

Trotz Lufträumen noch genügend Freiheiten

Mit dem internationalen Flughafen Innsbruck, der mit Flugzeugen bis zu einer Größenordnung von Boeing 767 und Airbus 330 angefliegen wird, liegt der größte Verkehrsflughafen Westösterreichs und der nach dem Passagieraufkommen viertgrößte Österreichs mitten im Inntal. Aufgrund der besonderen Lage in dem engen Talkessel wurden insbesondere bei östlicher Landerichtung spezielle Anflugverfahren eingerichtet. Um den Flughafen herum existiert daher eine recht komplexe Luftraumstruktur, die für den Alpensegelflieger sehr ungewohnt ist. Nichtsdestotrotz haben wir Segelflieger in diesem Bereich noch sehr große Freiheiten. Die Lufträume wurden zum Teil an unsere Bedürfnisse angepasst und die Innsbrucker Fluglotsen sind überaus entgegenkommend, auch wenn man ohne Transponder Durchflugfreigaben erbittet. Um den Flughafen Innsbruck herum gibt es eine normale Kontrollzone (Luftraum D) bis zu einer Höhe von 11000 Fuß. Direkt über der Kontrollzone liegt bis FL125 die SRA 4 (Special Rule Area), ebenfalls Luftraum D. Wie praktisch im gesamten österreichischen Alpengebiet gilt über FL125 ebenfalls Luftraum D und somit ist ein Über- oder Durchflug ohne Freigabe nicht möglich. Die einzige Ausnahme hierzu bieten die beiden Segelflugsektoren A und B, die sich direkt an der Nordkette befinden, so dass man normalerweise am Hang entlang fliegen kann, ohne dass es einer Freigabe bedarf. Die Aktivierung erfolgt jeweils durch den ersten Segelflieger des Tages. Zu beachten ist hierbei, dass der Segelflugsektor A, der aber nur den erweiterten Platzrundenbereich umfasst, lediglich bis zu einer Höhe von 4500 Fuß reicht. Sektor B reicht bis 11000 Fuß, bei größeren Basisshöhen ist eine explizite Freigabe in die darüber liegende SRA 4 notwendig, um legal über 11000 Fuß an der Nordkette entlang fliegen zu dürfen. Lateral an die CTR schließt im Westen die SRA 1 an, welche von 7000 Fuß bis FL125 reicht, also ebenfalls nicht über-, dafür allerdings unterfliegen werden kann. Auf der Rennstrecke Mieminger – Tschirgant kann man auch problemlos knapp an der Westecke vorbeifliegen, allerdings muss hier sehr genau navigiert werden. Durchflugfreigaben für eine Süd-Nord-Traverse werden von Innsbruck Approach auf der Frequenz 119,275 MHz meistens ohne größere Wartezeit gewährt. Im Osten schließt sich an die CTR unmittelbar die SRA 2 mit einer Obergrenze von FL125 an. Für Segelflieger hat sie lediglich eine Untergrenze von 8500 Fuß, womit ein Unterfliegen aus dem Zillertal kommend ohne Freigabe gut möglich ist. Allerdings muss diese Höhe penibel genau eingehalten werden, denn der Instrumentenanflug auf die Piste 26 führt genau darüber hinweg und die vertikale Staffelung zwischen IFR- und VFR-Verkehr entspricht hier lediglich dem absoluten Minimum von 500 Fuß! Luftraumverletzungen von einigen wenigen Piloten könnten hier den gesamten Luftraum für alle Segelflieger in diesem Gebiet nachhaltig gefährden. Die Fluglotsen sind hier sehr kooperativ, auch wenn man keinen Transponder besitzt. Im Süden schließt an die CTR Richtung Brenner die kleine SRA 3 an (7000 Fuß bis FL125), welche aber in Verbindung mit einem zeitweise aktiven LO-D 21 einen Vorbeiflug an Innsbruck nur südlich von Hintertux möglich macht. SRA 5 ist die mit Abstand größte „Special Rule Area“ und schließt im Osten an die CTR und die SRA 2 an (9500 Fuß bis FL125). Als Bonbon für Segelflieger ist im östlichen Teil der Segelflugsektor „Kaisergebirge“ eingerichtet, welcher bei Aktivierung Segelflug bis auf FL125 ohne Einzelfreigabe erlaubt. Auskunft erteilen Innsbruck Approach oder die Flugplätze Kufstein (122,375 MHz) oder St. Johann (120,350 MHz). Zu beachten ist allerdings, dass diese Höhenfreigabe nur für den östlichen Teil der SRA 5 gilt und man nördlich des Inns in jedem Fall auf 9500 Fuß beschränkt ist!