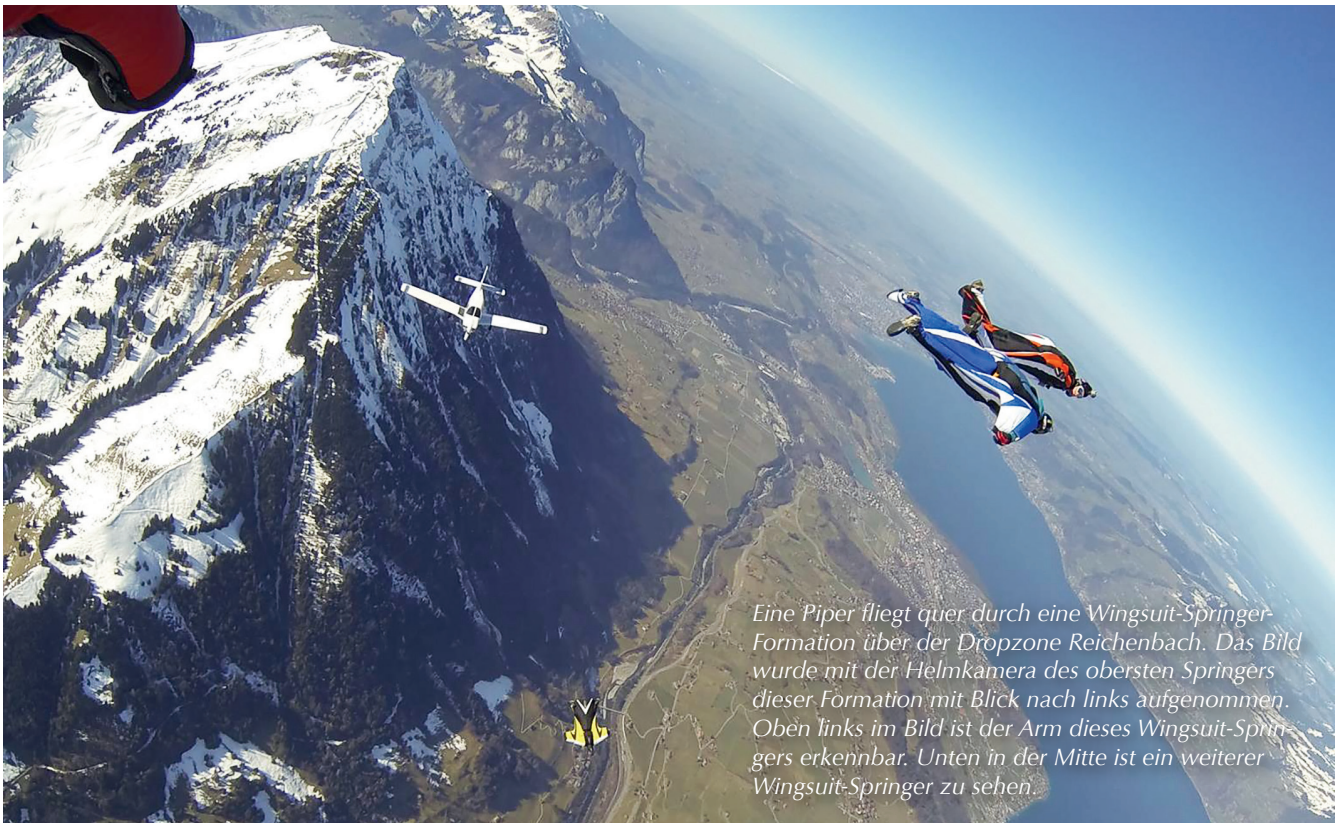


Publikation des Motorflug-Verbands der Schweiz zur Förderung der Sicherheit in der Aviatik



Eine Piper fliegt quer durch eine Wingsuit-Springer-Formation über der Dropzone Reichenbach. Das Bild wurde mit der Helmkamera des obersten Springers dieser Formation mit Blick nach links aufgenommen. Oben links im Bild ist der Arm dieses Wingsuit-Springers erkennbar. Unten in der Mitte ist ein weiterer Wingsuit-Springer zu sehen.

Bild: zvg ScenicAir

## Gefährliche Begegnung

■ Im Nahbereich eines Flugplatzes mit Sprungbetrieb muss im Luftraum jederzeit mit Fallschirmspringern gerechnet werden. Dies birgt grosse Gefahren, wie die nachstehende Schilderung eines Para-Operationflugs aus Sicht des Piloten zeigt.

Seit knapp fünf Minuten bin ich im Pilatus Porter mit zehn Fallschirmspringern an Bord im Steigflug auf Flight Level 140. Gemäss Flugverkehrsleiter muss ich mich zwei Minuten vor dem geplanten Absetzen der Springer melden, um die Dropping-Clearance, die Freigabe zum Absetzen der Springer, zu erhalten. Es ist ein herrlicher Sommertag und

dementsprechend sind zahlreiche Sportflugzeuge unterwegs. Regelmässig erhalte ich deshalb vom Flugverkehrsleiter anhand seines Radarbildes Traffic-Informationen über Flugzeuge, die meinen Steigflug im unkontrollierten Luftraum kreuzen. Kurz vor dem Passieren von FL120 kontaktiere ich den Flugverkehrsleiter mit der Angabe «Ready to drop in

2 minutes», worauf der Flugverkehrsleiter antwortet: «...cleared to drop out of FL 140». Sogleich informiere ich auf der Flugplatz-Frequenz den mithörenden Flugplatzverkehr über den in zwei Minuten bevorstehenden Absprung von Fallschirmspringern. Unmittelbar vor dem Erreichen der Absetzposition informiere ich ein weiteres Mal auf der Flugplatz-

Frequenz über den bevorstehenden Absprung von Fallschirmspringern. Der Bodenbeobachter quittiert mit «Luftraum frei» und ich gebe den Fallschirmspringern das Zeichen zum Öffnen der Schiebetüre. Nach dem Absprung einer Fünfer-Formation machen sich zwei weitere Springer bereit, indem sie sich, in ihrer Absprungposition formiert, aussen am Türrahmen festklammern.

### «Abbruch – Abbruch!»

Just in diesem Moment informiert mich der Flugverkehrsleiter über ein unterhalb des kontrollierten Luftraums auf den Sprungplatz zudrehendes Flugzeug. Sofort rufe ich «Abbruch – Abbruch!» in die Kabine, damit der Absprung gestoppt wird. Für die aussen am Porter formierten zwei Springer kommt dieser Aufruf aber zu spät, denn sie tauchen bereits kopfüber nach unten weg. Weil das besagte Flugzeug direkt über den Sprungplatz fliegt, höre ich auf dem zweiten Funkgerät, dass der Bodenbeobachter auf der Flugplatz-Frequenz energisch versucht, den Motorflugpiloten zum Abdrehen aufzufordern.

### Hoffen, dass nichts passiert

Weder die bereits abgesprungenen Fallschirmspringer noch der den aktiven Sprungplatz überfliegende Motorflugpilot (der nicht auf der Flugplatz-Frequenz ist) ahnen etwas von der sich anbahnenden möglichen Gefahr und es bleibt dem Bodenbeobachter, dem Flugverkehrsleiter und mir als Absetzpilot nur zu hoffen, dass genau gleich wie bei den vergangenen ähnlichen Situationen, nichts passiert!



*Der besorgte Blick des Tandem-Masters ist auf das unterhalb vorbeifliegende Flugzeug gerichtet (Bildausschnitt links vergrössert).*

## SAFETY TIPP

### Flugplanungs-Taktiken zur Vermeidung solcher Situationen

- Flugplätze (nicht nur Fallschirmsprungplätze) nicht als Waypoint bei der Navigationsflugplanung verwenden.
- Beachten der auf der ICAO-Karte publizierten Fallschirmsprungplätze.
- Fallschirmsprungbetrieb ist nirgends, auch nicht in NOTAMs, publiziert (ausser bei grösseren Events). Gehen Sie davon aus, dass Sprungbetrieb jederzeit möglich sein kann, nicht nur an Wochenenden. Einzelne Sprungplätze haben Ganzjahresbetrieb, andere zumindest mehrwöchigen Sommersprungbetrieb.
- Ein Überflug eines Flugplatzes ohne Anmeldung über Funk, egal in welcher Höhe, muss als Tabu betrachtet werden.
- Der Flugplatz soll in einem angemessenen Abstand gemieden (mind. 3 NM, besser 5 NM) oder via Funk kontaktiert werden.
- An Fluglehrer: Flugschüler und Piloten immer wieder für das Gefahrenpotenzial beim Überflug eines Flugplatzes sensibilisieren und aktives Umfliegen vermitteln.

### Kein Einzelfall

Dass dies kein Einzelfall ist, belegt die mit Unterstützung von Swiss Skydive durchgeführte Umfrage bei allen Schweizer Fallschirmsprungplätzen. Ausnahmslos alle Sprungplätze geben an, dass während des Absprungvorgangs leider unerfreulich oft Flugzeuge ohne Funkkontakt den aktiven Sprungplatz überfliegen. Auf unkontrollierten Flugplätzen entlang von Hauptflugrouten sprechen einzelne Sprungplätze sogar von mehrmals täglich.

Alle Sprungplätze sind sich einig, dass das Gefahrenpotenzial hoch ist. Auch wenn die Eintretenswahrscheinlichkeit einer Kollision zwischen Flugzeug und Fallschirmspringer als gering eingeschätzt wird, wäre deren Auswirkung für beide «Involvierten» aber fatal. Der

Appell der Sprungplätze an die Piloten zieht sich wie ein roter Faden durch die Antworten der Para-Clubs: «Vermeiden des Überflugs, ansonsten Funkkontakt.» Einzelne Sprungplätze scheuen den Aufwand nicht, das betreffende Flugzeug mit einem Flight Tracker (z.B. Flightradar24) zu identifizieren, zu kontaktieren und anschliessend den Flugzeugeigentümer über den gefährlichen Überflug ihres aktiven Sprungplatzes zu informieren. Knapp die Hälfte der Schweizer Sprungplätze hat mit der Absicht zur Reduktion von Überflügen eine Flarm-Bodenstation installiert, welche dem Piloten eines mit Flarm ausgerüsteten Flugzeugs die bevorstehende Gefahr signalisieren soll.



Bilder: zvg ScenicAir

Eine Diamond Star DA40 durchfliegt die Dropzone Reichenbach. Das Bild wurde von der Helmkamera des Video-Flyers aufgenommen, der den Tandemsprung für ein Erinnerungsvideo filmte.

# Umfliegen oder Funkkontakt

**A**uf die Frage, welche Empfehlungen die Sprungplätze an die Piloten geben möchten, antworten alle Sprungplätze einheitlich: «Weiträumig umfliegen oder via Funkaufruf in Kontakt treten!» Diverse Sprungplatz-Leiter vermuten die Ursache für die zahlreichen Platzüberflüge in der Zunahme von Flugplanungen via GPS mit möglichst einfach zu wählenden Waypoints; dies sind Flugplätze, weil sie bei der Routenprogrammierung im GPS sehr einfach angewählt werden können. Die von einzelnen Fallschirmsprungplätzen beantragte Publika-

tion eines NOTAMs wurde bisher leider meist abgelehnt, könnte aber gerade bei den heute oftmals im Flug mitgeführten portablen Geräten mit digitalen Flugplanungs- und Flugdurchführungs-Apps den Piloten vor dem Einflug in eine Fallschirmspringer-Zone warnen. Dies wird in anderen Ländern so praktiziert.

## Sensibilisieren – sensibilisieren – sensibilisieren

Aus den Antworten der Para-Clubs ist zudem zu entnehmen, dass die Sensibilisierung für möglichen Sprung-

## Starten Sie Ihre Privatpiloten-Ausbildung jetzt!

Effizient und einfach • zu Hause • Online an Ihrem Computer



MEHR ALS EINE  
FLUGSCHULE



[www.swisspsa.ch](http://www.swisspsa.ch)

Birrfeld • Lommis • Sitterdorf • Speck-Fehraltdorf • Wangen-Lachen • Zürich-Kloten

betrieb bei den lokalen Piloten oder auch bei Piloten benachbarter Flugplätze gut verankert ist. Sobald es sich aber um weiter entfernte oder weniger bekannte Sprungplätze handelt, haben die meisten Piloten kaum Kenntnis von möglichen Fallschirm-sprung-Aktivitäten auf jenen Plätzen.

So ist vielen Schweizer Piloten nicht bewusst, dass der Flugplatz Reichenbach im Kandertal mit seinem nahezu täglichen Sprungbetrieb eine der aktivsten Dropzones der Schweiz überhaupt ist. Dies würde man auf Anhieb nicht vermuten. Der Grund liegt bei Arrangements des Sprungplatzes mit Reiseanbietern und dem sehr engagierten Adventure-Tourismus in Interlaken.

Der sehr aktive Fallschirmsprungplatz liegt ausgerechnet entlang der beliebten Flugroute Richtung Gemmi und die Piloten sind durch die Berge gezwungen, dem Talverlauf zu folgen. Auf der Schweizer ICAO-Luftfahrtkarte ist das «Fallschirmab-sprung»-Zeichen deutlich erkennbar. Es findet aber dennoch zu wenig Beachtung bei Piloten, wie gleich mehrere Aufnahmen aus Helmkameras von Fallschirmspringern aus der Dropzone Reichenbach in erschreckend deutlicher Art dokumentieren. ■



Das Fallschirmsymbol auf der Luftfahrtkarte weist darauf hin, dass auf einem Flugplatz, im Bild Reichenbach, Sprungbetrieb erwartet werden muss.

## IMPRESSUM

### Herausgeber

Motorflug-Verband  
der Schweiz (MFVS)  
Sekretariat AeCS  
Lidostrasse 5  
6006 Luzern  
Tel. 041 375 01 01  
Fax 041 375 01 02  
www.mfvs.ch  
info@mfvs.ch  
**Präsident**  
André Bourquin

### Auflage

6500 Exemplare  
**Konzept, Gestaltung,  
Produktion**  
Swiss Aviation Media  
Jürg Wyss  
Storchengasse 15  
5201 Brugg  
Tel. 056 442 92 44  
verlag@swissaviation.ch  
**Autor dieser Ausgabe**  
Chris Decking

### Druck

Stämpfli AG  
Wölflistrasse 1  
3001 Bern  
031 300 63 82  
www.staempfli.com  
**Erscheint**  
1- bis 2-mal pro Jahr  
Versand an alle Mit-  
glieder des MFVS  
**Nächste Ausgabe**  
Winter 2021

## SAFETY TIPP

### Funkbeispiel

#### Grundsatz: Kein Flugplatz-Überflug ohne Funkanmeldung!

Ist ein Überfliegen des Flugplatzes notwendig bzw. unumgänglich oder geht der Pilot davon aus, dass ein Überflug problemlos möglich sei, weil man keine Gefahr erwartet, so ist dies zumindest mit folgender Blindübermittlung anzumelden:

- Mindestens 2 Minuten vor dem Überflug kündigt der Pilot den bevorstehenden Überflug auf der Flugplatzfrequenz an: **REICHENBACH AERODROME, HB-ABC, NORTH-EAST OF YOUR FIELD 8500 ft, FOR YOUR INFORMATION: OVERFLYING YOUR AREA DIRECTION SOUTH-WEST**
- Falls Fallschirmsprung-Aktivität auf dem betreffenden Flugplatz im Gange ist, meldet sich der Sprungdienstleiter oder der Pilot des Absetzflugzeugs. In diesem Fall ist der Überflug strikte zu meiden und der Sprungplatz grossräumig (mind. 3 NM, besser 5 NM) zu umfliegen.
- Falls keine Fallschirmsprung-Aktivität auf dem betreffenden Flugplatz stattfindet, meldet sich oft der Flugplatzleiter und bedankt sich beim Piloten für die Überflugsinformation. Das zeigt, wie dankbar die Flugplatzbetreiber für solch umsichtige Piloten sind!

SAFER FLYING kann auch als PDF-Datei von der Website des MFVS heruntergeladen werden. [www.mfvs.ch](http://www.mfvs.ch)



Jeden Monat bei Ihnen zuhause.  
Attraktiv, vielfältig und informativ!  
Jetzt abonnieren unter

[www.cockpit.aero](http://www.cockpit.aero)

Lernen Sie die  
erlesensten Seiten der  
Schweizer Luftfahrt kennen.

