

# FAQ

## Welches Rufzeichen und welchen Typecode soll ich nutzen?

Reine Segelflugzeuge, die in Deutschland registriert sind, haben eine **Nummernregistrierung**, zum Beispiel D-1234.

Motorsegler verwenden hingegen eine **Buchstabenkennung**, die nach der Länderkennung D ein K hat, zum Beispiel D-KABC.

Einen Unterschied zwischen reinem Segelflugzeug und Motorsegler gibt es auch beim Typecode. Reine Segelflugzeuge haben keine individuellen Typecodes; es wird stattdessen der generische **Code GLID** genutzt.

Motorsegler haben jedoch in der Regel **eigene Typecodes**. Falls ihr euch unsicher seid, welcher Code für euer Modell der korrekte ist, könnt ihr ihn über die [Datenbank der ICAO](#) herausfinden oder alternativ auch einfach GLID nutzen.

## Darf man auch an kontrollierten Plätzen segelfliegen?

**Grundsätzlich ja.** Bedenkt jedoch, dass ihr als Segelflugzeug nur eingeschränkt manövrierfähig seid. Das wird oft dazu führen, dass der Lotse euch nicht in die Kontrollzone einfliegen bzw. vom Platz starten lässt.

Besonders wenn das **Verkehrsaufkommen etwas höher** ist, wird der Lotse euch nicht sinnvoll in den Verkehrsfluss einbauen können und euch wahrscheinlich nicht starten bzw. zur Landung in die Kontrollzone einfliegen lassen. Auch ein Durchflug wird in einem solchen Fall möglicherweise schwierig.

An einigen, besonders an kleineren, kontrollierten Flugplätzen, gibt es jedoch regelmäßigen Segelflugbetrieb. In diesem Fall wird in der Regel auch eine **eigene Schleppstrecke zum Start und möglicherweise auch eine Graspiste zur Landung** eingerichtet sein.

Informiert euch vor eurem Flug in der [AIP VFR](#) und - wo vorhanden - auch auf der Webseite des Platzes oder in der Knowledgebase mit dem [Pilotenbriefing](#) über **lokale Prozeduren, besonders zum Segelflug**.

## Darf man auch in Luftraum D und C segelfliegen?

Ähnlich wie beim [Flug in einer CTR](#) (welche in Deutschland immer ein Luftraum D ist), ist das **grundsätzlich möglich**. Aber auch hier müsst ihr natürlich damit rechnen, dass der Lotse euch den Einflug in den entsprechenden Luftraum aufgrund eurer eingeschränkten Manövrierfähigkeit und dem unberechenbaren Kurs verweigert. Außerdem kann es sein, dass ein Flug in Luftraum D bzw. C für euch selbst nicht besonders sinnvoll ist, da ihr mit Maximalhöhen o.ä. rechnen müsst.

Dementsprechend solltet ihr zumindest **immer damit planen, diese Lufträume wo möglich zu umfliegen**.

## Wie muss mein Flugplan aussehen?

Im Grunde sieht ein Flugplan im Segelflug nicht anders aus als bei anderen VFR-Flügen.

Als Wegpunkte machen in der Regel nur eure **Wendepunkte** Sinn. Bedenkt außerdem, dass ihr euch im Segelflugzeug nie exakt an eine geplante Höhe oder einen geplanten Kurs halten könnt, da ihr natürlich **von der Thermik abhängig** seid.

Wenn ihr als reines Segelflugzeug (mit Typecode GLID) fliegt, kann es außerdem nicht schaden, das genaue Modell in den Remarks zu erwähnen; als Motorsegler mit eigenem Typecode hingegen ist eine Erwähnung, dass es sich um ein Motorsegelflugzeug handelt, hier ebenfalls nicht verkehrt. Nichtsdestotrotz solltet ihr einem Lotsen oder AFISO/Flugleiter **beim Erstkontakt immer mitteilen, dass ihr ein Segelflieger seid**. Dadurch könnt ihr Missverständnissen vorbeugen.

Außerdem ist es bei Streckenflügen - besonders wenn ihr keinen Motor an Bord habt - immer eine gute Idee, im Remarkfeld eures Flugplans zu **erwähnen, dass eine Außenlandung möglich ist**. Das könnte dann z.B. so aussehen:

RMK/GLIDER CROSSCOUNTRY OUTLANDING POSSIBLE

Auf VATSIM besteht keine Pflicht, für VFR Flüge einen Flugplan aufzugeben (siehe auch CoC B10). Nichtsdestotrotz kann eine Flugplanaufgabe nicht schaden; ihr macht damit den Lotsen und unter Umständen auch euch selbst das Leben einfacher.

In der Realität könnt ihr in Deutschland theoretisch ebenfalls ohne Flugplan unter VFR fliegen. Es gibt jedoch einige Fälle, in denen ein **Flugplan zwingend aufgegeben werden muss**. Die beiden wichtigsten davon sind **Flüge durch Luftraum D bzw. C**, und **Flüge, die über die Landesgrenzen Deutschlands hinausgehen**. Diese Regelung gilt selbstverständlich auch für Segelflugzeuge.

## Wie melde ich mich beim Lotsen für den Start an?

Mit dem Segelflugzeug startet ihr meist an unkontrollierten Plätzen. Hier müsst ihr **mit anderen Piloten und gegebenenfalls dem AFISO/Flugleiter koordinieren**.

Es gibt jedoch auch einige kontrollierte Flugplätze an denen Segelflugstarts möglich sind. Wie der genaue Ablauf an diesen Plätzen ist, wird individuell geregelt. Daher solltet ihr euch die **AIP VFR und Pilotenbriefings der Plätze durchlesen** um über etwaige Besonderheiten im Bilde zu sein.

Auf VATSIM ist wichtig, dass ihr dem Lotsen **klar sagt, dass ihr ein Segelflugzeug seid** und mit welcher Methode ihr starten wollt. An einem kontrollierten Platz wie Münster-Osnabrück (EDDG) könnte das z.B. so aussehen:

Münster Turm, D-5439.

D-5439, Münster Turm.

D-5439, ein Segelflugzeug vom Typ ASK21, am Abflugpunkt Piste 25 Gras für einen Windenstart, abflugbereit.

D-5439, QNH 1014, Verkehr ist eine Ryanair Boeing 737 im kurzen Endanflug Piste 25, Wind 230 Grad 5 Knoten, Start nach eigenem Ermessen.

D-5439, QNH 1014, Start nach eigenem Ermessen.

Je nach Simulator ist es eventuell nicht möglich, einen Segelflugstart durchzuführen, ohne auf der Piste in den Flug zu laden. Bedenkt hierbei bitte, dass es entsprechend dem VATSIM Code of Conduct **nicht erlaubt ist, sich auf einer Piste zu verbinden**. Solltet ihr keine Möglichkeit haben, den Flug an einer Parkposition zu laden, solltet ihr euch zunächst als Observer verbinden um mit dem Lotsen/AFISO/Flugleiter bzw. anderen Piloten zu koordinieren, wann ihr euch live verbinden könnt um einen Segelflugstart durchzuführen.

Revision #15

Created 4 December 2022 22:10:08 by 1627359

Updated 12 January 2023 12:44:43 by 1627359