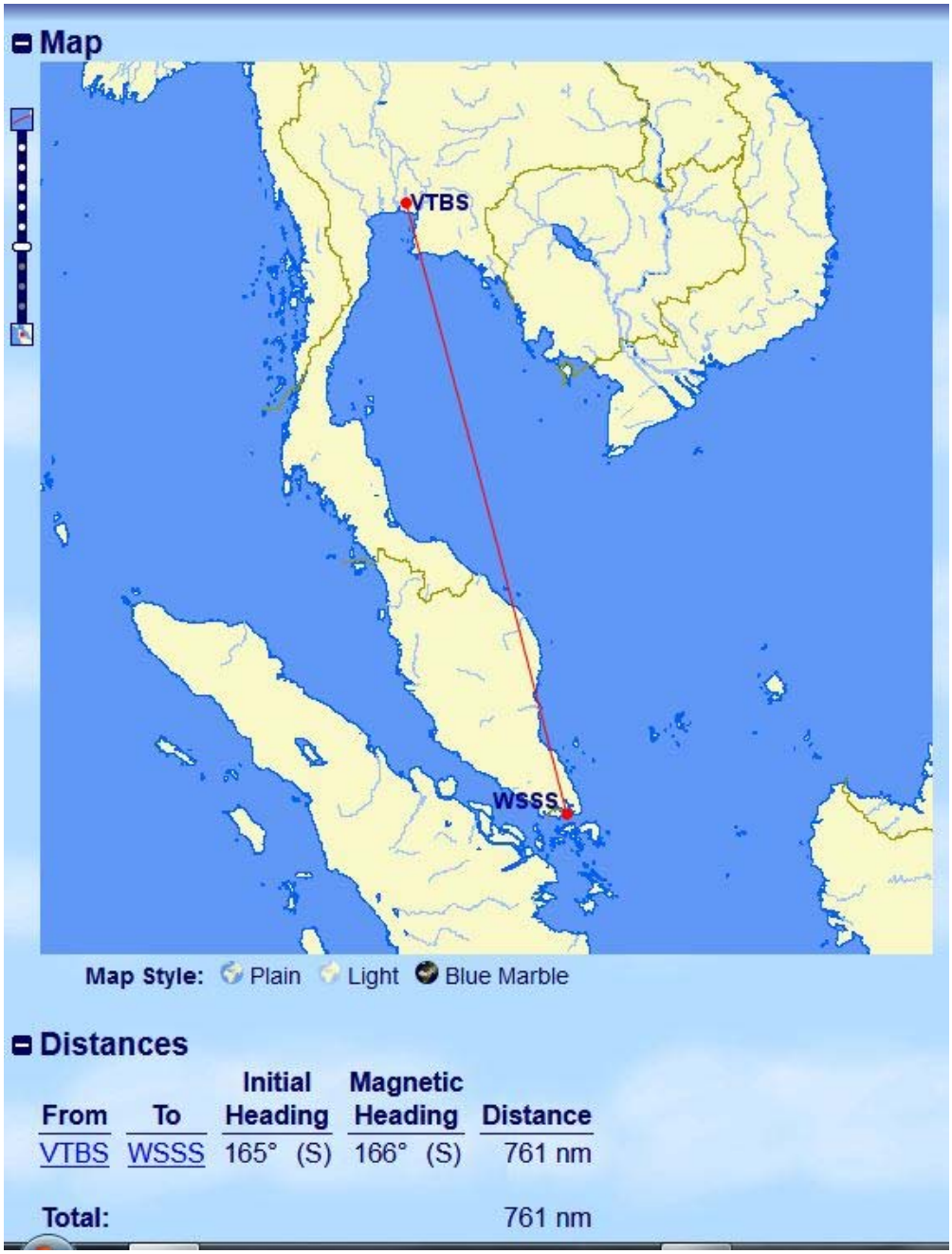
Taxi via D1, hold short of D5, further D5, hold short of T13, further hold short of T11, further Golf, hold short of C4



Departure Route: KIGOB 1J



Übersicht Flugroute Bangkok - Singapur

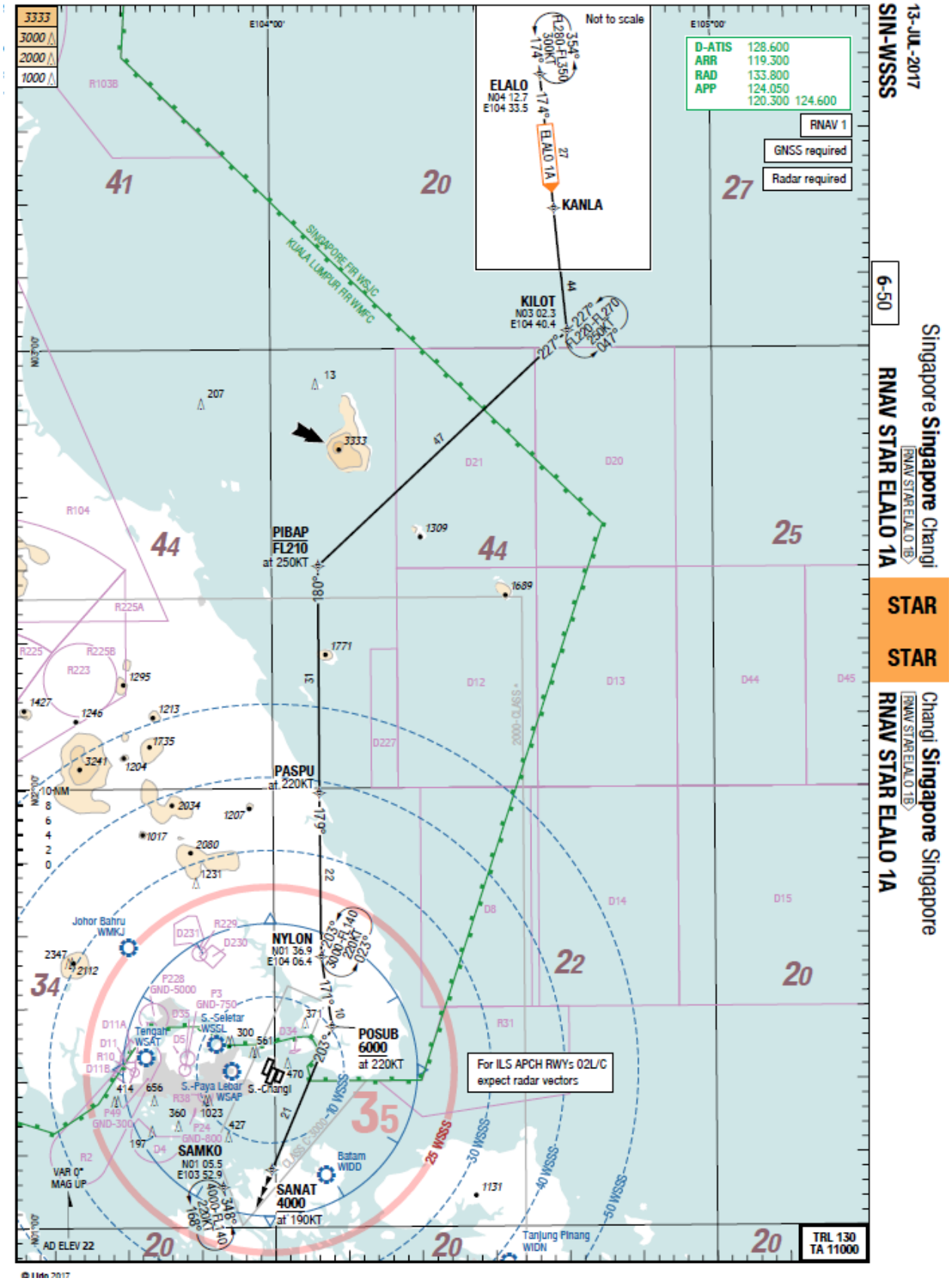


From	To	Initial Heading	Magnetic Heading	Distance
VTBS	WSSS	165° (S)	166° (S)	761 nm
Total:				761 nm

Dies ist die Großkreisentfernung mit : 761nm

Die Flugstrecke laut Flugplan betrug : 843nm (Reale Flugstecke siehe Seite 6 – GPS Plot)

Singapur Arrival via ELOLA 1A



Singapore **Singapore** Changi

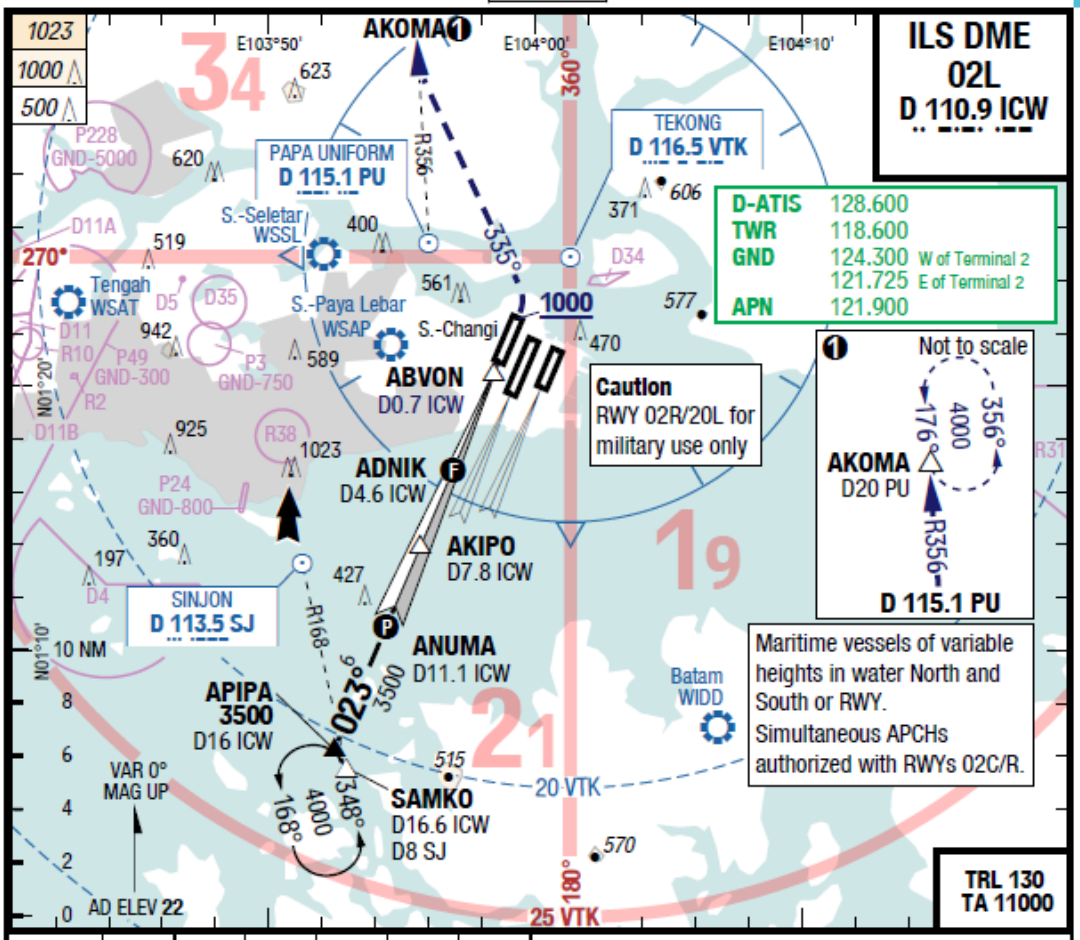
IAC

13-JUL-2017

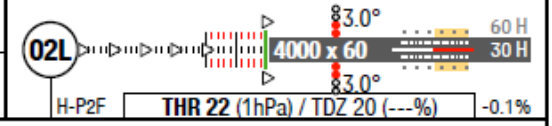
SIN-WSSS

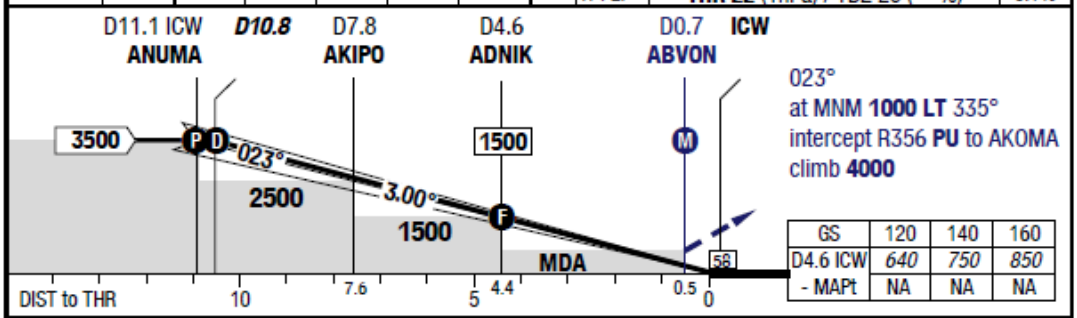
7-10

ILS DME 02L



LOC 3.00° D ICW	10.8	10	7	4	3	2
	3500	3230	2270	1300	980	660





GS	120	140	160
D4.6 ICW	640	750	850
- MAPt	NA	NA	NA

02L		Cat 2 DME ACFT MAX 65/7	Cat 2 DME	Cat 1 DME 1)	LOC DME		Circling
C	ft - m/km ft	100 - 350R **105** RA	110 - 350R **110** RA	200 - 550 **230**	400 - 1.1 **420**		Not authorized
D	ft - m/km ft	110 - 350R **110** RA	110 - 350R **110** RA	200 - 550 **230**	400 - 1.1 **420**		Not authorized

1) With EVS 350m, wo EVS use STD

© Lido 2017

Zusammenfassung des Fluges

Flugzeug:	**Boeing B777F**
Kennung:	**D-AALG**
Flugnummer:	**3S530**
Datum:	**26.1.2018**
Flugzeit:	**1h:51min**
Entfernung:	**843nm (1560km)**
Treibstoff:	**25**
Gewicht:	**TOW 247t**
Startbahn:	**19L in VTBS**
SID VTBS:	**KIGOB 1J in VTBS**
APPR SIN:	**ELOLA1A**
Landebahn:	**02L in WSSS**

LEG 3 Singapur - Bangalore

Routing → Singapur (WSSS) – Bangalore (VOBL)

```
WSSS0025
N0494F340 AROSO Y339 GEMAS B466 VBA/M083F340 G582 GOKAD/N0494F340
G582 PUGER P574 ANSAX/M083F340 P574 DUBTA/N0494F340 P574 MMV W117
XIVIL
VOBL0333 VOHS
```

Ausweichflugplätze (Alternates):

Es standen 2 Ausweichflugplätze zur Verfügung:

ICAO Code	FAA or IATA Code	Town or CIty	State or Province	Airport Name	Country
VOHS	HYD	Hyderabad	Andra Pradesh	[Rajiv Gandhi Int'l Airport]	India

ICAO Code	FAA or IATA Code	Town or CIty	State or Province	Airport Name	Country
VOMM	MAA	Chennai (Madras)		[Meenambakkam/Chennai Int'l]	India

```
-----------------------------------------------------------------------
REM   W/V    GS/TAS TP TMP LVL FUEL   RF/   BO POSITION          TIME
   LEG       AVTT   MORA SPD     CHECK            -BDRY AWY        LEGT
-----------------------------------------------------------------------
    85                064     CLB                          LATID6     13
185   20/018           57 -40            5.5/  4.1 LATID             0013
     4                040 830 CLB                          W57         1
181   21/019           57 -43            5.4/  4.2 TOC               0014
    49        009     040 835                              W57         5
132   22/022 511/492  57 -44 350         4.8/  4.9 TOD               0019
     1                040 830 DES                          W57         0
131   22/021           57 -44            4.8/  4.9 VIRAM             0019
    74                037     DES                          W57        11
057   08/010           56 -17            4.6/  5.1 RIMAV             0030
    57                039 300 DES                          SARKA8     15
000   03/013           56                3.8/  5.9 VOHS/09R          0045

FLIGHT PLAN TO 2ND ALTERNATE
-----------------------------------------------------------------------
REM   W/V    GS/TAS TP TMP LVL FUEL   RF/   BO POSITION          TIME
   LEG       AVTT   MORA SPD     CHECK            -BDRY AWY        LEGT
-----------------------------------------------------------------------
    30                064 310 CLB                          TULNA6      6
118   10/017           58 -04            5.3/  2.2 TOC               0006
    37        100     064 301                              TULNA6      6
082   10/018 389/408  58 -06 190         4.7/  2.9 TOD               0012
    16                064 300 DES                          TULNA6      2
066   09/015           57 -01            4.6/  2.9 TULNA             0014
    66                044 300 DES                          BACOM      17
000   03/008           56                3.8/  3.8 VOMM/07           0031
-----------------------------------------------------------------------
REMARKS:
-----------------------------------------------------------------------
```

Original OFP BOX 531 Singapur –Bangalore

3S 531/30 JAN/SIN-BLR Page 1

[OFP]

ATIS D-ATIS D

3S531 / 30JAN OFP 8/0/1 DAALI 100.4 77X

TKOF ALTN

	SKD	EST BLOCK	FLTT	EST	ACT	CTOT
WSSS/SIN	0025	0011	0048		0035	
VOBL/BLR	0440	0424	0431		0415	
HRS	0415	0413	0343		0340	

ELEVATION 14
ROUTE DEFRTE
COST INDEX 85
SPEED VSOPS
TTL DIST 1783
AVGE WC P013

			LOAD		ZFW	TOW	LW
ADDFU	DOW	UNDR	26015Z	MAL	248115	343370	260815
2000L	141730	PTTL	80370	PLN	222100	261610	233778
				ACT	221000	260700	232700

A/C OFF A/I ON WET/CONT ATM 026 2/49 FLAPS 5 V1 164 VR 168 V2 168
026 2/49 5 163 168 168

ATC CLR 02L AROSO 2E 340 0045 .83 0131

REM LEG	W/V	GS/TAS AVTT	TP MORA	TMP SPD	LVL	FUEL CHECK	RF/	BO	POSITION -BDRY AWY	TIME LEGT
							38.3			
1783							37.5/	0.8	WSSS/02C 02L	0000
5				310						2
1778							36.7/	1.6	BDRY 2E	0002
60			048						-WMFC AROSO2A	9
1718	06/023		56	-20			33.6/	4.6	AROSO	0011
39			056	830	CLB				Y339	5
1679	10/019		57	-39	340		32.6/	5.7	T O C	0016
19		294	056	834					Y339	2
1660	11/019	513/494	57	-41			32.3/	6.0	GEMAS	0018
80		306	058	834			33,4	7,0	B466	10
1580	11/019	512/494	58	-41			31.1/	7.2	VBA	0028
20		274	039	830			+2,3	-0,2	G582	2
1560	11/019	511/492	57	-41			30.8/	7.4	BILIK	0030
10		274	020	830						1
1550	11/019	511/492	57	-41			30.7/	7.6	GOBAS	0031
13		274	020	830						2
1537	10/018	511/492	57	-41			30.5/	7.8	GOKAD	0033
27									-WMFC	3
1510							30.1/	8.2	BDRY	0036
0		274	020	834					-WIIF G582	0
1510	10/018	528/494	57	-41			30.1/	8.2	PUGER	0036
327		299	035	834			27,6	12,7	-WIIF P574	38
1183	09/020	508/494	56	-42			25.4/	12.9	ANSAX	0114
29		299	024	830			+2,2	-0,2	-WMFC	4
1154	09/020	509/492	55	-42			25.0/	13.3	IGEBO	0118
46		299	020	830					-WMFC	5
1108	09/019	510/492	55	-42			24.3/	14.0	NOPEK	0123
77									-VOMF	9
1031							23.2/	15.0	*ENTRY	0132
102		294	029	830						12
929	11/018	510/492	55	-42			21.8/	16.5	DUBTA	0144
70										9
859							20.8/	17.5	*ETP1	0153
213		295	020	833			19,9	20,3		25
646	11/014	508/494	55	-41			17.8/	20.5	ELSAR	0218
52							+2,1	-0,2		6
594							17.1/	21.2	*EXIT	0224
210		295	020	832						25
384	13/012	507/494	55	-41			14.1/	24.1	GIRNA	0249

0035
03/03
49/49
19/19
53/51
-2

3S 531/30 JAN/SIN-BLR Page 2

```
  204        294     021 832                                  P574        24
180  16/014 505/494 56 -41          11.3/ 27.0 MMV                      0313
   49        284     054 832                                  W117         6
131  16/015 502/494 57 -42 340      10.6/ 27.6 T O D                    0319
   26                054 300 DES                              W117         3
105  11/010                -32      10.6/ 27.7 XIVIL                    0322
  105                064 300 DES                              TENKY6      21
  0  06/015                          9.7/ 28.6 VOBL/09                   0343
```

3S 531/30 JAN/SIN-BLR Page 4

```
TRIP        27832  03.43                  .....  .....
+
CONT3%        835  00.07  VOMM            .....  .....
+
ALTN    5,9  5870  00.45  VOHS            .....  .....  ....
+
FINRES  3,0  2973  00.30                  .....  .....
+
ETOPS           0  00.00                  .....  .....
=
REQTOF      37510  05.05                  .....  ..... THREE SEVEN FIVE
+
ALTN DIFF   ....  ....
=
REQTOF      37600  05.05 (CORRECTED)
-
N.I.C.          0                         .....
+
ADDFU        2000  00.16  POSS  29037L    .....  .....
+
CMD EXTRA   ....  ....
=
ACTTOF      39.6  05.21                   .....  .....
+
TAXI        ....8          800 ~~767~~/00.23  .....
=
BLOCK       40.4          TCAP 145024    .....  REM FUEL 11,0 AT BLR
!
ZFW CORR PS 1000 REQTOF PS  106 / MS 1000 REQTOF MS 127
ONE FL BELOW     TRIP   PS  472 / TIME 03.42

-----------------------------------------------------------------------
                          ETOPS SUMMARY
-----------------------------------------------------------------------

          ETOPS ENTRY (WMKP)  N0707.7 E09314.6   TIME 0132

          ETOPS EXIT  (VCBI)  N1007.8 E08633.6   TIME 0224

-----------------------------------------------------------------------

                 DIST        TIME  W/C         ICE  CFR   FOB     COND
ETP1  WMKP/VCBI  593/654     0137  H016/T023   1128 13665 21009    1X
0151  N0813.3 E09048.1

ETP1  WMKP/VCBI  605/644     0145  H004/T017   960  14670 20838    DC
0153  N0818.4 E09037.0

ETP1  WMKP/VCBI  605/644     0148  H004/T017   1296 15691 20838    DX
0153  N0818.4 E09037.0

-----------------------------------------------------------------------
ADDITIONAL ETOPS FUEL WITH ICING COND:        0
NON-ICING CORRECTION:                         0
(IF NO ICING COND ANTICIPATED, N.I.C. MAY BE SUBTRACTED FROM REQTOF)
-----------------------------------------------------------------------
ANALYZED EXTRA FUEL SUMMARY
NO EXTRA FUEL DATA FOR THIS FLIGHT AVAILABLE

NO TANKERING RECOMMENDED (P) LOSS:    55 USD/TO
```

Für dieses LEG stehen keine Wetterkarten zur Verfügung

Enroute Wettervorhersage

```
02:38            WEATHER UPLINK

++++++++++
VOBL/BLR  BENGALURU/KEMPEGOWDA INTL
SA  300230 05005KT 0500 R09/1200 FG BKN004
15/15 Q1019 BECMG 1500 BR
SCT010;
FC  300200 3003/3012 09005KT 2000 BR FEW010
BECMG 3004/3005 8000 NSC;
FT  292300 3000/3106 VRB03KT 3000 BR FEW010
TEMPO 3000/3003 1500 BR S
CT007
BECMG 3004/3005 11005KT 6000 NSC BECMG
3020/3021 VRB03KT 4000 BR
FEW010 TEMPO 3100/3103 1500 BR SCT007 BECMG
3104/3105 11010KT 6000
FEW015;
++++++++++
VOHS/HYD  HYDERABAD/RAJIV GANDHI INTL
SA  300230 VRB03KT 4000 BR NSC 16/15 Q1018
TEMPO 3000;
FC  300200 3003/3012 11006KT 4000 HZ NSC BECMG
3006/3008 07006KT 6000
 FEW015
TEMPO 3010/3012 090006KT FEW025;
FT  292300 3000/3106 12005KT 4000 BR FEW015
TEMPO 3000/3003 09004KT 1
500 BR
FEW010 SCT120 BECMG 3005/3007 07006KT 6000 NSC
TEMPO 3008/3014
15006KT 5000 HZ FEW015 TEMPO 3015/3021 08005KT
5000 HZ SCT120
TEMPO 3022/3103 15004KT 1500 BR FEW010 BECMG
3104/3106 08006KT
6000 NSC;
++++++++++
VOMM/MAA  CHENNAI INTL
SA  300230 00000KT 1200 R07/1400 R25/1400 BR
NSC 23/21 Q1015 NOSIG;
FC  300200 3003/3012 04010KT 4000 HZ FEW020
BECMG 3006/3007 6000;
FT  292300 3000/3106 00000KT 2500 BR FEW020
TEMPO 3000/3003 1000 MIFG
 BECMG
3003/3004 04010KT 4000 HZ BECMG 3006/3007 6000
BECMG 3018/3019
00000KT 4000 BR BECMG 3021/3022 2500 BR TEMPO
3100/3103 1000 MIFG
BECMG 3103/3104 04010KT 4000 HZ;
```

Load sheet

```
23:51

RSYSDBBEDJDAB
AGM
AN D-AALI/MA 699A
-  QUANPOVQY~1WAB01112233
LDS / DAALI / 3S531 / REF=15QPN
LOADSHEET - KGS              EDNO 1
SIN BLR      3S531/30         DAALI
B777F        2/4/0          29JAN18

WEIGHTS
ZFW ACT 220927 Max      248115
TOF      39600
TOW ACT 260527 Op. Max 287715
TRIP     27832
LAW ACT 232695 Max      260815 L

BALANCE AND SEATING
BW      141730  DOW      141730
BI       36,40  DOI       36,40
LIZFW    39,83  MACZFW    25,9
LITOW    41,77  MACTOW    27,1
LILAW    39,52  MACLAW    25,9

TOTAL TRAFFIC LOAD        78797
UNDERLOAD BEFORE LMC      27188
LATERAL IMBALANCE          -1,3

CAPTAINS INFORMATION BEFORE LMC
ZFWLIM: FWD +26,65 / AFT +50,77

LMC                       TOTAL
DEST   SPEC   CL/CPT   +/-   WGT / ID
```

Treibstoffbeleg

CHIPS CHANGI INTO-PLANE SERVICES (PTE) LTD
15 Airline Road Singapore 819828 Tel: 6543 5226 / 6543 5227 Fax: 6542 3992 UEN: 199106057E

SUPPLIERS bp CALTEX ExxonMobil SINOPEC TOTAL

AVIATION DELIVERY RECEIPT

Product: Jet A-1

Release Certificate

Certified that the product delivered conforms to the latest issue of the Aviation Fuel Quality Requirements for Jointly Operated Systems and have been handled in accordance with the procedures laid down in CHIPS Quality Control & Operating Manual.

Certified that the product is water free and delivered by:

Name & Signature of CHIPS Representative

Customer's Acknowledgement:

I hereby certify that the quantity of petroleum product declared herein has been received in full by the aircraft stated herein.

I am fully aware that the quantity of petroleum product is supplied without payment of GST (i.e. zero-rated) for qualifying aircrafts as defined in IRAS GST Guide for the Aerospace Industry.

I understand that a breach of this condition is an offence and I hereby undertake not to breach this condition.

Name & Signature of Airline Representative

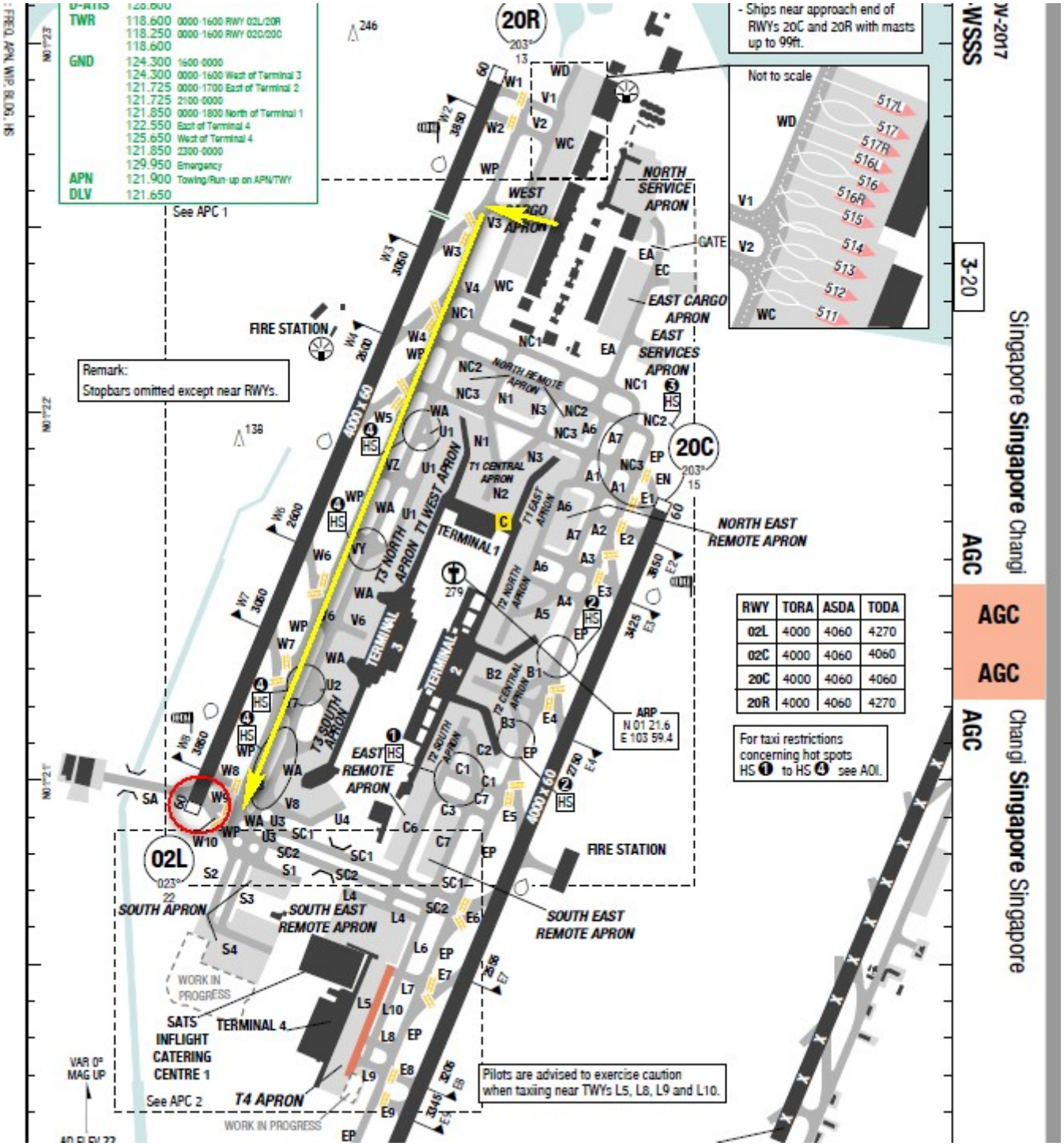
Supplier	EXXONMOBIL
Receipt No.	411145
Date	30.01.2018
Customer	AEROLOGIC
Flight No.	3S 531
Aircraft Type	B772
Regn. No.	DAALI
Pit No.	508-1
From	SIN
Destination	BLR
Arrive at Bay	7:05
Fuelling Start	7:12
Fuelling Stop	7:37
Meter Start	9380570
Meter Stop	9419841
Quantity (Litres)	39271
Sales Type	QUALIFYING
Trans. Type	REFUEL
Staff No.	C103

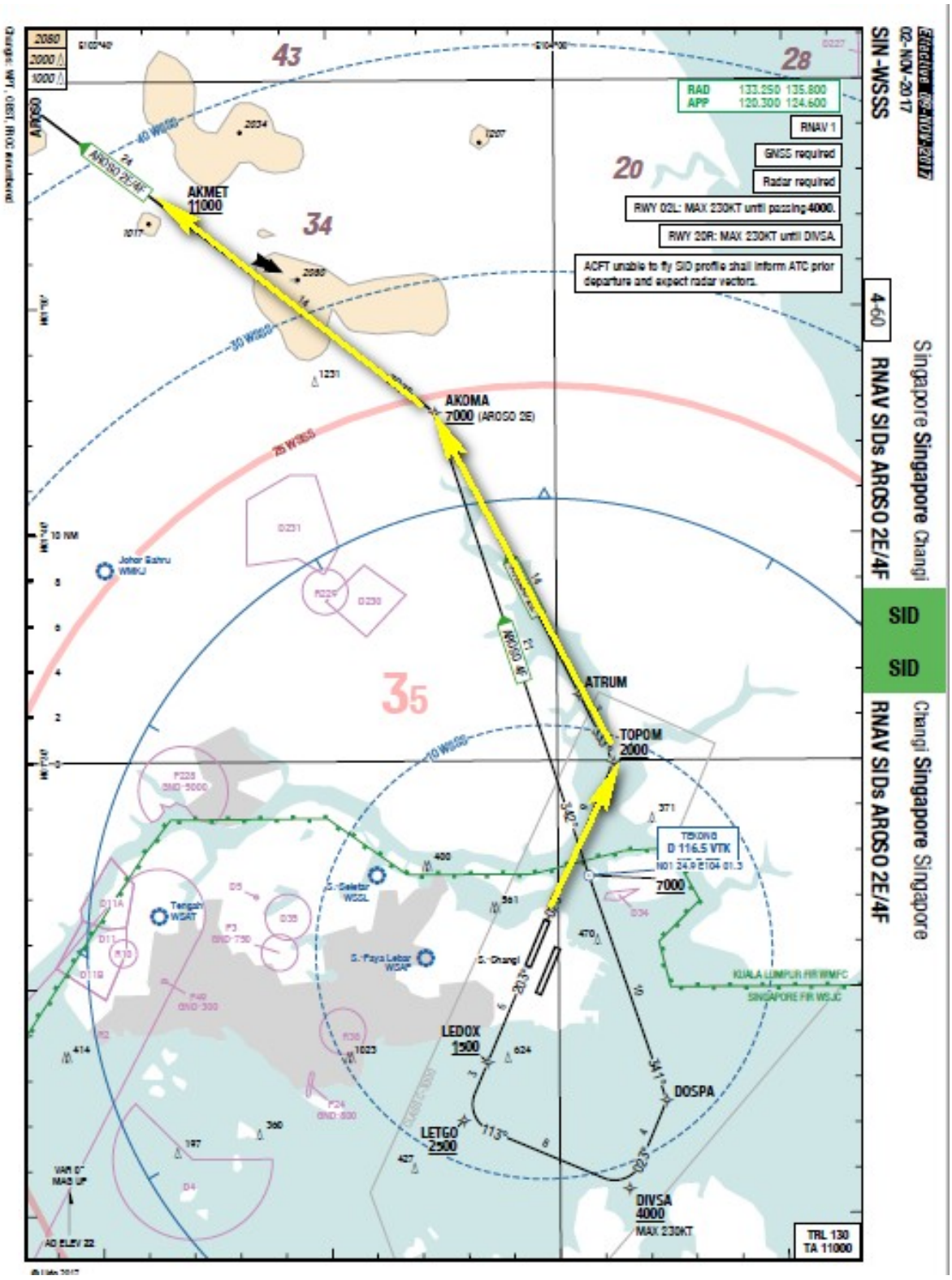
Remarks:

```
----------
2350z ATIS                          DATE:   180129
                                  TAIL NO:  D-AALI

WSSS DEP ATIS D
2330Z
METAR
EXP ILS APCH DEP RWY 02C ARR RWY 02L
WIND VRB AT 02KT
10 KM
FEW 2000 FT
T 26 / DP 24
QNH 1010
NOSIG
ALL ACFT DEP FROM SINGAPORE CHANGI AP SHALL
CLIMB INITIALLY TO 3000 FT.
ACK INFO D ON FIRST CONTACT WITH ATC
```

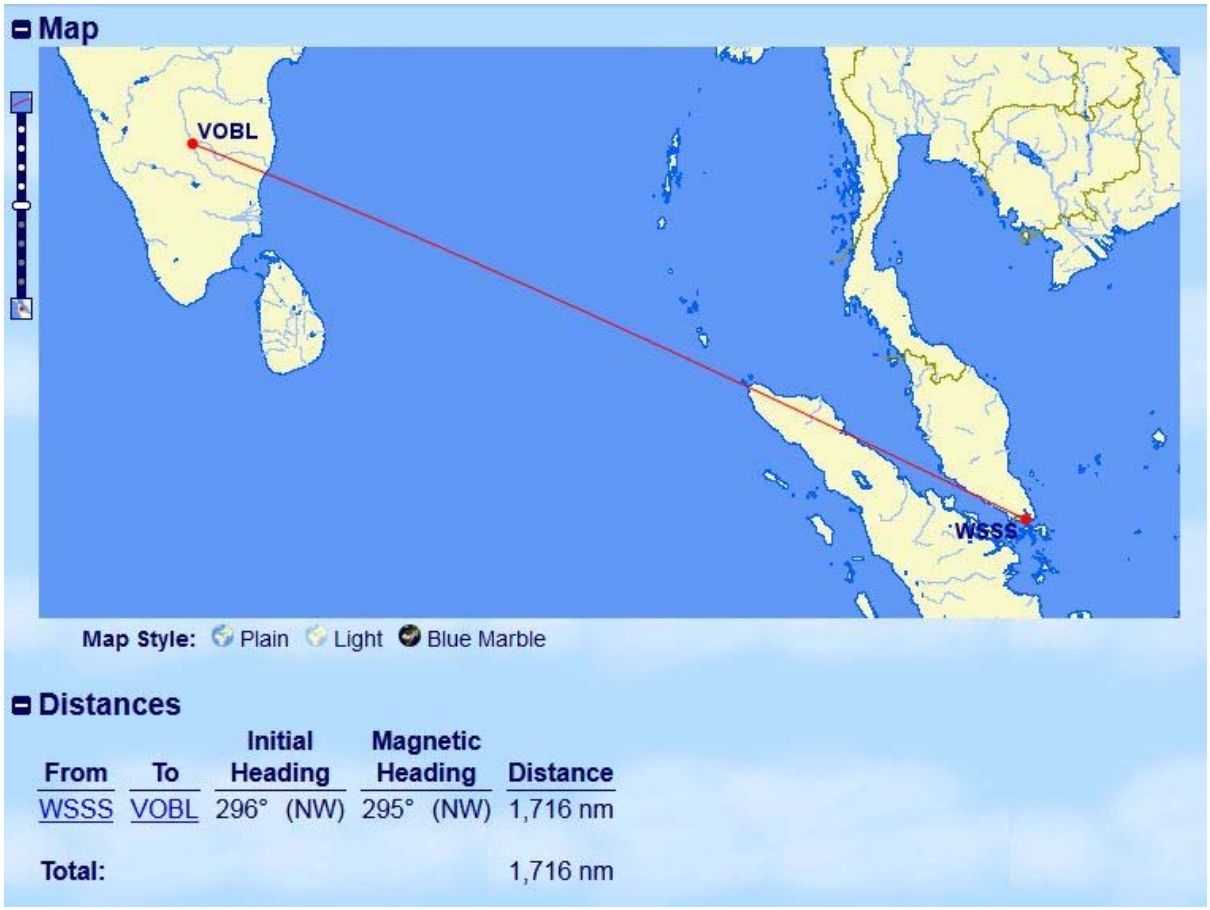
Bangkok Departure

Departure Clearance : ATC CLR 02L AROSO 2E




SIN-WSSS
02-NOV-2017
Singapore Singapore Changi
RNAV SIDs AROSO 2E/4F
SID
SID
Changi Singapore Singapore
RNAV SIDs AROSO 2E/4F
RAD 133.250 135.800
APP 120.300 124.600
RNAV 1
GNSS required
Radar required
RWY 02L: MAX 230KT until passing 4000.
RWY 20R: MAX 230KT until DIVSA.
ACFT unable to fly SID profile shall inform ATC prior departure and expect radar vectors.
AKMET
11000
AKOMA
7000 (AROSO 2E)
ATRUM
TOPOM
2000
TEKONG
D 116.5 VTK
7000
LEDOX
1500
LETGO
2500
DOSPA
DIVSA
4000
MAX 230KT
TRL 130
TA 11000
Johor Bahru
WMKJ
Tengah
WSAT
S.-Seletar
WSSL
S.-Paya Lebar
WSAP
S.-Changi
KUALA LUMPUR FIR WMFC
SINGAPORE FIR WSJC
AROSO
AROSO 2E/4F
AROSO 4F
43
28
20
34
35

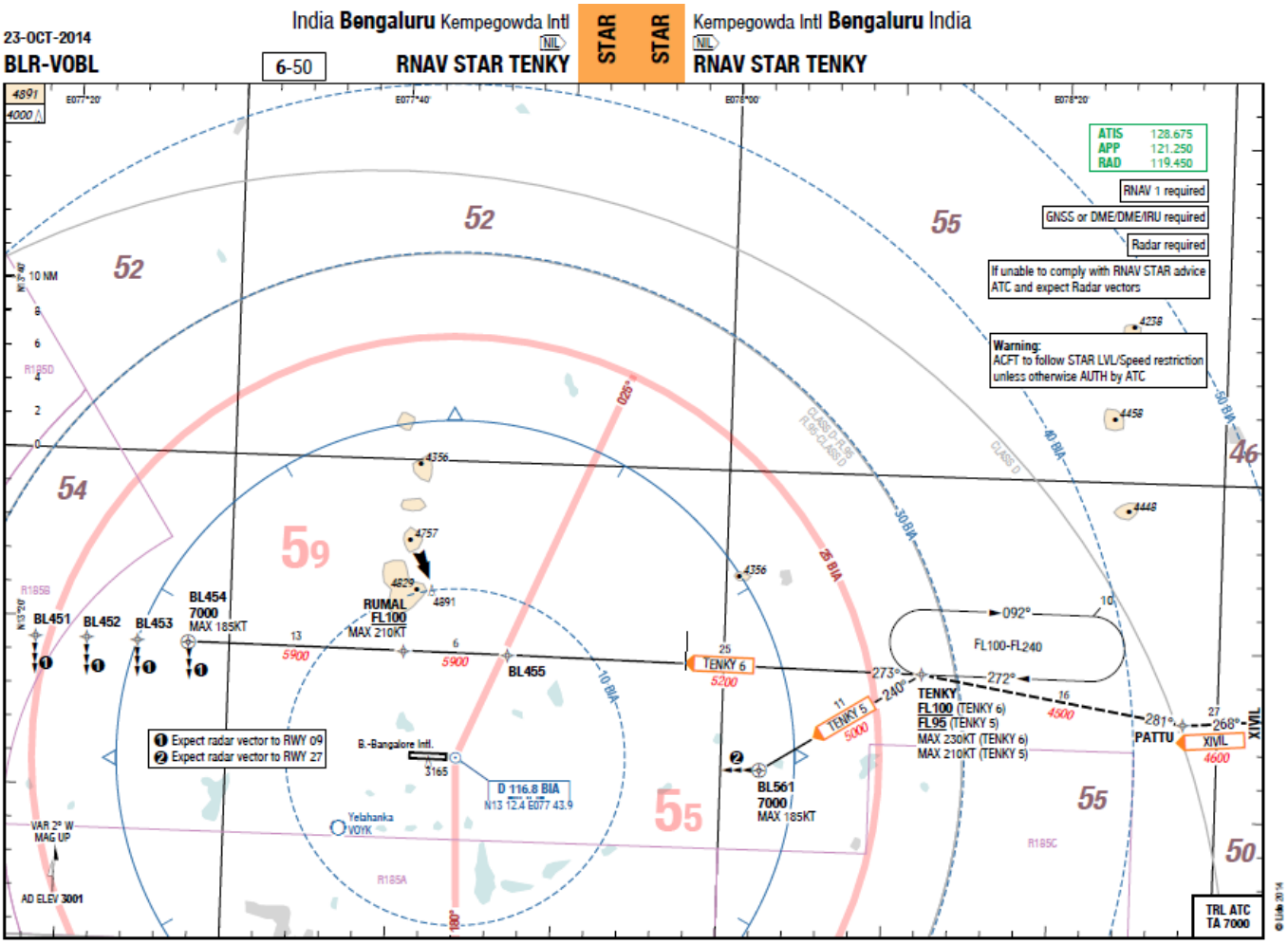
Übersicht Flugroute WSSS - VOBL



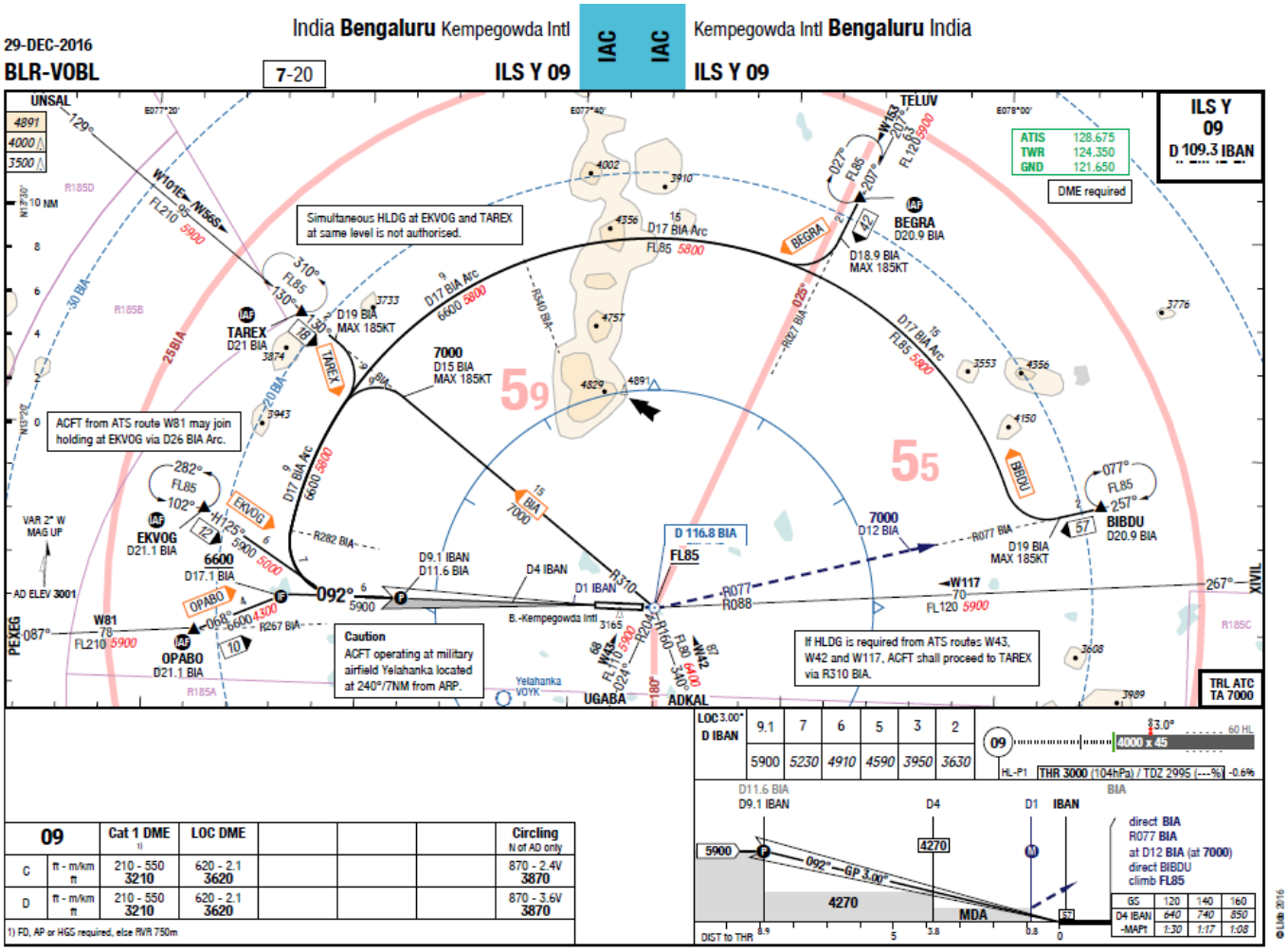
Dies ist die Großkreisentfernung mit 1716nm

Die aktuelle Flugstrecke laut Flugplan betrug 1783nm (Reale Flugstecke siehe Seite 6 – GPS Plot)

Bangalore Arrival via STAR TENKY6



Bangalore Landung auf RWY 09



Zusammenfassung des Fluges

Flugzeug:	**Boeing B777-FZN**
Kennung:	**D-AALI**
Flugnummer:	**BOX531**
Datum:	**30.1.2018**
Flugzeit:	**3h:40min**
Entfernung:	**1783nm (3302km)**
Treibstoff:	**40t**
Gewicht:	**TOW 261t**
Startbahn:	**02L in WSSS**
SID WSSS:	**AROSA 2E in WSSS**
APPR VOBL:	**TENKY6**
Landebahn:	**09 in VOBL**

LEG 4 Bangalore - Leipzig

Routing Bangalore (VOBL) – Leipzig (EDDP)

```
-VOBL0640
-N0508F300 VAGPU Q8 AGELA N571 PARAR P307 VAXIM/N0510F280 L430
 MESPO/N0503F300 L430 SRJ W32 VAXUG UL125 BUDED UR660
 DASIS/N0491F300 UR660 ERZ UW704 CRM UL746 GIPDA/N0488F320 UL746
 ODERO L621 REVDA P193 KARIL/N0490F300 DCT ABULI DCT
 MAKAL/N0495F280 L624 HDO UM748 RENDO T431 NERID NERID1W
-EDDP0854 EDDC
```

Ausweichflugplätze (Alternates):

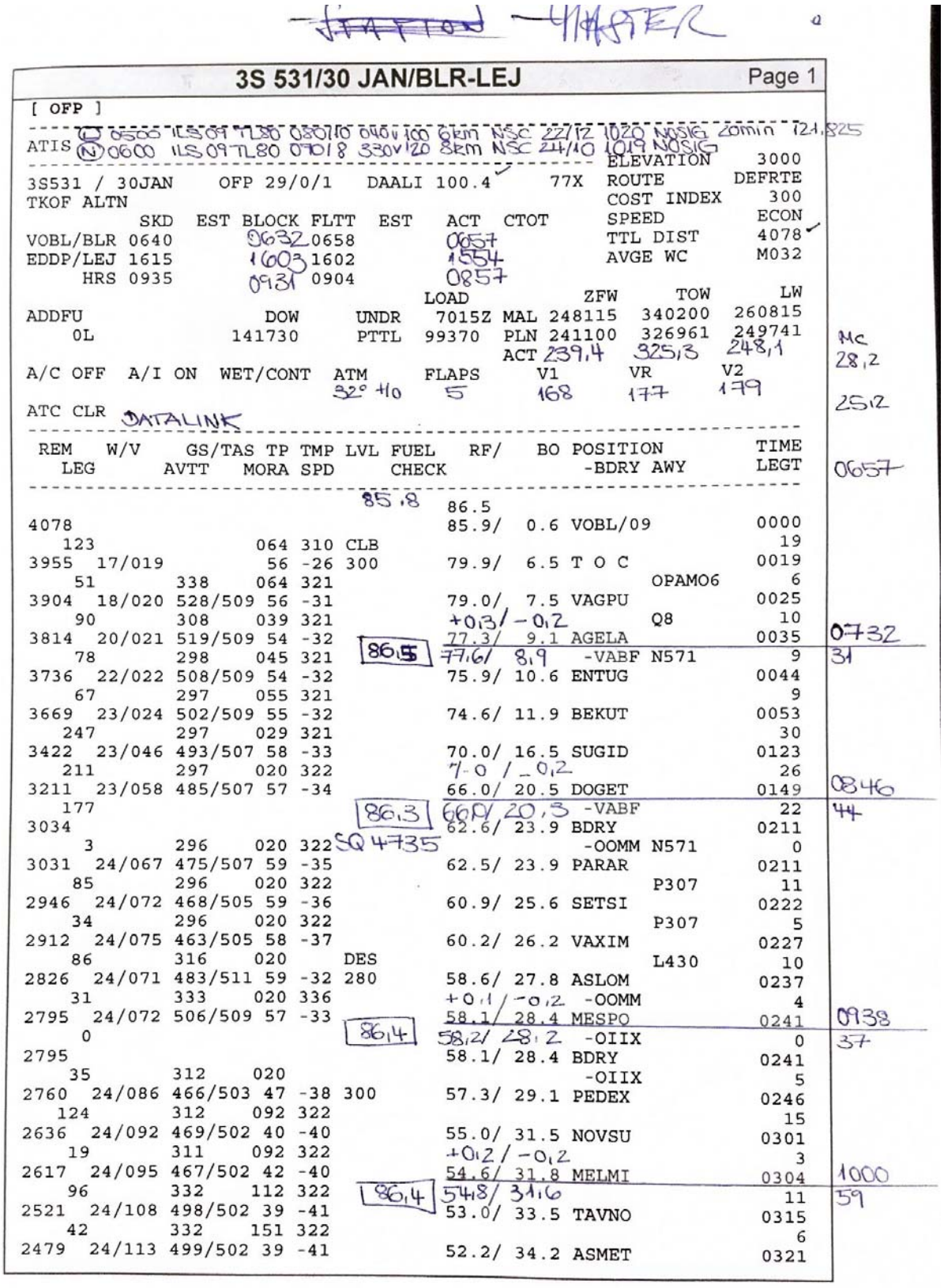
Es standen 2 Alternates zur Auswahl:

ICAO Code	FAA or IATA Code	Town or CIty	State or Province	Airport Name	Country
EDDC	DRS	Dresden			Germany

ICAO Code	FAA or IATA Code	Town or CIty	State or Province	Airport Name	Country
EDDB	BER	Berlin		[Berlin Brandenburg Willy Brandt Airport]	Germany
EDDB	SXF	Berlin		[Schoenefeld reconstructed -- see BER]	Germany

```
FLIGHT PLAN TO 1ST ALTERNATE
-----------------------------------------------------------------------
REM   W/V    GS/TAS TP TMP LVL FUEL   RF/   BO POSITION          TIME
   LEG       AVTT   MORA SPD     CHECK            -BDRY AWY       LEGT
-----------------------------------------------------------------------
    25               036 310 CLB                          DRN1S       5
089   30/050          37 -16           6.6/  2.1 TOC                0005
    16        116    036 311                              DRN1S       2
073   30/051 433/383 37 -19 150        6.3/  2.3 TOD                0007
    40               036 300 DES                          DRN1S       7
033   30/029          37 -12           6.2/  2.5 DRN                0014
    33               036 300 DES                          DCT        10
000   29/018          37               5.5/  3.1 EDDC/22            0024

FLIGHT PLAN TO 2ND ALTERNATE
-----------------------------------------------------------------------
REM   W/V    GS/TAS TP TMP LVL FUEL   RF/   BO POSITION          TIME
   LEG       AVTT   MORA SPD     CHECK            -BDRY AWY       LEGT
-----------------------------------------------------------------------
    27               027 310 CLB                          RUDAK1W     6
098   30/055          37 -21           6.7/  2.2 TOC                0006
    20        050    027 312                              RUDAK1W     3
078   30/055 410/395 37 -23 170        6.4/  2.6 TOD                0009
     5               027 300 DES                          RUDAK1W     1
073   30/052          37 -22           6.4/  2.6 RUDAK              0010
    73               033 300 DES                          RUDAK6V    17
000   28/015          35               5.5/  3.5 EDDB/25R           0027
-----------------------------------------------------------------------
```

Original OFP BOX 531 Bangalore – Leipzig



3S 531/30 JAN/BLR-LEJ Page 1

[OFP]

ATIS (D) 0500 ILS 09 TL80 080/10 040/100 6km NSC 22/12 1020 NOSIG 20min 121,825
ATIS (N) 0600 ILS 09 TL80 090/18 330V120 8km NSC 24/10 1019 NOSIG

3S531 / 30JAN OFP 29/0/1 DAALI 100.4 77X

TKOF ALTN

	SKD	EST BLOCK	FLTT	EST	ACT	CTOT
VOBL/BLR	0640	0632	0658		0657	
EDDP/LEJ	1615	1603	1602		1554	
HRS	0935	0931	0904		0857	

ELEVATION 3000
ROUTE DEFRTE
COST INDEX 300
SPEED ECON
TTL DIST 4078
AVGE WC M032

	DOW	UNDR	LOAD	ZFW	TOW	LW
ADDFU		7015Z	MAL 248115	340200	260815	
0L	141730	PTTL	99370	PLN 241100	326961	249741
				ACT 239,4	325,3	248,1

A/C OFF	A/I ON	WET/CONT	ATM	FLAPS	V1	VR	V2
			32° +10	5	168	177	179

ATC CLR DATALINK

REM LEG	W/V AVTT	GS/TAS MORA	TP SPD	TMP	LVL	FUEL CHECK	RF/	BO	POSITION -BDRY	AWY	TIME LEGT
						85,8					
							86.5				
4078							85.9/	0.6	VOBL/09		0000
123		064	310	CLB							19
3955	17/019	56	-26	300			79.9/	6.5	T O C		0019
51		338	064	321						OPAMO6	6
3904	18/020	528/509	56	-31			79.0/	7.5	VAGPU		0025
90		308	039	321			+0,3/-0,2			Q8	10
3814	20/021	519/509	54	-32		86,5	77,3/	9.1	AGELA		0035
78		298	045	321			77,6/	8,9	-VABF	N571	9
3736	22/022	508/509	54	-32			75.9/	10.6	ENTUG		0044
67		297	055	321							9
3669	23/024	502/509	55	-32			74.6/	11.9	BEKUT		0053
247		297	029	321							30
3422	23/046	493/507	58	-33			70.0/	16.5	SUGID		0123
211		297	020	322			7-0 / -0,2				26
3211	23/058	485/507	57	-34			66.0/	20.5	DOGET		0149
177						86,3	66,9/	20,3	-VABF		22
3034							62.6/	23.9	BDRY		0211
3		296	020	322	SQ 4735				-OOMM	N571	0
3031	24/067	475/507	59	-35			62.5/	23.9	PARAR		0211
85		296	020	322						P307	11
2946	24/072	468/505	59	-36			60.9/	25.6	SETSI		0222
34		296	020	322						P307	5
2912	24/075	463/505	58	-37			60.2/	26.2	VAXIM		0227
86		316	020		DES					L430	10
2826	24/071	483/511	59	-32	280		58.6/	27.8	ASLOM		0237
31		333	020	336			+0,1/-0,2		-OOMM		4
2795	24/072	506/509	57	-33			58.1/	28.4	MESPO		0241
0						86,4	58,2/	28,2	-OIIX		0
2795							58.1/	28.4	BDRY		0241
35		312	020						-OIIX		5
2760	24/086	466/503	47	-38	300		57.3/	29.1	PEDEX		0246
124		312	092	322							15
2636	24/092	469/502	40	-40			55.0/	31.5	NOVSU		0301
19		311	092	322			+0,2/-0,2				3
2617	24/095	467/502	42	-40			54.6/	31.8	MELMI		0304
96		332	112	322		86,4	54,8/	31,6			11
2521	24/108	498/502	39	-41			53.0/	33.5	TAVNO		0315
42		332	151	322							6
2479	24/113	499/502	39	-41			52.2/	34.2	ASMET		0321

3S 531/30 JAN/BLR-LEJ

Page 2

0657

	53	329	119	322			L430	6
2426	24/120	496/500	40	-41		51.3/ 35.1 SRJ		0327
	32	333	104	322			W32	4
2394	23/125	506/500	40	-42		50.8/ 35.7 DAVUT		0331
	49	333	138	322		-0,3/+0,1		6
2345	24/122	502/500	39	-42		49.9/ 36.5 DESLA		0337
	47	333	134	322	86,2	49,6/ 36,6		5
2298	24/111	500/500	38	-43		49.1/ 37.3 GADPU		0342
	30	333	143	322				4
2268	24/103	499/498	38	-44		48.6/ 37.8 YZD		0346
	30	344	116	322				3
2238	24/095	520/498	37	-45		48.1/ 38.3 BONOL		0349
	29	350	092	322				4
2209	23/087	529/496	37	-46		47.7/ 38.8 ALNER		0353
	20	350	092	322				2
2189	23/082	527/496	37	-46		47.3/ 39.1 PURKI		0355
	21	350	097	322			W32	2
2168	23/076	527/494	37	-47		47.0/ 39.4 VAXUG		0357
	113	317	097	322			UL125	14
2055	23/051	484/494	29	-48		45.1/ 41.4 RADAL		0411
	15	298	080	322				2
2040	23/049	470/492	29	-50		44.8/ 41.7 ELEDI		0413
	49	298	063	322		43,5 43,5		6
1991	23/042	471/492	29	-50		43.9/ 42.5 IKA		0419
	52	309	094	322		-0,4 0,0		7
1939	24/031	480/490	28	-51		43.0/ 43.4 GOLNU		0426
	23	309	093	322				3
1916	25/027	476/490	28	-52		42.6/ 43.8 PAROT		0429
	74	311	119	322				9
1842	28/019	474/490	28	-52		41.4/ 45.1 ASPOK		0438
	48	310	134	323				6
1794	31/024	469/490	28	-52		40.5/ 45.9 MURPU		0444
	41	304	133	323			UL125	6
1753	33/036	463/490	28	-51		39.8/ 46.6 BUDED		0450
	11	287	133	323			UR660	1
1742	34/041	465/490	29	-51		39.6/ 46.8 RAKED		0451
	45	286	111	323				6
1697	35/063	461/490	33	-51		38.8/ 47.6 TBZ		0457
	38	296	128	323				5
1659	35/066	449/490	35	-51		38.2/ 48.3 VUVAG		0502
	6	296	128	323				1
1653	35/067	449/490	35	-51		38.0/ 48.4 BORES		0503
	60						-OIIX	8
1593						36.9/ 49.5 BDRY		0511
	0	296	144	323		-0,1/+0,2 -LTAA		0
1593	35/079	438/490	36	-51		36.9/ 49.5 DASIS		0511
	153	294	141	323	86,3	36,8/ 49,7	UR660	21
1440	34/059	443/492	38	-50		34.1/ 52.3 ERZ		0532
	76	292	133	323			UW704	10
1364	33/050	449/492	39	-50		32.8/ 53.7 SONAD		0542
	38	291	132	323				5
1326	32/046	452/492	39	-50		32.1/ 54.4 BAMLA		0547
	113	289	121	323		-0,7/+0,5	UW704	15
1213	32/036	458/494	38	-49		30.1/ 56.4 CRM		0602
	92	288	082	323	86,3	29,4/ 56,9	UL746	12
1121	31/036	462/494	38	-49		28.5/ 58.0 GOKPA		0614
	42	287	091	323				5
1079	31/036	460/494	38	-49		27.8/ 58.7 INB		0619
	29	284	080	323				4
1050	30/038	458/494	38	-49		27.3/ 59.2 ADUMU		0623
	40	285	040	323				5

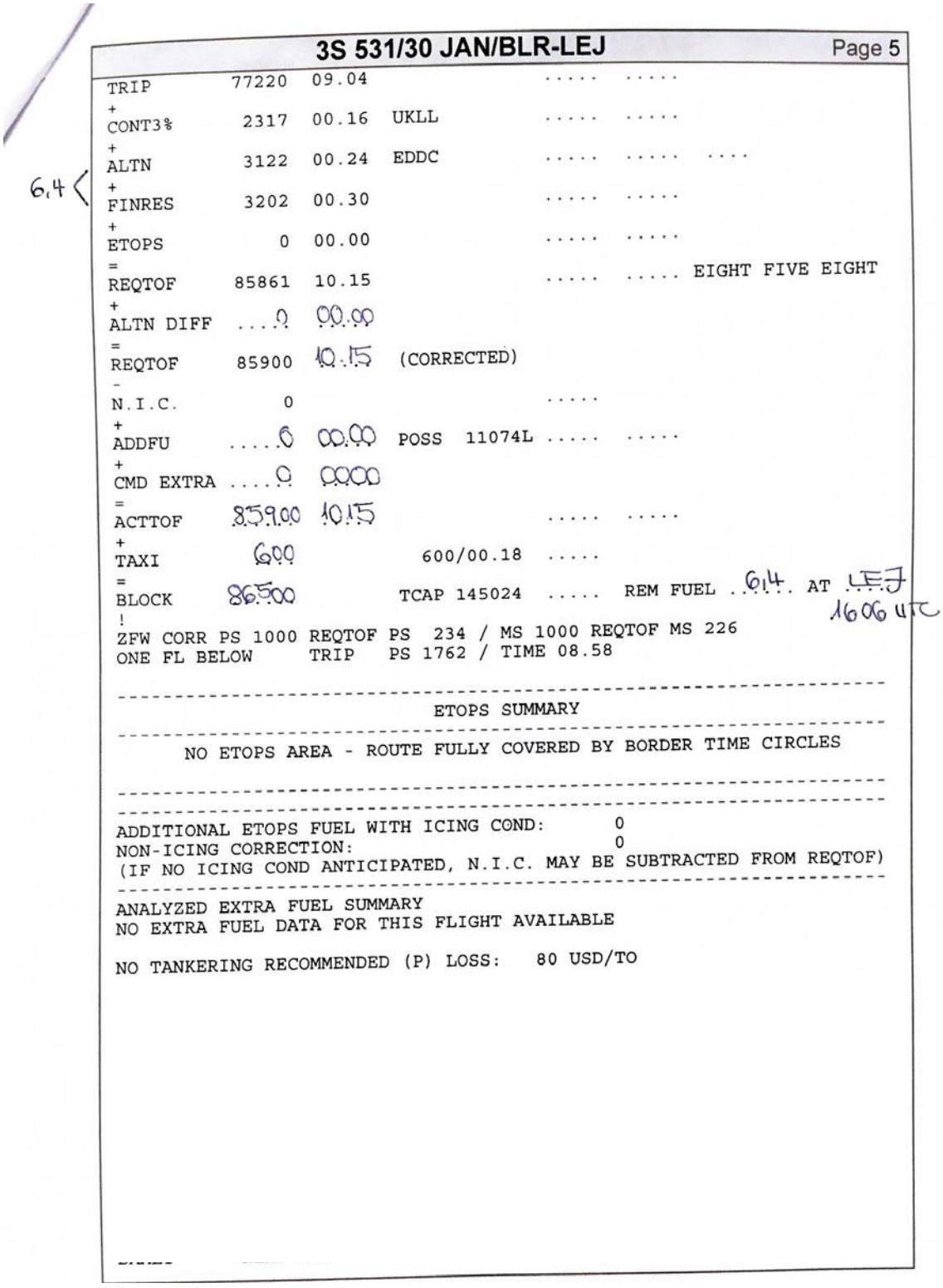
1034
32
16/13
-3
1208
05
1259
55

0657

3S 531/30 JAN/BLR-LEJ


```
1010  30/040 456/494 38 -49
    4        285     020      CLB
1006  30/041          38 -50
   47        285     020
 959  29/043 445/488 38 -53 320
    5
 954
   33        284     020 845
 921  29/049 442/488 38 -53
   83
 838
    1        324     020 845
 837  28/075 439/488 37 -53
   44        319     023 846
 793  28/081 425/488 37 -54
  109        312     083 847
 684  29/085 411/488 38 -55
  219        309     084 848
 465  30/096 398/488 36 -56
   88        298     043      DES
 377  30/081 401/490 36 -53 300
    1
 376
  102
 274
    0        307     092 324
 274  31/088 407/490 36 -53
   33        297     051      DES
 241  31/085 404/496 37 -47 280
   66        300     042 338
 175  31/088 409/496 36 -48
   40        304     036 338
 135  30/088 408/496 36 -48
   11        320     042 338
 124  30/088 410/496 36 -48
   18        319     049 338
 106  30/089 410/496 36 -48 280
   12                049 300 DES
  94  30/077          -43
    0
  94
   11                041      DES
  83  30/067          -35
   17                035      DES
  66  30/054          -26
   16                031      DES
  50  30/044          -16
   50                029 300 DES
   0  28/016
```

```
26.5/ 59.9 GIPDA                0628
                                   1
26.5/ 60.0 ASBEP                0629
                                   6
25.6/ 60.9 EVGEG                0635
             -LTAA                 1
25.5/ 61.0 BDRY                 0636
             -LTBB UL746           4
24.9/ 61.5 ODERO                0640
             -LBSR L621           11
23.5/ 63.0 BDRY                 0651
             -LRBB L621            0
23.5/ 63.0 REVDA                0651
                   P193            7
22.7/ 63.8 CND                  0658
                                  16
20.6/ 65.8 URELA                0714
             -LRBB P193           33
16.5/ 70.0 KARIL                0747
             -LHCC DCT            13
14.8/ 71.6 ABULI                0800
             -LHCC                 0
14.8/ 71.6 BDRY                 0800
             -LZBB                15
12.9/ 73.6 BDRY                 0815
             -LKAA DCT             0
12.9/ 73.6 MAKAL                0815
                   L624            5
12.3/ 74.2 LABUK                0820
                                  10
10.9/ 75.5 DOBIL                0830
                                   5
10.1/ 76.3 BULEK                0835
                                   2
 9.9/ 76.6 LEMBI                0837
                                   3
 9.5/ 76.9 T O D                0840
             -LKAA L624            2
 9.5/ 77.0 HDO                  0842
             -EDMM UM748           0
 9.5/ 77.0 BDRY                 0842
             -EDMM                 2
 9.5/ 77.0 ESLOR                0844
                   UM748           3
 9.4/ 77.0 RENDO                0847
                   T431            3
 9.4/ 77.1 NERID                0850
                   NERID1W        14
 8.6/ 77.8 EDDP/26L             0904
```



3S 531/30 JAN/BLR-LEJ Page 5

TRIP	77220	09.04		.....	.....	
+ CONT3%	2317	00.16	UKLL	.....	.....	
+ ALTN	3122	00.24	EDDC	.....	.....	....
+ FINRES	3202	00.30		.....	.....	
+ ETOPS	0	00.00		.....	.....	
= REQTOF	85861	10.15		.....	.....	EIGHT FIVE EIGHT
+ ALTN DIFF	0	00.00				
= REQTOF	85900	10.15	(CORRECTED)			
- N.I.C.	0			.....		
+ ADDFU	6	00.00	POSS 11074L	.....	.....	
+ CMD EXTRA	0	0000				
= ACTTOF	85900	10.15		.....	.....	
+ TAXI	600		600/00.18	.....		
= BLOCK	86500		TCAP 145024	.....	REM FUEL ..614.	AT LEJ 1606 UTC

6.4

!
ZFW CORR PS 1000 REQTOF PS 234 / MS 1000 REQTOF MS 226
ONE FL BELOW TRIP PS 1762 / TIME 08.58

ETOPS SUMMARY

NO ETOPS AREA - ROUTE FULLY COVERED BY BORDER TIME CIRCLES

ADDITIONAL ETOPS FUEL WITH ICING COND: 0
NON-ICING CORRECTION: 0
(IF NO ICING COND ANTICIPATED, N.I.C. MAY BE SUBTRACTED FROM REQTOF)

ANALYZED EXTRA FUEL SUMMARY
NO EXTRA FUEL DATA FOR THIS FLIGHT AVAILABLE

NO TANKERING RECOMMENDED (P) LOSS: 80 USD/TO

Für diesen Flug liegen keine Wetterkarten oder Enroute Wetterdaten vor

Load Sheet:

```
RSYSDBBEEBAAB
AGM
AN D-AALI/MA 521A
-  QUANPOVQY~1WAB01112233
-DS / DAALI / 3S531 / REF=15QXL
LOADSHEET - KGS              EDNO 1
BLR LEJ      3S531/30         DAALI
B777F        2/4/0          30JAN18

WEIGHTS
ZFW ACT  239369  Max        248115
TOF       85900
TOW ACT  325269  Op. Max    334015
TRIP      77220
LAW ACT  248049  Max        260815 L

BALANCE AND SEATING
BW       141730   DOW      141730
BI        36,40   DOI       36,40
LIZFW     38,16   MACZFW    25,5
LITOW     43,68   MACTOW    28,2
LILAW     37,86   MACLAW    25,6

TOTAL TRAFFIC LOAD          97239
UNDERLOAD BEFORE LMC         8746
LATERAL IMBALANCE            -0,0

CAPTAINS INFORMATION BEFORE LMC
ZFWLIM: FWD +26,65 / AFT +50,77
```

Treibstoffbeleg:

IndianOil Skytanking

Kempegowda International Airport Ltd, Bengaluru

Fuel Delivery Receipt — On Fuel Delivery — RD7-FDR

Airfield : Bangalore		Date : 30.JAN.2018		S. No. : BLR	1761560
Customer's Name :		AERO LOGIC			
Bill to (Supplier's Name) :		INDIANOIL CORPORATION LIMITED			
	BLR	Flight No.	3S-531	Aircraft Reg. No.	D-AALI
IATA Code	IOSPL	Arrived From		Aircraft Type	B-777
~~Cash/ Credit~~		Proceeding to	LEJ	MTOW < 40 T	
~~Refuelling/ Defuelling~~		Advice No./Date		Positioning Time	10:05
Fuel Grade	JET A-1	Carnet No.		Start Time	10:15
~~Duty Paid~~		Issued By		Completion Time	10:55
~~Bonded~~		Expires On		Final Time	10:57

Bay No.	49				
Hydrant Pit No.	509				
Equipment No.	AD-46				
Closing Meter Reading	78020220				
Opening Meter Reading	72923417				
Difference	96803				
Grand Total Delivered (Liters) — In Figures	96803				
In Words	NINTY SIX THOUSAND EIGHT HUNDRED AND THREE				Liters only.

QUALITY CONTROL CHECKS

Before Refuelling	✓	Fuel Sample bright, clear and free of water and sediments. Checked with water detection capsule
Mid Refuelling	✓	
After Refuelling	✓	

DGCA Approval No.	Q/Indian Oil Skytanking Ltd / 1085 dt.14/05/08			
Density	781 (Kg/M³)	Temperature	28	(°C)
Fuel Batch No.	JET A1/IOSL/BLR/ 21/3203			

Above batch has passed all Tests as per IS : 1571-2008 and DEF STAN 91-91

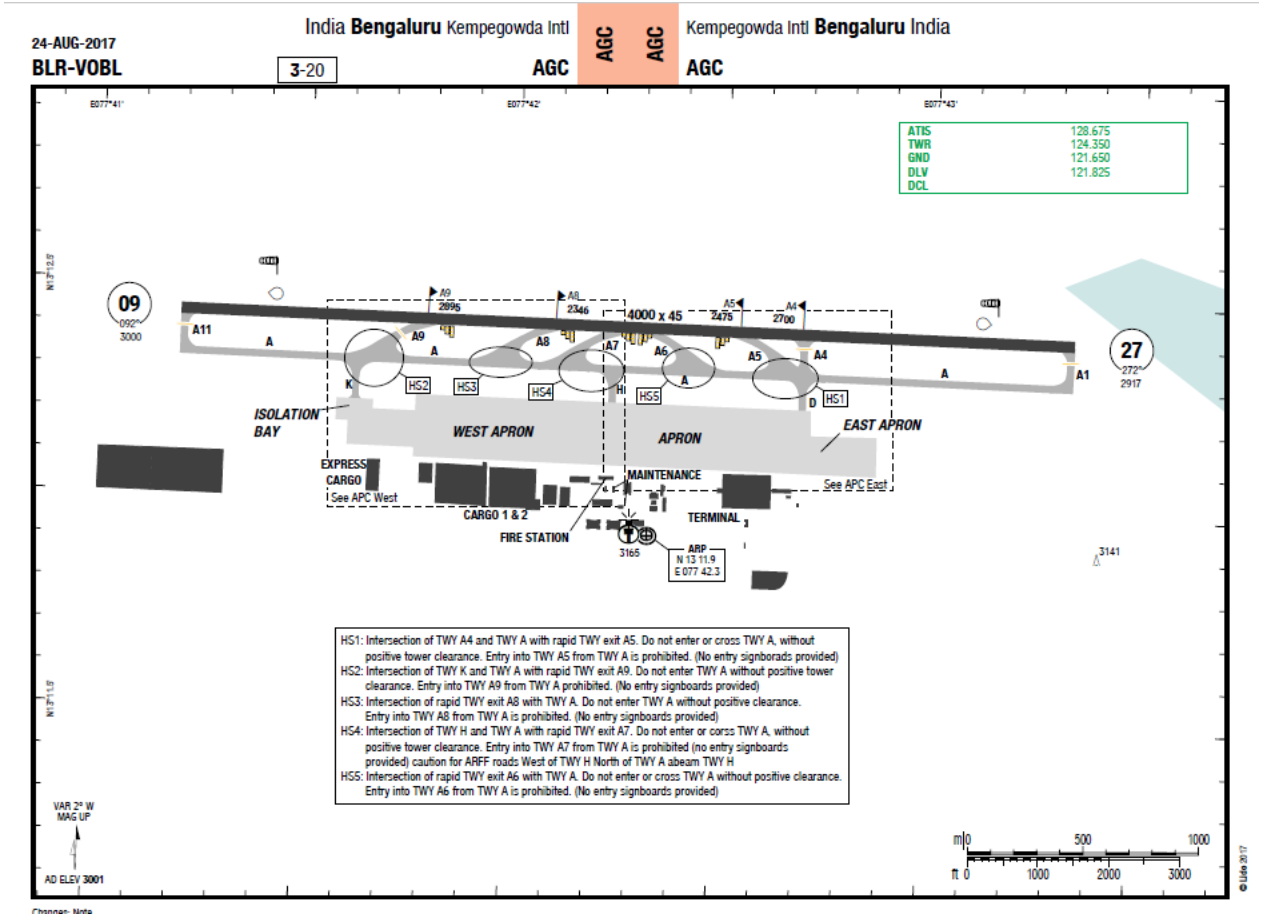
The Fuel has been delivered with the latest BIS Specification as per IOSL quality control norms

Remarks :

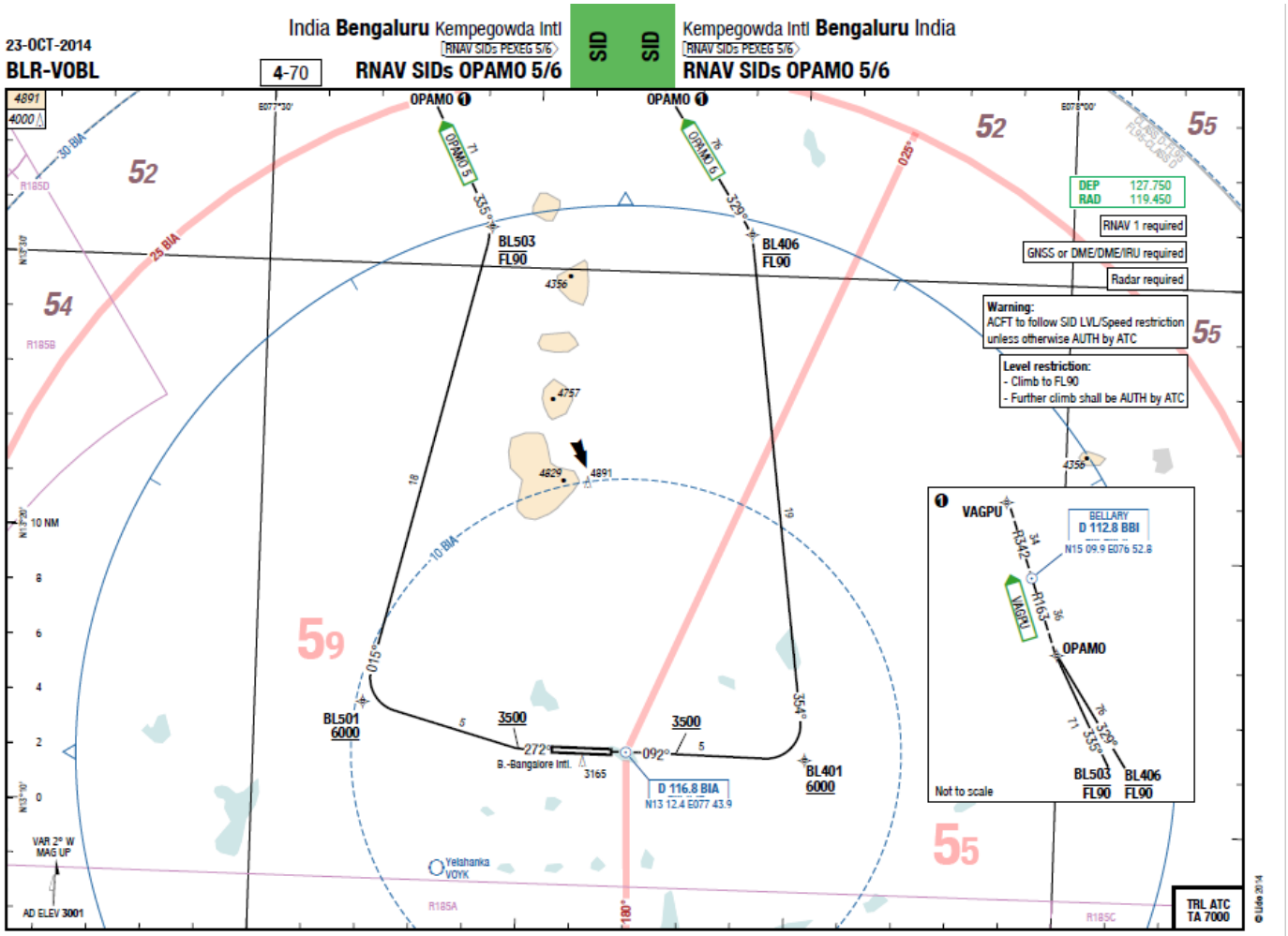
Departure Clearance via Data Link:

```
----------
0631z DEPARTURE CLEARANCE          DATE:  180130
                                   TAIL NO:  D-AALI

0631 180130 VOBL PDC 906
BOX531 CLRD TO EDDP OFF 09 VIA OPAM06
SQUAWK 0641 ADT 0640 NEXT FREQ 121.650 ATIS
I
INITIALY CLIMB AND MAINT FL 7000FT
CRUISE FLT LEVEL 240
---- RESPONSE 0631z ----
 ACCEPTED
```

```
---------
631z FLIGHT SYSTEM MESSAGE         DATE:  180130
                                   TAIL NO:  D-AALI

631 180130 VOBL
OX531 CDA RECEIVED
LEARANCE CONFIRMED
```



Departure Route OPAMO6

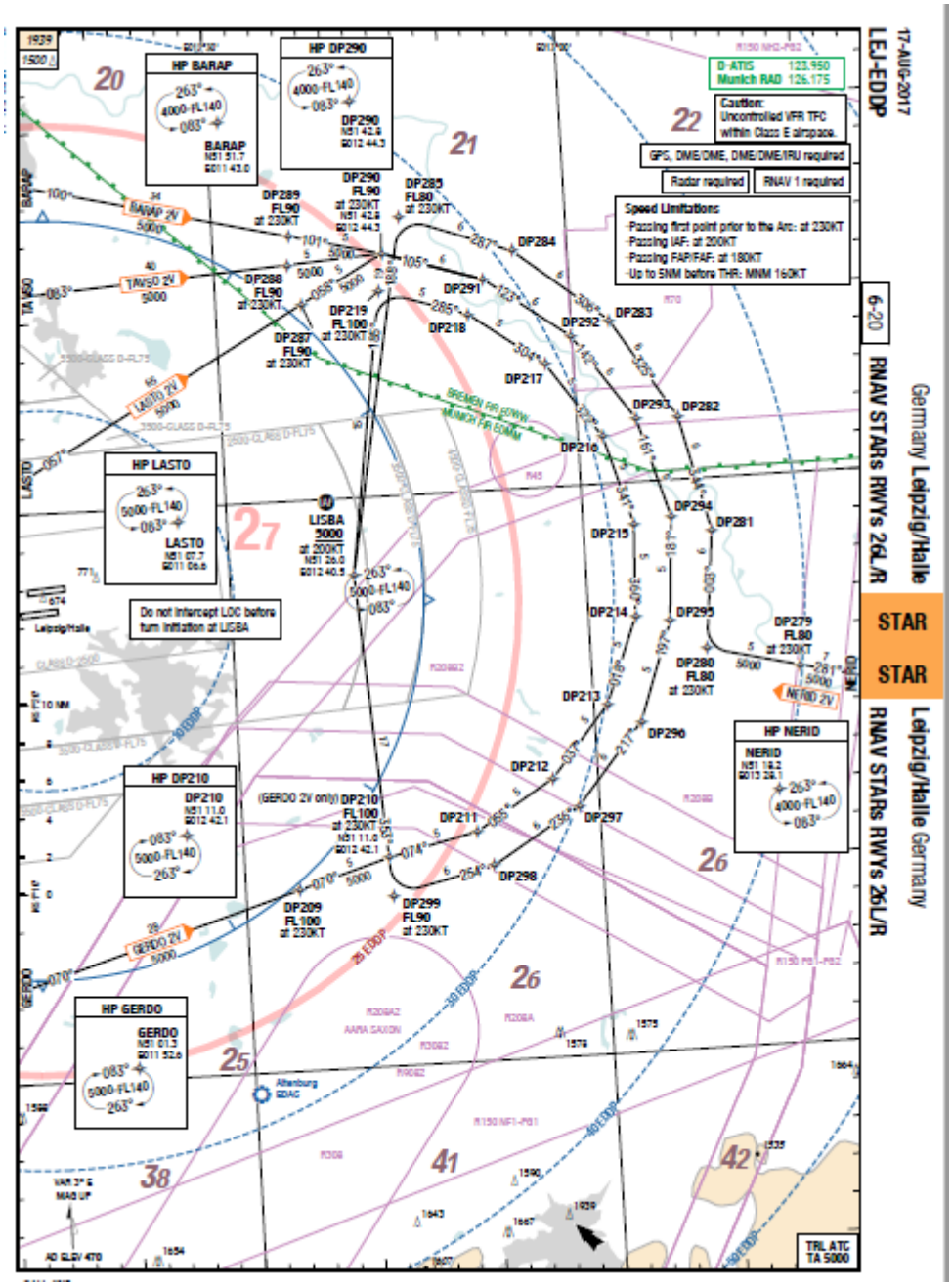


Übersicht Flugroute VOBL - EDDP

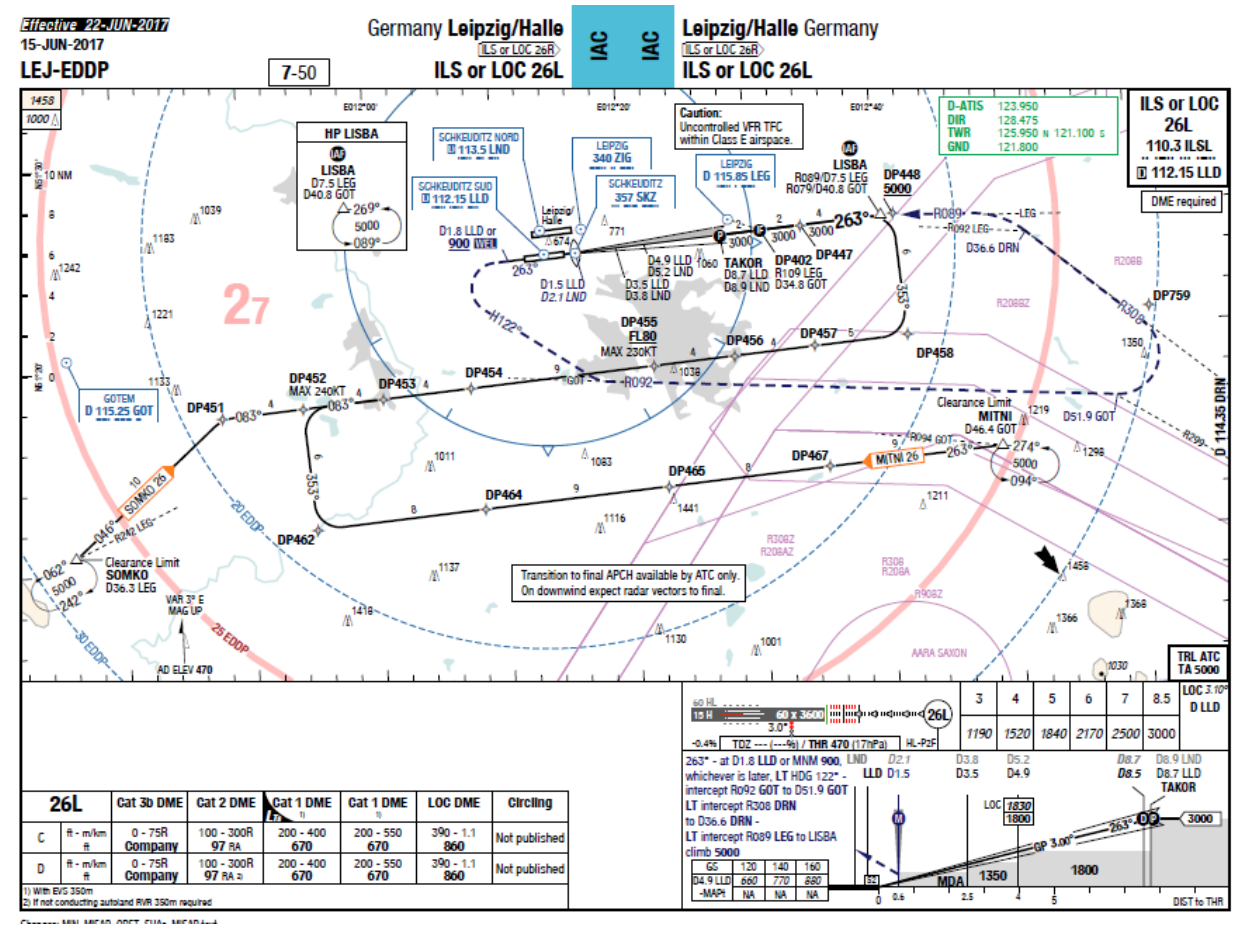
Dies ist die Großkreisentfernung mit 3874nm

Die aktuelle Flugroute laut Flugplan betrug 4078nm (Reale Flugstecke siehe Seite 6 – GPS Plot)

Leipzig Arrival via NERID 1W



Landung auf RWY 26L



Zusammenfassung des Fluges

Flugzeug:	**Boeing B777F**
Kennung:	**D-AALI**
Flugnummer:	**3S531**
Datum:	**30.1.2018**
Flugzeit:	**8h:57min**
Entfernung:	**4078nm (7552km)**
Treibstoff:	**87t**
Gewicht:	**TOW 325t**
Startbahn:	**09 in VOBL**
SID VOBL:	**OPAMO6**
APPR EDDP:	**NERID1W**
Landebahn:	**26L in EDDP**

Interview mit Thomas Aigner

PEFB:
Herr Aigner, wie kamen Sie auf die Idee, Videos aus dem Cockpit eines Verkehrsflugzeuges, heute leider ein „Terra Inkognito“ -- „ein unbekanntes Land“, zu machen
Th.A:
In der Folge meiner Firmen-Insolvenz in 2004 beschloss ich, nur noch Dinge zu machen, die mir wirklich Spaß machen und die mich persönlich weiterbringen. Eine Triebfeder meiner Moderatoren-Tätigkeit im Fernsehen und Radio war es, Geschichten zu erzählen. Menschen zu beobachten und zu unterhalten. Und als klar war, dass ich das nicht mehr als Auftragsproduzent, wie zuvor für das ZDF machen werde, war die Vorgabe „es muss sich mit eigenen Mitteln vorfinanzieren lassen“.
Ein Erlebnis, in jungen Jahren im Cockpit mitgeflogen zu sein, führte mich zu der Überlegung „Wenn es möglich wäre, mehrere Kameras im Cockpit so anzubringen, dass sie die gesamte Zeit über laufen, könnte man erst danach im Schnitt entscheiden, was erzählenswert ist.
Durch den Ruhetag bei „Long-Distance“-Flügen ließen sich die Piloten auch am Zielort über die Schulter schauen und ihre private Seite beleuchten. Alles Dinge, die man als normaler Fluggast nicht (mehr) erleben konnte.

PEFB:
Sind Sie fliegerisch vorbelastet?
TH.A:
Meine Vorbelastung lässt sich wahrscheinlich mit vielen Fans vergleichen. Als kleiner Junge wollte ich mal Pilot werden, als Kind erlebte ich völlig fasziniert (m)einen ersten Flug, als junger Mann durfte ich einmal im Cockpit VIE-LCA mitfliegen und war so fasziniert, dass ich dachte: „das ist so interessant und emotional, dass ich eines Tages irgendetwas daraus machen möchte“.

PEFB:
Erzählen Sie uns von den Schwierigkeiten der Anfangszeit.
TH.A:
Die ersten Gespräche endeten mit dem bekannten Tippen auf die Stirn und dem Hinweis, dass sich das auch nicht ändern wird. Aber ein letzter Versuch – die Idee dem Chefpiloten vorzustellen – endete in der Zusage. Sie werden wissen, wer dieser Chefpilot war: Jürgen Raps.

PEFB:
Haben Sie jemals am Gelingen oder am wirtschaftlichen Erfolg gezweifelt?
TH.A:
Ich sah, dass alle Anbieter von Mitflügen auf VHS-Kassette damit wenig Erfolg hatten. Aber nachdem ich immer nach dem Prinzip lebe „mach das was Dir Spaß macht und Du wirst nicht arbeiten müssen“ war mir schnell klar, dass die Hälfte des Erfolges im Marketing und im Verkauf liegt.

PEFB:
Wo lagen die größten Hindernisse?
TH.A:
Dass ich bis zum Start dieser Serie keine Ahnung hatte und sich auch keine Literatur finden ließ, wie man Dokumentarfilme so produziert, dass man sie auch direkt an den Konsumenten verkaufen kann. Einer der ersten Advantage-Kunden (Kommissions-Verkaufsprinzip) bei Amazon zu sein, hat uns 2006 erstmals ermöglicht, weltweit zu verkaufen, ohne in diesen Ländern präsent zu sein.

PEFB:
Gab es Menschen, die Ihnen bei der Verwirklichung der Pilotseye-Serie besonders geholfen oder besonders geschadet haben?
Th.A
Naja, geholfen haben uns natürlich die (Chef) Piloten. Behindert haben uns die Leute, die bis heute den Satz „das haben wir ja noch nie so gemacht“ in ihrem Wortschatz bevorzugen.

PEFB:
Wie groß ist der technische Aufwand beim Einrüsten, Dreh an Bord, Abbau, Schnitt, Ton usw?
TH.A:
Am Tag vor der Abreise wird das gesamte technische Layout im Büro zusammengebaut und laufen gelassen. Dieser „burn in“ genannte Prozess ist die letzte Chance, Probleme – bis hin zu einem gebrochenen Kabel - zu erkennen. Diese Konfiguration wird dann portionsweise so in Hartschalenkoffer verstaut, dass man „mit einem Griff“ alles in der Hand hat und man sich dann im Cockpit – wo kein Platz, kein Licht und keine gute Luft herrscht – nur noch auf die Anbringung konzentrieren kann.
Der Dreh ist eine logistische Herausforderung weil alle Kameras ja permanent Daten produzieren, die irgendwo gesichert, gelöscht und katalogisiert werden müssen – neben den normalen Tätigkeiten, die Kameras permanent zu überprüfen. Man darf sich nicht darauf verlassen, dass eine Kamera, die gerade noch brav aufgenommen hat, dieses 5 Minuten später auch noch macht.

PEFB:
Wo liegen die Schwerpunkte bei der Vorbereitung für den Dreh oder die Nachbearbeitung bis zum fertigen Produkt?
TH.A:
Die Schwerpunkte bei der Vorbereitung liegen in einem – nicht übertrieben – Riesenaufwand an Logistik, Technik und mentaler Vorbereitung. Denn einmal in der Luft, gibt es keinen Servicetechniker, kein Telefon für eine Nachbestellung und keine Zeit, sich Dinge zu überlegen. Das reicht von dem Lauf der Sonne, dem Zeitpunkt der blauen Stunde bis hin zu den Themen, die die Piloten während des Fluges ansprechen.

PEFB:
Wenn Sie nach all den Vorbereitungen dann endlich im Cockpit eines Airliners sitzen, lässt Ihnen Ihre Arbeit auch ein paar Minuten Zeit für Gespräche mit der Crew oder einen Blick aus dem Fenster?

Th.A:
Ehrlich gesagt, wenn es so wäre, hätte ich mich zu wenig vorbereitet. Jede gemeinsame Minute muss genutzt werden. Aber nicht falsch verstehen – damit meine ich auch den Mund zu halten und nur still zu beobachten.

PEFB:
Gibt es, ohne auf die Verschiedenheiten der einzelnen Airlines einzugehen, große Unterschiede in der Zusammenarbeit?
TH.A:
Ja, in der Vorbereitung mit der Administration. *Nein*, sobald sich die Cockpittür schließt. Angelehnt an viele gleichartige Procedures sind wir Gast und verhalten uns auch so. Die Arbeit – die Sicherheit – geht vor und wenn dann noch Zeit für uns bleibt ist das unser Ziel.

PEFB:
Gab es jemals kritische Situationen im Flug?
Th.A:
Dazu müsste man „kritisch" definieren. Es gibt aber immer wieder Fehler, die wir auch im Film zeigen. Ein schönes Beispiel dafür ist die Landung von Norbert Wölfle in LAX, als er bei der „Landing Checklist" irrtümlicherweise sagte, dass er die Landeklappen „scharf gemacht" hat. Sein FO sagt darauf „noch nicht" und Norbert holte diese wichtige Vorbereitung nach. Er meinte nach der Premiere: „Gut, dass wir das auch im Film zeigen, denn so kann jeder sehen, wie wichtig es ist, dass da vorne zwei Piloten sitzen".

PEFB:
Wie ist die Arbeitsteilung zwischen Ihnen und Ihrem Kameramann im Flug?
Th.A:
Er arbeitet und ich schlafe….. nein, Scherz beiseite. Der Kameramann am „Jumpseat" hört den Funk mit einem Ohr mit und kann natürlich auch sofort reagieren an die richtige Stelle am Panel zu zoomen. Ein „Direct" führt zu einem Blick auf das NAV Display, eine neue Höhe zu einem Blick auf den Autopiloten usw.
Es gibt eigentlich keine Arbeitsteilung in dem Sinne, man ergänzt sich, wo es geht.

PEFB:
Arbeiten Sie immer mit der gleichen Besetzung? (Kamera, Ton, Schnitt)
TH.A:
Das kommt immer darauf an, wer gerade Zeit hat.

PEFB:
Gab es schon mal so eine richtige Panne (Vorbereitung, Flug, Dreh, Nachbearbeitung)
TH.A:
Es gibt keinen Film ohne Panne. Die Kunst ist es, das auch im Schnitt nicht sichtbar werden zu lassen. Weil es immer Pannen gibt muss man eben mit mehr Kameras als nötig drehen, um technische Probleme (die immer auftreten) ausgleichen zu können.

PEFB:
Gibt es eine besonders schöne, eindrucksvolle Situation während eines Projektes, an die Sie sich gerne erinnern?
TH.A:
Eigentlich gibt es so eine Situation bei jedem Dreh. Das kann ein einmaliger Zufall einer Umkehr (Shanghai) sein oder ein Sonnenuntergang, der Stunden andauert (beim Flug nach Westen von HKG aus) oder Piloten, die einfach einen guten Tag haben.

PEFB:
Welche Flüge in welche Länder stehen noch auf ihrer Wunschliste?
TH.A:
West-Ost haben wir schon ziemlich gut abgedeckt. Zurzeit würde ich – wenn ich eine Wunsch frei hätte – diese drei Filme drehen: Einmal um die Welt (in drei Legs), einmal zum Südpol, oder den längsten Flug der Welt zeigen.

PEFB:
Wäre es heute unter den wirtschaftlichen Zwängen noch möglich, ein solches Projekt zu starten?
Th.A:
Ich würde die vielen Genehmigungen und nochmals gestiegenen Sicherheitsanforderungen noch über die wirtschaftlichen Zwänge stellen. Denn einen Sicherheitsoffizier davon zu überzeugen, mit 12 Koffern und 300 Kilo ins Cockpit zu müssen, ist immer ein besonderer Moment. Trotz Anmeldung und Pre-Screening.

PEFB:
Würden Sie es nochmal tun
Th.A
Jederzeit! Auch wenn es die bisher härteste Zeit meines Lebens darstellt.

Wolfgang Pühler, der Autor dieses Berichts, hat selbst sein gesamtes Arbeitsleben in der Luftfahrtindustrie verbracht.
Er war Privatpilot und widmet sich heute der Flugsimulation.
Der hier abgebildete Simulator, ein Airbus A320 Typ wurde in Eigenarbeit erstellt und ist voll funktionsfähig. Die gesamte Hardware ist Eigenbau. Ein Teil der komplexen Software wurde ebenfalls selbst programmiert.

DER AUTOR