



DFS Deutsche Flugsicherung

VFR Pilot Info 01/2018

update

Luftraum E

Fakten

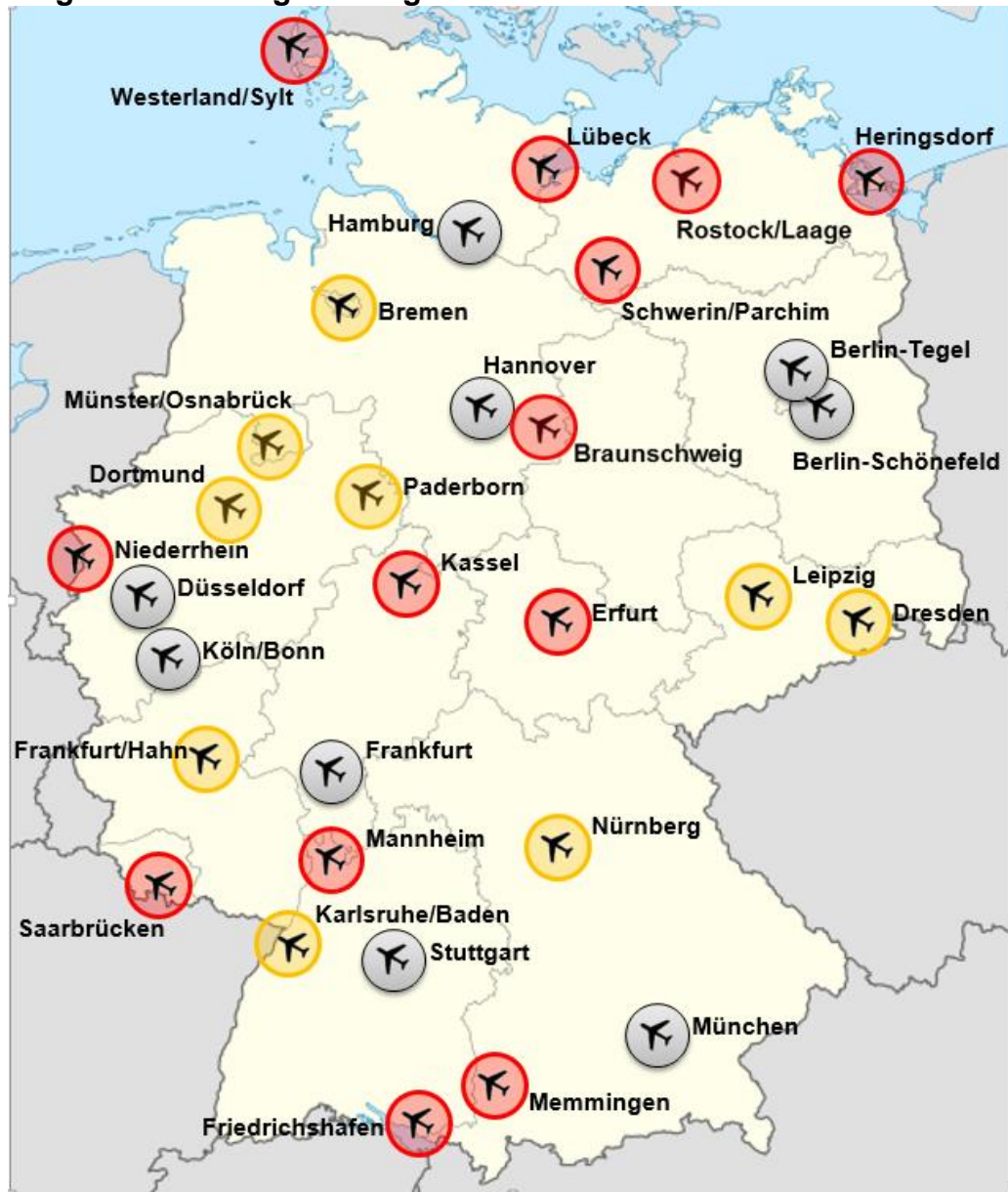
- Luftraum E ist kontrollierter Luftraum in dem IFR und VFR Verkehr erlaubt ist
- Untergrenze zwischen 1000 ft GND und 2500 ft GND, darunter (unkontrollierter) Luftraum G
- Obergrenze FL100 (Ausnahmen Flughäfen, siehe am Ende des Dokuments), über den deutschen Alpen FL130, wobei FL100 respektive FL130 bereits zu Luftraum C gehört
- Geschwindigkeitsbeschränkung für alle Luftfahrzeuge unterhalb FL100 250 kt, im Höhenband zwischen FL130 und FL100 über den deutschen Alpen keine Geschwindigkeitsbegrenzung
- Wetterminima für VFR Verkehr: 1000 ft vertikaler und 1,5 km horizontaler Abstand zu Wolken, Flugsicht 5 km; über FL100: 8 km
- Die Einhaltung dieser Wetterbedingungen liegt in der Verantwortung der VFR Piloten
- Funkkontakt für VFR Verkehr bei Tag ist nicht vorgeschrieben
- Keine Staffelung zwischen IFR und VFR Verkehr
Für VFR Nacht Flüge im Luftraum E besteht Flugplanpflicht, wenn dieser Flug über die Umgebung des Flugplatzes hinausgeht. Der VFR Nacht Verkehr muss in Funkkontakt mit einem IFR Sektor stehen; es besteht seitens ATC jedoch keine Staffelungsverpflichtung zwischen IFR und VFR Nacht
- Transpondernutzung: Pflicht ab A5000 ft MSL bzw. A3500 ft GND nur für motorgetriebene Luftfahrzeuge (z.B. dürfen Segelflugzeuge ohne Transponder in Luftraum E fliegen)
Bei Nacht: Transponderpflicht für alle Luftfahrzeuge im Luftraum E

- In der TMZ (Transponder Mandatory Zone), die Teil von Luftraum E ist, besteht für alle Luftfahrzeuge Transponderpflicht
 - zusätzlich dringende Empfehlung zur Hörbereitschaft in Verbindung mit Schaltung eines individuellen TMZ-Transpondercodes (Code und Frequenz auf ICAO-Karte veröffentlicht)
 - Wenn vor Einflug in eine TMZ sich der Pilot bei FIS anmelden möchte oder bereits Funkkontakt mit FIS besteht, entscheidet der Pilot, ob er sich auf der FIS-Frequenz anmeldet bzw. angemeldet bleibt und mit Transponderschaltung (Code 7000 oder gegebenem Code) durch die TMZ fliegt, oder der Empfehlung folgt und die TMZ-Frequenz rastet. In diesem Falle ist dann aber auch der individuell veröffentlichte TMZ-Squawk zu rasten, und nicht vergessen: bei FIS abmelden
- Verkehrsinformationen werden soweit möglich erteilt
- VFR Verkehr steht auch bei Funkkontakt nicht unter Kontrolle
- IFR Flugunterlagen bieten nur marginale Informationen über die Luftraumstruktur
- VFR Karten bieten marginale Informationen über IFR Streckenführungen
- IFR Flüge haben im Luftraum E kein generelles Vorflugrecht! Es gelten die Ausweichregeln gem. LuftVO. Das Vorflugrecht von Segelflugzeugen, Hängegleitern, Gleitsegeln, Ballone und Schleppverbänden ist zu beachten

Tipps von ATC für VFR Flüge im Luftraum E

- Nutzen Sie den Fluginformationsdienst.
- Achten Sie in der Nähe von Flughäfen auf IFR Verkehr, besonders im Bereich der verlängerten Anfluggrundlinien. Gem. LuftVO ist Luftfahrzeugen im Endteil des Landeanfluges und landenden Luftfahrzeugen auszuweichen.
- Beharren Sie nicht auf Ihr Vorflugrecht. Die Sicht aus dem Cockpit von Verkehrsflugzeugen ist nicht vergleichbar mit der aus dem Cockpit von kleineren Flugzeugen. Auch ist ein Verkehrsflugzeug in der Regel für Sie leichter zu erkennen als ein Sportflugzeug für einen Verkehrspiloten.
- Weichen Sie rechtzeitig und großräumig aus, Wirbelschleppen eines Verkehrsflugzeugs sind unsichtbar und gefährlich. Reizen Sie aus diesem Grunde auch die vertikale Grenze nicht bis zuletzt aus, Empfehlung max. FL95.
- Fliegen Sie auch unterhalb A5000 ft (3500 ft GND) mit Transponder. Dadurch sind Sie auf dem Radar des Lotsen erkennbar. Zusätzlich kann das bordeigene TCAS der Verkehrsflugzeuge Ausweichanweisungen generieren.

Flughäfen und Regionalflughäfen*



*es wurden nur die größten Regionalflughäfen berücksichtigt



Die **rot** unterlegten Flughäfen besitzen nur eine Kontrollzone (Luftraum D CTR), d.h. VFR Verkehr kann bis zur seitlichen bzw. oberen Begrenzung der Kontrollzone heranfliegen. Die Flughäfen Niederrhein, Memmingen und Friedrichshafen sind mit einer TMZ versehen.



Die **gelb** unterlegten Flughäfen sind durch weitergehende Luftraummaßnahmen für den VFR Verkehr eingeschränkt (Luftraum C und/oder D (nicht CTR) in Höhen oberhalb der CTR, jedoch nicht bis FL100). An manchen Flughäfen wurden diese Maßnahmen durch TMZ nach oben und seitlich ergänzt



Die **grau** unterlegten Flughäfen sind durch Luftraummaßnahmen (Luftraum C und/oder D (nicht CTR)) von der CTR bis FL100 für VFR Verkehr eingeschränkt; in Hamburg und Hannover sind seitlich noch TMZ eingerichtet.