



© ALEXANDER RÖBE

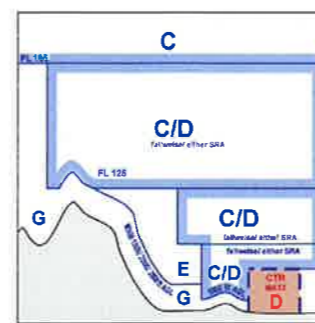
Grenzenlos Fliegen

Lufträume in Europa



Harmonisierte Lufträume in ganz Europa? Weit gefehlt. Die Luftraum-Bausteine der Klassen A-G werden zwar durch SERA (Standardised European Rules of the Air) beschrieben. Dennoch kann jedes Land in der eigenen Gesetzgebungs-Kompetenz weitere Regeln erlassen. In den DHV-Infos stellen wir in loser Reihenfolge die Lufträume unserer Nachbarländer vor.

Text: Björn Klaassen | Fotos: Lex Robé



↑ Die Luftraumstruktur Österreich im Schnitt

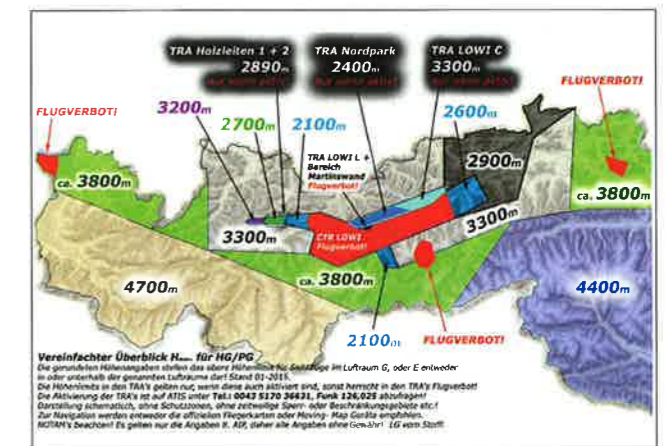
Quelle: Fa. Eisenachmidt

www.dhv.de

Der Luftraum in Österreich ist für uns Drachen- und Gleitschirmflieger gut nutzbar. Im Vergleich zur deutschen Luftraumstruktur gibt es jedoch ein paar Unterschiede. Der Luftraum G (unkontrollierter Luftraum) endet im Gegensatz zu Deutschland nicht bei 760 m über Grund (Regelfall), sondern reicht teilweise weit über FL 130 (also über 4.000 m). Beispiele hierfür sind Bereiche in den Öztaler Alpen (Tirol) oder das Montafon (Vorarlberg) mit einem Luftraum G bis FL 155. Der unkontrollierte Luftraum G ist in Österreich in 3 Bereiche geteilt. Unterhalb von 3.000 ft MSL oder 1.000 ft GND gilt „Frei von Wolken“ und Flugsicht 1,5 km. Oberhalb von 3.000 ft MSL gilt 300 m vertikaler und 1,5 km horizontaler Abstand zu Wolken und eine Flugsicht von 5 km, bzw. 8 km Flugsicht oberhalb von FL 100. Der Luftraum E (kontrollierter Luftraum) darf in Österreich ebenfalls durch Drachen und Gleitschirme genutzt werden. Es sind die bekannten Wolkenabstände zu beachten (300 m vertikal, 1,5 km horizontal). Segelfluggelände dürfen genutzt werden, wenn diese freigegeben werden. Beispielsweise gibt es für das Gebiet TRA Nordpark (Karwendelgebirge) eine spezielle Bandansage (AITS), die über Telefon oder Flugfunk abgefragt werden muss, bevor ein Pilot einfliegt. Flugbeschränkungsgebiete (Restricted Areas) sind auf der ICAO Karte mit LO-R bezeichnet. Ein Einflug kann nur über Freigabe erfolgen. Für Gefahrengelände (Danger Areas = LO-D) sollte der Pilot sich vorher über die Nutzung erkundigen. Bei Schießübungen sind Einflüge weder ratsam noch gebilligt. Zu beachten sind auch die militärisch genutzten TRAs des Militärflugplatzes Zeltweg in den Niederen Tauern. Bei Flügen vom Allgäu ins Lechtal muss die dortige Transponderzone (TMZ) im Blick behalten werden, die in FL 110 (ca. 3.300 m) beginnt.

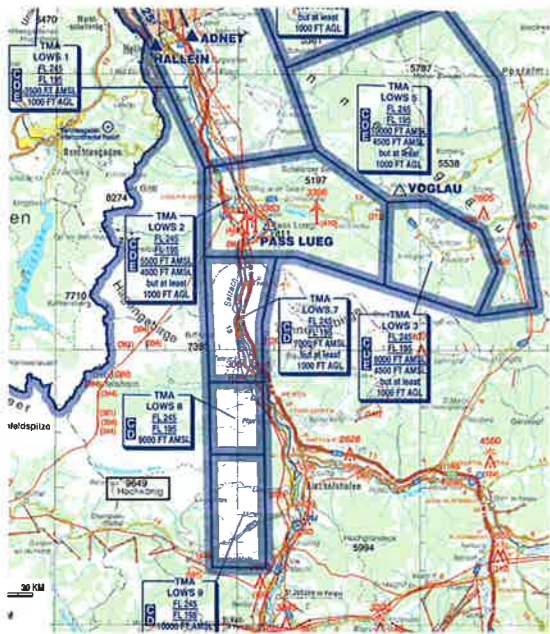


↑ Ausschnitt aus der ICAO Karte mit dem Luftraum Innsbruck (mit freundlicher Genehmigung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH – nicht für navigatorische Zwecke geeignet)



Vereinfachter Überblick N... für HG/PG
Die genauen Höhenangaben stellen das obere Höhenlimit für den Luftraum G, oder E entweder in oder unterhalb der gesamten Lufträume dar (Stand 01-2011). Die Höhenwerte in den TRAs gelten nur, wenn diese auch aktiv sind, sonst herrscht in den TRAs Flugsicht. Die Aktivierung der TRAs ist auf ATIS unter Tel: 0043 5120 36831, Funk 124,628 abzufragen! Darstellung schematisch, ohne Schutzzeichen, ohne rechtliche Gewähr. Zur Navigation werden entweder die offiziellen Fliegerkarten oder Moving-Map-Geräte empfohlen. NCHN's beachtet! Es gelten nur die Angaben in AFS, daher alle Angaben ohne Gewähr! LG vom Start!

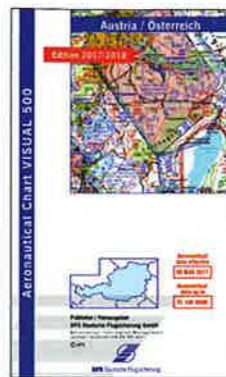
↑ Auf den Seiten der Venetflieger (www.venetflieger.at) gibt es nützliche Informationen für den Luftraum Innsbruck. Hilfreich ist der vereinfachte Überblick mit den eingezeichneten Maximalhöhen.



↑ Der neu im Sommer 2017 eingeführte Luftraum Salzburg (Südanflug) beschränkt stufig die max. Höhe zwischen Steinernem Meer und Bischofshofen.

Informationen: Für die Flugplanung ist nach wie vor eine ICAO Karte sehr zu empfehlen. Auf einer Karte hat man einfach den besten Überblick. Die Fa. Eisenschmidt (www.eisenschmidt.aero) hat speziell für Österreich eine Aeronautical Chart Visual 500 herausgegeben. Interessant sind auch die Karten der Fa. Rogersdata (rogersdata.at) im Maßstab 1:200.000 mit mehr Topografie. Bei gedruckten Karten ist deren Aktualität zu beachten: Gerade erst im Juli gab es ohne lange Vorlaufzeiten ein Flugraum-Update (AIP SUP 004/17) seitens der ausführenden Behörde Austro Control: Dabei wurde für den Flughafen Salzburg kurzerhand ein neuer Südanflugkorridor mit 3 neuen abgestuften Lufträumen eingeführt. Dadurch fiel die für Ostalpenflieger durchaus relevante TRA Rossbrand (Nähe Radstadt) wiederum weg.

Piloten, die den Luftraum um Innsbruck nutzen wollen, finden auf den Seiten der Venetflieger unter www.venetflieger.at sehr nützliche Informationen.



← Die ICAO Karte Österreich der DFS eignet sich hervorragend für die Flugplanung. Zu beziehen über die Fa. Eisenschmidt.

Geländeinfos: DHV Geländedatenbank Europa: www.dhv.de/db3/gelaende und Fluggebietskarte Alpen (DHV Shop).

Fliegen und Streckenfliegen in Österreich

Unbestritten ist Österreich das beliebteste Ziel deutscher Piloten, da es vielfältige Möglichkeiten bietet. Am nördlichen Alpenrand sind es Klassiker wie Andelsbuch und Kössen. Dann gibt es noch das Stubaital mit seinem bekannten Flieger-Mikroklima und Greifenburg ist sowieso jedem Drachen- und Gleitschirmflieger ein Begriff. Es gibt aber auch sehr viele andere Gelände, die kaum einer kennt. Steiermark und Oberösterreich bieten hervorragende Möglichkeiten abseits des fliegerischen Trubels. Lex Robé, einer der absoluten Toppiloten in Österreich, kommt aus Liezen in der Steiermark. Lex war bereits 2003 Teilnehmer der Red Bull X-Alps und ist einer der kreativsten XC Piloten. Freie Strecke 461 km, Dreiecke mit über 300 km sind seine Bestmarken. Wir stellten ihm ein paar Fragen zum Fliegen in Österreich.

■ Lex, du fliegst enorm weite Strecken und kreative Dreiecke. Sind es die Kilometer und Rekorde die dich motivieren oder ist es einfach nur das Fliegen?

Da ich nur allzu selten Zeit zum Fliegen habe, ist es immer noch der enorme Spaß am Fliegen selbst, der mich immer wieder motiviert. Wenn ich schon einmal zum Fliegen komme, dann möchte ich die Möglichkeiten, die der extra frei genommene Tag bietet, auch so lang wie möglich auskosten. Aus der Maximierung der Flugzeit bei möglichst guten Flugbedingungen, gepaart mit stetig steigender Erfahrung entlang der überflogenen Gebiete, ergeben



Lex Robé, österreichischer XC-Crack

sich fast schon automatisch gute Flüge und Rekorde. Das ganze Erlebnis wird noch gesteigert, wenn man gemeinsam mit Wing(wo)men unterwegs ist – was sich als Zuckerguss oft auch im Punkteergebnis widerspiegelt.

■ Der Stoderzinken war bisher eigentlich nicht der Hotspot für die XC Szene. Was reizt dich, Neues auszuprobieren und wie oft stehst du dann doch früher als gedacht am Boden?

Ich bin grundsätzlich ein klarer Bekenner zum Schönwetter-Fliegen. Nebst dem Zeitfaktor ganz einfach auch aus dem Sicherheitsaspekt heraus. Mich hat es immer etwas gestört, dass ich, um wirk-

lich lange und weit zu fliegen, ausschließlich zu den bekannten Hotspots fahren musste. „Zu Hause geht's spät und stellt früh ab – und hat obendrein sowieso meist zu viel Wind“, waren damals die Aussagen der alten XC-Hasen. Mit einer kleinen Schar motivierter Locals begannen wir vor 4 Jahren, uns in unserer Region umzusehen und Pläne vom Stoderzinken/Ennstal zu schmieden. Wir träumten von einem großen FAI-Dreieck mit über 200 km. Zu jener Zeit waren bisher vorwiegend Ziel-Rück-Strecken ins Pinzgau geflogen worden. Und jetzt steht mein Rekord bei 295 FAI-Kilometern.

Heute ist es eines der schönsten und einfachsten FAI-Dreiecke, da man sich immer entlang breiter Täler hangeln kann und nie durch Passdüsen quetschen muss. Der Reiz, Neues auszuprobieren, liegt in dem Spiel mit den Möglichkeiten, die die Tagesqualität und die aktuelle Situation gerade bieten. Zudem ist das Gefühl, wenn man das erste Mal eine Route fliegt, von solchem Pioniergeist geprägt, dass es komplett egal ist, ob man hier wirklich weit kommt oder nicht. Dadurch, dass ich jetzt schon 15 Jahre fliege und immer nur gute Tage suche, habe ich meistens gute Voraussetzungen, dass ich sie auch wirklich lange ausnutzen kann. Am Boden stehe ich zum Glück nur selten und wenn, dann bin ich meistens zu früh gestartet. Manchmal ist es auch ganz einfach Kalkül, wieder ganz nach Hause zu kommen. Oft sind die Bedingungen bei den vorherigen Wendepunkten einfach zu gut und ich gehe ein erhöhtes Risiko ein, dass mir der Tag vorzeitig ausgeht.

Es gibt schließlich immer die Chance, dass man am Schluss einfach nochmal Glück hat...

Zudem hilft es massiv - speziell entlang neuer Routen oder kniffligen Bedingungen - im Team zu fliegen.

■ Was empfehlst du den Piloten, die neu in das XC Fliegen einsteigen wollen? Welche Gelände und welche Täler bieten sich an?

Um Spaß am Streckenfliegen zu haben, muss man mit seinem Gerät bei normal thermischen Bedingungen absolut zuversichtlich fliegen können. Anspannung ist O.K., Angst nicht. Anfängern empfehle ich, nebst den bekannten Flieger-Mekkas mit guter Infrastruktur für Auffahrt und Rückreise, große breite Täler wie das Ennstal, wo viele komfortable Außenlande-Möglichkeiten vorhanden sind. Den typischen Tagesgang und die Talwinde beachten. Hierzu empfehle ich die Talwindkarte von viento.aero.

Ungewissheit ganz allgemein - und dabei speziell die Außenlandungen - sind die größte mentale Hürde, wenn man sich ans Abenteuer Streckenfliegen wagen möchte. Man muss sich klar vor Augen

führen: heim kommt man immer irgendwie! Abschließend: lieber kleine Vorhaben planen, dann stellen sich Erfolgserlebnisse schneller ein. Für Fortgeschrittene gilt genau das Gegenteil: nie zu klein planen!

■ Bereitest du dich akribisch auf einen Flug vor oder passt du dich den Bedingungen in der Luft spontan an?

Ich fliege am liebsten in den Alpen meine FAI-Dreiecke. Ein grober Plan ist natürlich gelände- und windbedingt im Kopf und GPS. Sogar etliche Varianten bezüglich der Wendepunktausdehnungen. Im Flug entscheide ich dann spontan nach Bedingungen. Die neuen Kombiinstrumente, wie mein Naviter Oudie4, erlauben sehr gut, die FAI-Wendepunkte während des Fluges noch smart zu setzen. Im brasilianischen Flachland rund um Quixadá hingegen war die Windrichtung das Hauptkriterium. Hinzu kommen dann nur noch die rückholbedingten Nofly-Zones. Die richtig großen Strecken fliegt man eh nur mit einer Kombination aus Vorbereitung, tatsächlichen Bedingungen, Erfahrung, Entschlossenheit und ...Glück!

■ Lufträume können gerade bei weiten Flügen Grenzen setzen. Wie bereitest du dich vor und was nutzt du für Werkzeuge?

Zur ersten Vorbereitung nutze ich den XC-Planner. Zur konkreteren Vorab-Visualisierung nutze ich das Airspace-Overlay in Google Earth. Die aktuelle Luftraum-Änderungen (NOTAMs) hole ich mir über airspace.xcontest.org. Ich achte natürlich auf aktuelle Luftraumdaten in meinem Kombiinstrument Oudie4, das mich dann während des Fluges rechtzeitig warnt.

■ Ist das Gleitschirmfliegen für dich ein emotionales Naturerlebnis oder siehst du das als Ingenieur eher rational?

Fliegen ist für mich sogar hochgradig emotional und lässt mich gleich auf mehreren Ebenen im wahrsten Sinn des Wortes abheben. Dass ich von Natur aus aber auch schnell und nüchtern Umstände wahrnehmen, Situationen einschätzen und angepasste Entscheidungen treffen kann, hilft mir natürlich auch beim Streckenfliegen, dies passiert bei mir unterbewusst und automatisch. Wie man meinen vielen emotionalen Streckenflug-Berichten und -Videos auf <http://lex.xalps.com> entnehmen kann, ist die Leidenschaft selbst nach 17 Jahren ungebrochen und wird hoffentlich mindestens nochmal doppelt so lange anhalten. Es gibt schließlich noch so viele schöne Panoramen aus der Luft zu entdecken! ◀

sky sticker. Die perfekte Art zu beschriften!

MARTINI

Gleitschirm- & Hängegleiter-Beschriftungen

Infos: +49(0)8051 63676 www.gleitschirmbeschriftung.com

Performance Center **HOTSPORT.de** Frankfurt Ronneburg

REISEN 20. WOCHE

Namibia, Südafrika, Portugal, Südtirol, Anney, Olu-Deniz, Tarifa...

PREMIUM SCHULUNG

Jeden Samstag Kurs für Beginner! Ronneburg (20 km östl. Frankfurt)

E-MOTOR & FORTBILDUNG

Sicherheitstraining, Streckentraining, Technik Refresher Kurse, Motorkurse

www.hotspot.de • Tel. 06421/12345 • info@hotsport.de