



**DFS** Deutsche Flugsicherung

# *Pilot Info 01/2017*

## **Luftraum E**

### **Fakten**

- Luftraum E ist kontrollierter Luftraum, in dem IFR- und VFR-Verkehr erlaubt sind
- Untergrenze zwischen 1000 ft GND und 2500 ft GND, darunter (unkontrollierter) Luftraum G
- Obergrenze FL100 (Ausnahmen sind Flughäfen, siehe Ende des Dokuments), über den Deutschen Alpen FL130
- Geschwindigkeitsbeschränkung für alle Luftfahrzeuge **unterhalb FL100 und 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, bis FL100: Flugsicht 5 km, oberhalb FL100: Flugsicht 8 km
- Die Einhaltung dieser Wetterbedingungen liegt einzig in der Verantwortung der VFR-Piloten und ist nicht nachprüfbar
- Funkkontakt für VFR-Verkehr bei Tag ist nicht vorgeschrieben
- Staffelung zwischen IFR-Verkehr
- Keine Staffelung zwischen IFR- und VFR-Verkehr.  
Für VFR-Nachtflüge im Luftraum E besteht Flugplanpflicht. Der VFR-Nachtverkehr muss in Funkkontakt mit einem IFR-Sektor stehen; es besteht seitens ATC jedoch keine Staffelungsverpflichtung zwischen IFR- und VFR-Nachtverkehr

- Transpondernutzung für VFR-Luftfahrzeuge: Pflicht ab 5000 ft MSL bzw. 3500 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
  - Einführung Hörbereitschaft für alle TMZ ab dem 30.03.2017 (siehe AIC VFR 01/17)
- Verkehrsinformationen, soweit möglich
- 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, Ballonen und Schleppverbänden ist zu beachten. Dies gilt nicht nur, wenn der IFR-Flug unter 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 (sog. Airprox) zu verhindern, ist von der SID oder der STAR abzuweichen und ATC zu unterrichten.

## **An- und Abflugkarten**

Um IFR-Piloten auf die Besonderheiten des Luftraums E aufmerksam zu machen, hat die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH zwischenzeitlich alle An- und Abflugkarten von und zu Flughäfen, die nicht unterhalb von FL100 durch Luftraumkategorien C oder D (nicht CTR) vor unbekanntem VFR-Verkehr geschützt sind, mit entsprechenden Hinweisen versehen.

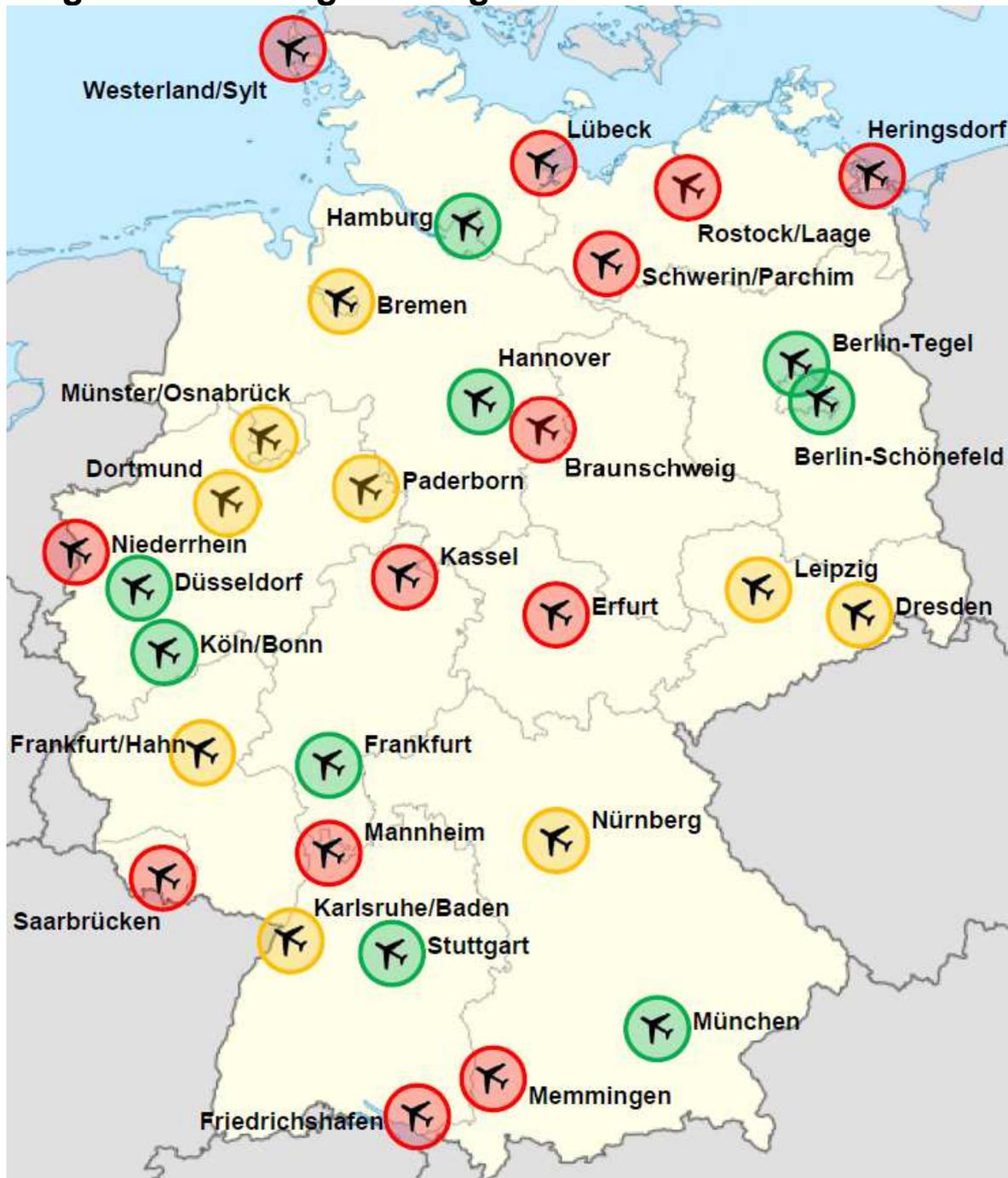
Bei Flughäfen, deren An- und Abflugverfahren ab/bis FL100 durch den Luftraum E (auch TMZ) führen, wird folgender Hinweis stehen:

**IFR PROFILES WITHIN AIRSPACE CLASS E. WATCH OUT FOR VFR TRAFFIC UNKNOWN TO ATC.**

Bei Flughäfen, deren An- und Abflugverfahren ab/bis zu einer gewissen Höhe durch Luftraum C/D (nicht CTR) geschützt sind, die aber von/bis FL100 teilweise durch den Luftraum E führen, wird folgender Hinweis stehen:

**PARTS OF IFR PROFILES WITHIN AIRSPACE CLASS E. WATCH OUT FOR VFR TRAFFIC UNKNOWN TO ATC.**

## Flughäfen und Regionalflughäfen\*



\*es wurden nur die wichtigsten Regionalflughäfen berücksichtigt

-  Kein geschützter Luftraum unterhalb FL100, Luftraum E bis zum Erreichen der Kontrollzone. Die Flughäfen Saarbrücken, Niederrhein, Memmingen und Friedrichshafen sind durch eine TMZ geschützt
-  Geschützter Luftraum C und/oder D (nicht CTR) in Höhen oberhalb der CTR, jedoch nicht bis FL100
-  Geschützter Luftraum C und/oder D (nicht CTR) unterhalb FL100 bis zur CTR