



Information an Betreiber und Koordinatoren sowie Nutzer von Segelflugsektoren.

Die Struktur der Segelflugsektoren

- **Öffentlich zugängliche Sektoren** (per NfL) jährlich festgelegt
- **Nicht-öffentliche Sektoren für Flugplätze und eingewiesene Nutzer** (per Letter of Arrangement – LoA) mit der jeweiligen DFS-Niederlassung

sind für Segelflugzeuge und weitere aufwindtragende Sportarten (mit entsprechender Ausstattung für Kommunikation und Navigation) wichtige Instrumente, um im regulierten Luftraum auch in den Luftraumformen zu fliegen, die grundsätzlich für andere Nutzer vorgesehen sind.

Diese Sektoren sind damit ein wichtiges Instrument, um „**Flexible Use of Airspace (FUA)**“ als Konzept in die Praxis umzusetzen. **Sie ermöglichen dem Luftsport zeitweise in Lufträumen C, D (nicht CTR) und TMZ definierte Teile der jeweiligen Lufträume mit klaren Regeln zu nutzen, in denen sie nicht für den eigentlichen Zweck benötigt werden.**

Das setzt die genaue Kenntnis zur Handhabung der beiden Elemente sowohl als Luftraumnutzer wie auch als Ansprechpartner/Koordinator der Lufträume am Boden voraus. Hierbei stehen immer sichere Verfahren im Vordergrund, deren Umsetzung gewährleistet sein muss.

Zu diesem Zweck hat der DSV für die beiden oben genannten Formen der räumlich und zeitlich definierten Bereiche Checklisten für die Betreiber und Nutzer erstellt.

Wir empfehlen dringend den Betreibern um systematische Zusammenstellung der jeweils zu erledigenden Aufgaben mit den dazu erforderlichen Daten, Informationen und Abläufen, um damit den sicheren Betrieb im Zusammenwirken mit den jeweiligen Stellen bei der Flugsicherung zu gewährleisten.

- **Nutzt die angefügten Unterlagen zur Erfassung aller im Einzelfall erforderlichen Daten und Abläufe.**
- **Nutzt die Zusammenstellung zur regelmäßigen Schulung und Weiterbildung der daran beteiligten Personen und Funktionen**
- **Da viele der damit betrauten Personen diese Aufgaben im Ehrenamt im Rahmen der Vereine wahrnehmen, kann die Zusammenstellung auch eine gleichbleibende vollständige Wahrnehmung der Aufgabe sichern.**

Gerne können eure Anregungen und Hinweise an luftraum-ost@dsv.aero gerichtet werden.

Eure Ansprechpartner:

Herbert Martin AUL-Ost

Sebastian Schilling AUL-Ost

Öffentliche Segelflugsektoren

Was wir tun und unterstützen, um weiterhin in öffentlichen Segelflugsektoren fliegen zu können.

Bundesweit per NfL veröffentlichte Sektoren, offen für jeden Piloten mit Lizenz und Sprechfunkzeugnis. Die konkrete Ausgestaltung unterscheidet sich je nach Standort — zwei Modelle sind gebräuchlich:

	Modell A — Start-/Betriebsleiter aktiviert	Modell B — Piloten aktivieren selbst
Beispiele	Dresden, Hamburg, Karlsruhe	Köln-Bonn/Düsseldorf, Münster-Osnabrück
Aktivierung durch	Start-/Betriebsleiter, telefonisch bei der Kontrollstelle	Jeder Pilot selbst, per Funk direkt bei der Kontrollstelle
Rolle Start-/Betriebsleiter	Aktiv — beantragt, überwacht, informiert	Unterstützend — sorgt dafür, dass Piloten Verfahren kennen

→ Vor dem ersten Einsatz an einem neuen Standort klären, welches Modell hier gilt. Unser Standort:

☐ Modell A ☐ Modell B

Sonderfall TMZ: An manchen Standorten (z. B. Frankfurt-Hahn, Münster-Osnabrück, Niederrhein, Paderborn) liegt der Sektor nicht in Luftraum C/D, sondern in einer Transponderpflichtzone. Die dort ausgewiesenen aktivierten Segelfluggebiete befreien von der sonst geltenden Transponderpflicht. **See an Avoid sowie horizontale und vertikale Abstände zu allen anderen Luftraumnutzer sind einzuhalten.** Alle Anfragen und Hörbereitschaft laufen nach demselben Muster wie Modell A oder B.

Unsere Aufgaben — Modell A	Unsere Aufgaben — Modell B
1. Aktivierung telefonisch beantragen — bei der Kontrollstelle: _____. 2. Status an Piloten weitergeben — Sektor + Höhenband mitteilen, vor dem Start oder während des Flugs. 3. Dauerrundfunk/ATIS durchgehend abhören — Frequenz _____, um eine Deaktivierung sofort zu bearbeiten und weiterzugeben. 4. Piloten bei Deaktivierung unverzüglich informieren — Frist zum Verlassen ____ Minuten im Blick behalten. 5. Betriebsende telefonisch melden.	1. Piloten briefen — welche Frequenz wird zur Aktivierung genutzt: _____. 2. Dauerrundfunkfrequenz bekanntmachen — _____ Piloten müssen sie während des gesamten Flugs im Sektor selbst mind. alle 10 Min. abhören. 3. Frist zum Verlassen kommunizieren — ____ Minuten nach Aufsprache der Deaktivierung. 4. Kein Telefonkontakt zur Kontrollstelle nötig — Aktivierung/Deaktivierung läuft direkt zwischen Piloten und Information der Kontrollstelle.

Wichtig an diesem Standort

Luftraumtyp	☐ C ☐ D ☐ TMZ
Frist zum Verlassen nach Deaktivierung	____ Minuten
Automatisches Schließen (z. B. Sonnenuntergang)?	☐ ja ☐ nein — falls ja: _____
Abhängig von Betriebsrichtung des Verkehrsflughafens?	☐ ja ☐ nein — falls ja, welche: _____
Kontakt Kontrollstelle	_____

Nicht-öffentlicher Sektor (Letter of Arrangement - LoA)

Was wir tun, um den spezifischen Sektor an unserem Flugplatz verlässlich nutzen zu können.

Individuelle Betriebsabsprache zwischen unserem Flugplatz/Verein und der DFS.

Nutzung nur für Mitglieder und eingewiesene Gäste.

Vor Ort klären: Wer führt bei uns das Telefonat mit der Kontrollstelle?

☐ Startleiter Segelflug ☐ AFISO ☐ Sonstige: _____

Unsere Aufgaben

- 1. Aktivierung telefonisch beantragen** — durch die oben festgelegte Person bei _____ (Kontrollstelle, Telefonnummer). Maximaldauer je Aktivierung: ____ Minuten / ____ Stunden / _____ tageweise SR-SS
- 2. Erreichbar bleiben** — während der gesamten Aktivierung telefonisch erreichbar sein, für kurzfristige Höhenänderungen und/oder eine Deaktivierung.
- 3. Änderungen sofort weitergeben** — jede telefonisch erhaltene Anpassung umgehend an alle Piloten im Sektor übermitteln (Beispiel: _____).
- 4. Frist zum Verlassen in jedem Fall einhalten** — nach Aufforderung muss der Sektor spätestens in ____ Minuten später verlassen sein.
- 5. Betriebsende aktiv melden** — sonst automatische Deaktivierung nach ____ Minuten / _____ Stunden / Sunset.

Wichtig zu wissen

Maximaldauer je Aktivierung	____ Minuten _____ Stunden / tageweise
Frist zum Verlassen bei Beendigung	____ Minuten
Abhängig von Betriebsrichtung des Verkehrsflughafens?	☐ ja ☐ nein — falls ja, welche: _____
Verkehrsinfo durch Kontrollstelle?	Nein — See and Avoid - Abstände in eigener Verantwortung wie im Luftraum E

Kontakt

Kontrollstelle: _____ Telefon: _____

Datenassistent / weitere Rufnummer: _____