



DFS Deutsche Flugsicherung

VFR Pilots Info

Luftraum E

Fakten

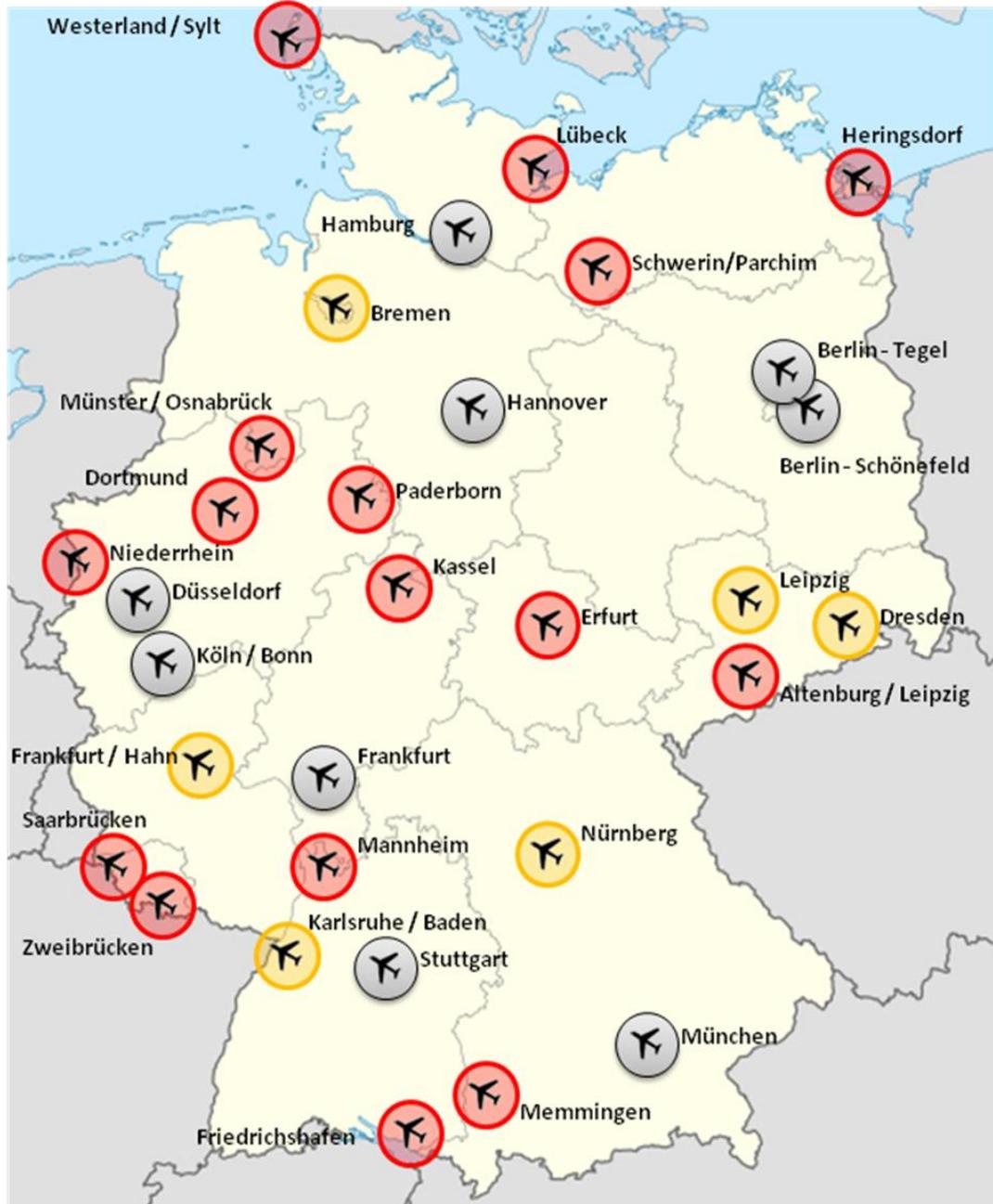
- Kontrollierter Luftraum in dem IFR und VFR Verkehr erlaubt ist
- Untergrenze zwischen 1000 ft und 2500 ft, darunter (unkontrollierter) Luftraum G
- Obergrenze FL100, über den deutschen Alpen FL130
- Wetterminima für VFR Verkehr: 1000 ft vertikaler und 1,5 km horizontaler Abstand zu Wolken, Flugsicht 8 km, ab 2014: 5 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 bei Tag (Für VFR Nacht Flüge im Luftraum E besteht Flugplanpflicht. Der VFR Nacht Verkehr ist dann unter Kontrolle eines IFR Sektors; es besteht seitens ATC Staffelungsverpflichtung zwischen IFR und VFR Nacht)
- Transpondernutzung Pflicht ab A5000 ft MSL bzw. A3500 ft GND nur für motorgetriebene Luftfahrzeuge (z.B. dürfen Segelflugzeuge bis FL95 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

- Verkehrsinformationen
 - An IFR Verkehr, soweit Informationen vorliegen und die Situation es zulässt
 - An VFR Verkehr, wenn in Funkkontakt mit FIS (Flight Information Service) und die Situation es zulässt
- VFR Verkehr steht auch bei Funkkontakt nicht unter Kontrolle
- Ausweichempfehlung an IFR Verkehr nur auf Anforderung
- IFR Flugunterlagen bieten keine ausreichenden Informationen über die Luftraumstruktur
- VFR Karten bieten keine ausreichenden 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.
Dies gilt nicht nur, wenn der IFR Flug auf Radarführung ist, sondern auch dann, wenn sich der IFR Flug auf einem IFR Verfahren, z.B. einer SID oder STAR befindet. Um eine gefährliche Annäherung zu verhindern, ist von der SID oder der STAR abzuweichen und ATC zu unterrichten.

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. §13 (4) 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 für Sie leichter zu erkennen als umgekehrt.
- Weichen Sie rechtzeitig und großräumig aus, Wirbelschleppen eines Verkehrsflugzeugs sind unsichtbar aber sehr gefährlich.
- Fliegen Sie auch unterhalb A5000 ft (3500 ft GND) mit Transponder. Dadurch sind Sie auf dem Radar des Lotsen erkennbar, er kann Verkehrsinformationen an den Piloten des Verkehrsflugzeuges erteilen. Zusätzlich kann das bordeigene TCAS der Verkehrsflugzeuge Ausweichanweisungen generieren.

Flughäfen und Regionalflughäfen*



*es wurden nur die wichtigsten 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 Münster/Osnabrück, Saarbrücken, Dortmund, Paderborn, 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). Dies gilt für die Flughäfen Bremen, Leipzig, Dresden, Frankfurt-Hahn, und Karlsruhe-Baden. Der Flughafen Nürnberg ist zwischen FL70 bis FL100 mit einer TMZ versehen.



Die **grau** unterlegten Flughäfen sind durch Luftraummaßnahmen (Luftraum C und/oder D (nicht CTR)) von der CTR bis FL100 für VFR Verkehr eingeschränkt