

Grundlagen

Bedienelemente

Die wichtigsten Hebel im Segelflugcockpit sind mit **standardisierten Farben** gekennzeichnet. Dadurch könnt ihr diese auch in einem neuen Flugzeug auf einen Blick identifizieren.

Farbe	Bedienelement
Gelb	Ausklinkvorrichtung
Rot	Haubennotabwurf
Blau	Bremsklappen
Grün	Trimmung

Die **Ausklinkvorrichtung** wird verwendet, um das **Schleppseil auszuklinken**. Mehr dazu findet ihr auch unter Start.

Der **Haubennotabwurf** ist ein Hebel, der euch das **sofortige Abwerfen der Haube für einen Notausstieg** ermöglicht. Im Simulator ist das natürlich eher weniger wichtig.

Die **Bremsklappen** könnt ihr verwenden, um den **Widerstand und somit eure Sinkrate zu erhöhen**. Sie sind besonders bei der Landung wichtig.

Mit dem **Trimmhebel** könnt ihr die **Längsneigung des Flugzeugs einstellen** ohne den Knüppel dauerhaft gedrückt oder gezogen zu halten. Im Simulator ist hier leider oft das Problem, dass ihr die Kräfte, die auf den Knüppel wirken, nicht spüren könnt, weswegen es euch eventuell etwas schwerer fällt, das Flugzeug akkurat auszutrimmen.

Segelflugplatzrunde

Oftmals ist für Segelflug eine **gesonderte Platzrunde** eingerichtet, meist gegenüber der Motorflugplatzrunde. Dadurch wird zeitgleich stattfindender Motor- und Segelflug entzerrt.

Informiert euch vor dem Flug anhand des Anflugblattes und der AIP VFR über mögliche Segelflugplatzrunden an eurem Platz.

Ihr solltet euch wann immer möglich an die Segelflugplatzrunde halten, jedoch kann es gerade beim Segelflug **gute Gründe für eine Abweichung** geben, wie z.B. bessere Thermik an anderer Stelle.

Im Gegenanflug könnt ihr Übungen durchführen. Thermikkreisen könnt ihr hingegen auch in den anderen Platzrundenabschnitten; hierbei solltet ihr jedoch darauf achten, **andere Piloten nicht bzw. so wenig wie möglich zu behindern**.

Vorfahrtsregeln

Tatsächlich gibt es in der Luftfahrt auch Vorfahrtsregeln. Eine davon kennt ihr sicherlich auch schon aus dem Straßenverkehr: **rechts vor links**. Für den Segelflug ist aber die **Manövrierbarkeit des Flugzeugs** der relevanteste Punkt.

Der Grundsatz ist folgender: **das manövrierbarere Flugzeug muss dem weniger manövrierbaren ausweichen**. Ein Heißluftballon ist beispielsweise weniger manövrierbar als ein Segelflugzeug und ihr müsstet ihm ausweichen. Ein Motorflugzeug hingegen ist manövrierbarer als euer Segelflugzeug, da ihr nicht ohne weiteres Steigen könnt, und somit habt ihr in diesem Fall Vorfahrt.

Diese Regel ist besonders im Anflug wichtig, um in unkontrolliertem Luftraum zu wissen, **wer als erstes landen darf**. Wollen ein Segelflugzeug und ein Motorflugzeug gleichzeitig landen, so hat das Segelflugzeug Vorrang und das Motorflugzeug muss den Anflug verzögern oder durchstarten.

Notfälle haben in jedem Fall Vorrang. Als Segelflugzeug müsst ihr hier wenn nötig eine Außenlandung in der Nähe des Platzes machen.

Beim Flug am Berghang gilt außerdem, dass das Flugzeug, dessen **rechter Flügel zum Hang** zeigt, Vorfahrt vor entgegenkommendem Verkehr hat.

Geht nicht davon aus, dass andere Piloten auf VATSIM diese Vorfahrtsregeln kennen. Weist sie gerne darauf hin, aber seid bereit, individuelle Lösungen zu koordinieren.

Maßeinheiten

In der Luftfahrt arbeiten wir meist mit nautischen Meilen für Strecken, Fuß für Höhen, Knoten für Geschwindigkeiten, ft/min für Steig- bzw. Sinkraten, etc. Im Segelflug wird in Deutschland und auch vielen anderen Ländern in Europa jedoch das **metrische System** verwendet, sprich es werden **Kilometer** für Strecken, **Meter** für Höhen, **km/h** für Geschwindigkeiten, und **m/s** für Steig- bzw. Sinkraten genutzt.

Diese für die Luftfahrt ungewöhnlichen Maßeinheiten führen dazu, dass oftmals in die Standardeinheiten umgerechnet werden muss. Besonders Höhen müssen regelmäßig und korrekt umgerechnet werden, um Verletzungen von Lufträumen – welche natürlich in Fuß definiert sind – zu vermeiden. Hierzu gibt es auch extra für den Segelflug ausgelegte Luftraumkarten, die unter anderem zusätzlich zu den Höhenangaben in Fuß auch Höhenangaben in Meter beinhalten. Die **Faustformeln für das Umrechnen** von Fuß in Meter und umgekehrt lauten wie folgt:

Fuß zu Meter: **(ft/3) - 10% = m**

Meter zu Fuß: **(m*3) + 10% = ft**

Falls euch das ständige Konvertieren zu schwer ist, könnt ihr auch diese Tabelle verwenden:

Fuß	Meter
1000	305
1500	457
2500	762
3500	1067
4500	1372
5500	1676
6500	1981
7500	2286
8500	2591
9500	2896
10000	3048

Segelflugsektoren

Segelflugsektoren sind Lufträume, die aktiviert werden können, um Segel- und auch sonstigen Sichtflugverkehr in Bereichen zu vereinfachen, die ansonsten eigentlich Luftraum D oder C wären. In aller Regel finden sich solche Sektoren **nur um Flughäfen mit Kontrollzonen**, besonders dort, wo der Luftraum C abgesenkt bzw. ein Luftraum D eingerichtet wurde.

Hierbei gibt die Flugsicherung für die entsprechenden Segelflugsektoren **Höhenfreigaben** aus. Dadurch kann im Bereich des Segelflugsektors bis auf die freigegebene Höhe gestiegen werden, **ohne eine individuelle Freigabe beim zuständigen Lotsen einzuholen**. Der Lotse wird außerdem in der Regel dafür sorgen, dass **IFR-Verkehr über oder um den Sektor herum geleitet** wird.

Leider sind Segelflugsektoren **nicht standardmäßig in den Luftraumkarten verzeichnet**. Nicht einmal in den Segelflugausgaben der ICAO-Karten für Deutschland sind alle Segelflugsektoren verzeichnet. Auf der [Karte von Open Flightmaps](#) könnt ihr viele dieser Sektoren jedoch trotzdem

finden.

Bei den Lotsen auf VATSIM sind die Segelflugsektoren aktuell leider nicht hinterlegt, weswegen diese vermutlich nicht geöffnet werden. Das ist aber kein Problem, wenn ihr nicht gerade in einer großen Gruppe unterwegs seid, da es dann für den Lotsen ohnehin einfacher ist, euch eine individuell Freigabe für den Einflug in den Luftraum D bzw. C zu erteilen.

Revision #22

Created 4 December 2022 10:41:01 by 1627359

Updated 11 January 2023 09:57:32 by 1627359