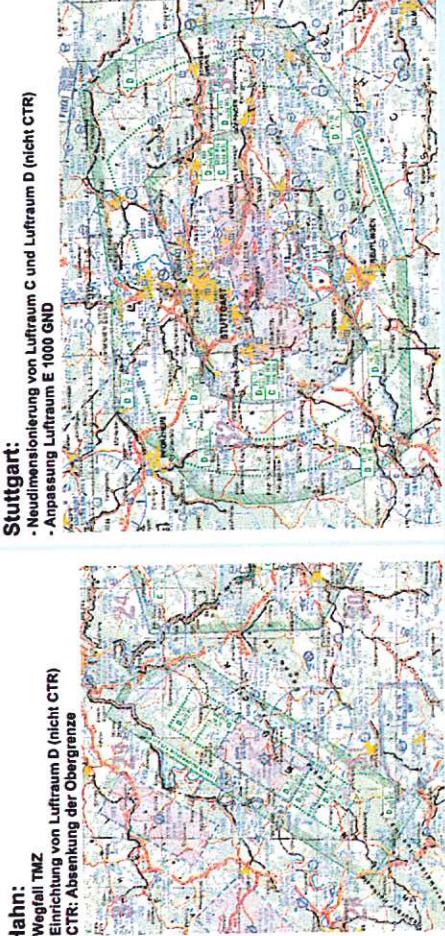


LUFTRAUMSTRUKTUR 2007 - FREIHEITEN ERHALTEN!

Ein Bericht von Björn Klaassen

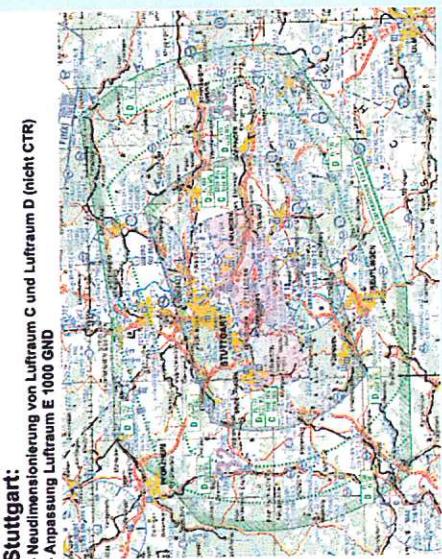
Hahn:

- Wegfall TMZ
- Einrichtung von Luftraum D (nicht CTR)
- CTR: Absenkung der Obergrenze



Stuttgart:

- Neudimensionierung von Luftraum C und Luftraum D (nicht CTR)
- Anpassung Luftraum E 1000 GND



Mit freundlicher Genehmigung durch die Deutsche Flugsicherung (DFS)

DEUTSCHLAND - EIN FLECKERLETEPPICH

Wir Drachen- und Gleitschirmsportler vergleichen uns gerne mit den Vögeln am Himmel. Im Gegensatz zum Deutschland befindet sich inzwischen eine der weltweit wettbewerbsfähigen Lufträume. Dies vor allem um Aithner sicher weiter. Mal eben für 19,99 Euro nach Spanien oder Alicante jetzen, hat seinen Preis in Form von ständig enger werdenenden Lufträumen. Dazu kommen militärische Jets, Segelflieger, Gleitschirmflieger, Ultraleichtpiloten oder Ballonfahrer. Dennoch haben wir im Vergleich zu anderen Ländern eine Menge Freiheiten: Wir können die Lufträume G + E gleichberechtigt nutzen.

erhalten normalerweise hierfür keine Freigaben. Relativ problemlos und ohne spezielle Freigaben ist für uns der Luftraum C (unkontrolliert) und der Luftraum E (kontrolliert) nutzbar. Diese fliegerrische Freiheit ist kostbar und längst nicht in allen EU-Ländern ähnlich. Der Luftraum E reicht momentan bis Flughöhe 100, also runde 10.000 ft oder ca. 3050 m MSL. In Europa mischt sich der kontrollierte und der unkontrollierte Luftverkehr.

AUGEN AUF!

Und genau dort wo sich kontrollierter Luftverkehr mit unkontrolliertem mischt, müssen alle Piloten besonders aufpassen. Es gibt einige kleinere Flughäfen in Deutschland, die lediglich eine eng umgrenzte Kontrollzone besitzen. An- und abfliegende Flugzeuge fliegen hier zwangsläufig

man ihn versteht, und man erkennt schnell die Freiräume, die er uns immer noch bietet. Und noch einen guten Rat haben die Profis aus Langen für uns: „Nutzen Sie beim Überlandflug die Möglichkeiten des Flugfunks. Es ist besser, rechtzeitig mit unseren Kollegen von der zuständigen Flugsicherungs- oder Beratungsstelle Kontakt aufzunehmen, als einfach in beschränkte oder gesperrte Lufträume einzufliegen.“

Und wie sehr Gunnar Strobel und Frank Lindemann unser Sport allgemein? „Man müsste es mal probieren, reizt es ja schon lange“, zeigen sich beide sehr interessiert. Spontan laden wir die beiden Flugsicherungs-Experten zum Tandemflug ein. Ist das vielleicht der Beginn einer großen Leidenschaft?

Gleitschirmflieger die Möglichkeit, unsere speziellen Belange zusammen mit den Segelfliegern bei der Deutschen Flugsicherung (DFS) einzubringen. Leider standen aufgrund des gestiegenen Verkehrs auf dem Flughafen für 2007 einige Flughäfen Erweiterungen an. Verhindern lässt sich dies nicht. Die Sicherung des privaten Luftverkehrs hat eindeutig größere Priorität als der Luftsport. Ein Kriterienkatalog regelt die Maßnahmen und Größen der Lufträume in Abhängigkeit

Kommentar des DHV-Vorsitzenden Charlie Jöst



Foto: privat/charlie/jost

Es ist schon ein verwunderlicher Anblick, diese kleinen Kästchen, Linien und Farben auf einer ICAO-Luftfahrtkarte. Kein Wunder, wenn angehende Flugschüler schaudend ihren Blick abwenden und sich fragen, wo sie denn sei, die lieferische Freiheit, die hochgepreiste. Wäre es nicht viel einfacher, die Kästchen zu einem großen Kasten zu verbünden und nur noch sagen wir mal, zwei Farben zu verwenden?

Wäre es tatsächlich. Ginge es nach dem Willen der europäischen Experten gäbe es sowieso nur noch „known“ und „unknown“, bekannt“ und „unbekannt“ Flugobjekte. Wir wären dann „unknown“ und durften vielleicht 150 Meter hoch fliegen, wie in Holland. Auch wenn viele von uns es nicht glauben wollen: Die Deutsche Flugsicherung (DFS) sorgt mit ihren vielen Kästchen und Farben dafür, dass wir zusammen mit Segelfliegern und Ultraleichtern, den deutschen Luftraum fast ungehindert bis in 3.000 Meter Höhe in den Alpen sogar bis 3.900 Meter Höhe, befliegen dürfen. Björn Klaassen und ich konnten uns bei einem Besuch in der langen DFS-Zentrale davon überzeugen, dass dort auch wir Hobby-Piloten ernst genommen werden.

Gunnar Strobel und Frank Lindemann, von der DFS sind verantwortlich für die deutsche Luftraumgestaltung. Bei ihnen landen all die Forderungen, Wünsche und Anregungen zur Gestaltung unseres Luftraums. An einem Beispiel zeigt uns Gunnar Strobel, wie er einen kommerziellen Flugbetreiber davon überzeugen konnte, die notwendige Kontrollzone etwas schmäler und kürzer zu gestalten, ohne Sicherheit einzubüßen. Björn und ich erkennen schnell, dass der „Flickenteppich“ nicht unsere Freiheiten einschränkt, sondern erhält, denn die beiden DFS-Mitarbeiter versuchen bei jeder Gelegenheit, die Einschränkungen für die Hobbyflieger so klein wie möglich zu halten.

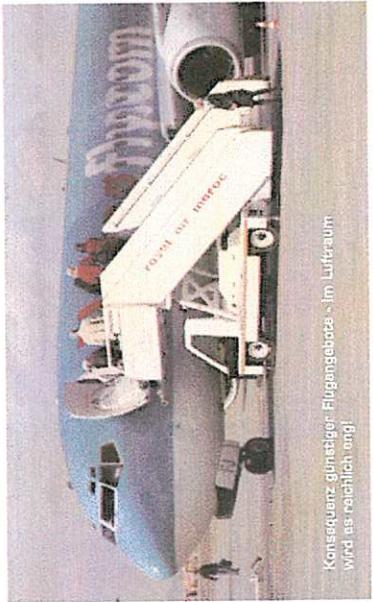
Warum aber werden unsere Lufträume G und E trotz gutwilliger und aufwändiger Organisation immer kleiner? Es sind zum Einen die immer

noch wachsenden Billigfluggesellschaften, die verstärkt auch kleinere Verkehrsflughäfen anliegen (wegen der geringen Landegebühren) und die Geschäftsrundreiselei, die für ihre Regional- und Firmenflughäfenplätze verstärkt Kontrollzonen und Nahverkehrs bereiche fordert. „Nutzen Sie Ihren Einfluss auf die Politik, diese Entwicklungen nicht ausufen zu lassen“, raten die Experten der DFS, „und machen Sie Ihren Pilotinnen und Piloten klar, dass keine Luftraumversöhnle provoziert werden dürfen. Denn nur wer ernst genommen wird, kann auch Forderungen stellen“. Recht haben sie. Es ist wichtig für die Erfahrung unserer fliegerischen Freiheit, die Luftraumsstruktur der Bundesrepublik zu kennen und zu respektieren. Der „Fliegerenteppich“ verliert seine Schrecken, wenn

reichlich mit anderen Dingen beschäftigt und ein Militärpilot hat bei viel Speed nur wenige Sekunden Zeit für Ausweichmanöver. Kurzum: Nur wenn alle die Augen aufmachen, funktioniert das Zusammenspiel.

NEUERUNGEN LUFTRAUM 2007

Der DHV ist ständiges Mitglied im Ausschuss Unter Luftsraum des Deutschen Aeroclubs (AU). Damit haben auch wir Drachen- und



Konsequenz günstiger Flugangaben - Im Luftraum Wind ist tatsächlich eng!

von der Frequenz. Beispielsweise wird der Luftraum D an einem Flugplatz eingerichtet, wenn die Frequenz 30.000 IFR Starts und Landungen/Jahr überschreitet. Für 2007 sind einige Regionen betroffen, z.B. an der Mosel mit dem Flughafen Hahn. Hieron direkt oder indirekt tangiert ist eine ganze Reihe von attraktiven Flugeländern wie z.B. Lasserg, Graach oder Zellingen-Rächtig. Diese Gelände liegen jetzt unterhalb oder am Rand von D (nicht CTR). Dennoch ist nicht alles schlechter geworden: Die vormalig vorhandene Transponder Zone lag bei 3.500 ft MSL. Der jetzige Luftraum D wurde auf 4.500 ft MSL angehoben. Somit stehen nun 300 m mehr Arbeitsfläche zur Verfügung. Dies ist durchaus ein Vorteil für die Steckerpiloten in Boppard, um bei einem Flug nach Westen 1.000 ft. höher fliegen können. Wer höher hinunter möchte, kann bei entsprechender Aktivierung darüber hinaus gehen. In Norden und Süden wurde hierfür ein überdächter Segelflugsektor eingerichtet. Standige Hörbereitschaft ist vorgeschrieben. Die Aktivierung der Sektoren wird über Hahn ATIS Frequenz 136,350 MHz bekannt gegeben und wird über die Flugleitung Idar-Oberstein beantragt. Ein Entgegenkommen konnte auch an der Maitzenose erreicht werden. Der östlicher Sektor kann von Piloten in Tiefen-Trabach genutzt werden. Auch hier gilt Flugfunk und jeweilige Information seitens der Piloten vor Ort ist Pflicht. Nur wenn sich alle Luftsportler an die Regelungen halten, können diese Sonderregelungen in den kommenden Jahren beibehalten werden.

Erweiterungen wurden auch im Bereich Stuttgart vorgenommen. Der Luftraum D (nicht CTR)

wurde vor allem in östlicher und westlicher Richtung ausgedehnt. Er beginnt z.B. jetzt im Raum Schwell, Grindel/Geislingen in Flughöhe 75. Die Kante der Schwäbischen Alb ist ein Mosaik von

Karte 2007 ist auch die Markierung von Vogelkommunen mit besondere Relevanz für die Luftfahrt (z.B. Vogelschlaggefahr für Flächenflieger oder sensible Bereiche wie Walensee oder Feuchtgebiete). In früheren Ausgaben wurden solche Bereiche mit einer Linie dargestellt. Diese sind nun flächig eingetragen und mit einer speziellen Signatur erklärt. Mit den Aircraft relevant Bird Areas (ABA) sind keine rechtlichen Vorgaben oder Einschränkungen verbunden. Sie dienen als Hinweise für sensible Gebiete.

EIN BLICK INS SCHWEIZER JURA

Auch Nachbarländer sind durch die Zunahme des Luftverkehrs immer mehr betroffen. Viele Piloten aus der Schweiz, Frankreich und Deutschland nutzen die Gelände und um den Weissenstein und den Chasseral. Durch die Errichtung eines Instrumentenlandesystems (ILS) auf dem Flughafen Basel/Küllhansen für Südansätze ist insbesondere der nördliche Teil des Juras beeinträchtigt. Alle Piloten, die in diesem Bereich über 1.700 m MSL fliegen wollen, müssen den Status der TMA abfragen (z.B. über die Frequenz 134,675 MHz). Dauernde Hörbereitschaft ist zu halten. Die Schweizer appellieren dringend, sich an die Gegebenheiten zu halten. Auch hier gilt: Versöhnung kommt das ganze System zu bauen. Infos gibt es über die örtlichen Clubs und auf der Homepage des Schweizer Fliegervereinbandes (SFV) unter www.sfv-fvl.ch.

Redaktion □

Infos über die Lufträume

ICAO Karten: www.dts-aviationshop.de,
Spezielle Luftraum Infos für Hängesegler und Gleitschirme: www.dhv.de,
Weitere Infos: www.diae.de, www.dfs.de,
www.shv-fsl.ch

diversen Segelflugsektoren. Falls Drachen- und Gleitschirmpiloten die einzelnen Segelflugsektoren nutzen wollen, muss unbedingt auf die Aktivierung und die standige Hörbereitschaft geschaut werden. Eine spezielle Segelflug ATIS auf 119,325 MHz ist eingerichtet. Für Piloten im Nordschwarzwald konnte eine Ecke abgrenzt werden, damit der Bereich um Pforzheim

ohne Höhenenrichdrückung überflogen werden kann. Immerhin ein kleines Bonbon. München wurde ebenfalls aufgrund gestiegener Anflüge erweitert. Dies betrifft vor allem die Randbereiche, wo Luftraum C jetzt in Fliegflüche 85 beginnt. In der Praxis tangiert uns dies eher selten, da eine Basishöhe von 850 ft MSL im Flachland eher selten gegeben ist. Darüber hinaus gibt es weitere Luftstrastruktur-Andeutungen, die auf den neuen ICAO Karten ersichtlich sind. Neu auf der ICAO-



aktion: 1.02000 1.02
Tobal, Röfleth 1.02
Düss/Tariflih
www.dtschinen-gleitschirmwinden.de

www.dtsv.de