Die Kunst des Teilens – Hotspots der Fallschirmspringer

Die herrlichen Landschaften unseres Landes ziehen eine grosse Vielfalt an Luftraumbenutzern an. Nebst allen möglichen Flugzeugen und Helikoptern nutzen auch die Fallschirmspringer und die Hängegleiterpiloten den Luftraum. Damit man sich nicht gegenseitig in die Quere kommt, gilt es einige Regeln zu beachten. Zu Beginn der neuen Flugsaison rufen das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und die Militärluftfahrtbehörde MAA mit einem Plakat die Hotspots des Fallschirmsports in Erinnerung.

Text: Nicole Räz / BAZL

Donnerstagabend in der Marktgasse der Stadt Bern, kurz vor Weihnachten: In den Lauben flanieren Eltern mit Kinderwagen, Teenager auf Geschenksuche, Kinder auf Kickboards. Durch die Gasse drängen sich Trams, Busse, Taxis und Handwerker in Lieferwagen. Ein «Gschtungg» sondergleichen, das mit einigen Verhaltens- und Verkehrsregeln trotzdem zu einem schönen Abendverkauf-Erlebnis werden kann.

Ähnlich sieht die Situation an einem sonnigen Frühlingstag am Schweizer Himmel aus. Piloten aller Sparten freuen sich auf einmalige Eindrücke hoch über der Schweiz. Dass dadurch gewisse Gebiete unseres Luftraums an schönen Tagen stark frequentiert sind, ist Tatsache. Piloten lernen in ihren Ausbildungen verschiedene Regeln kennen, die zu beachten sind, damit das Kollisionsrisiko unter den unterschiedlichen Luftraumbenutzern minimiert werden kann. Wie die Unfallstatistik der Schweizer Luftfahrt 2017 zeigt, gilt das Sicherheitsniveau am Schweizer Himmel weiterhin als hoch. Trotzdem werden dem BAZL immer wieder Vorfälle von Fast-Kollisionen zwischen Fallschirmspringern und zivilen oder militärischen Flugzeugen gemeldet.

Unvorhersehbare Flugwege, weite Sprünge und Geschwindigkeiten von 200 km/h

Fallschirmspringer verlassen das Flugzeug normalerweise auf einer Höhe zwischen 3000 und 4000 Meter. Bei einer Geschwindigkeit von fast 200 km/h befinden sie sich zwischen 45 und 60 Sekunden im freien Fall. Einen Springer ohne geöffneten Schirm überhaupt wahrnehmen zu können, ist sehr schwierig. Weiter ist es aus einem Cockpit fast unmöglich einzuschätzen, wie viele Sportler sich in der Luft befinden. Neue Technologien wie Wingsuits erweitern den Radius, in dem sie anzutreffen sind, enorm. Die Anzüge ermöglichen es den Springern, sich weiter und länger vom Absprungpunkt wegzubewegen. Der Flugweg eines Fallschirmspringers ist für Piloten meist unvorhersehbar. Normalerweise werden die Sportler von einem Absetzflugzeug über mehrere NM, auf mehreren Höhen und in mehreren Durchgängen abgesetzt. Der Pilot koordiniert den Flug und erteilt den Springern, abhängig vom Luftverkehr, die Freigabe für ihre Sprünge. Eine gute Kommunikation mit anderen Luftraumbenutzern, die sich in der Umgebung im Transit befinden, hilft dem Piloten, besser zu koordinieren. Umgekehrt kann auch das Absetzflugzeug eine gewisse Gefahr für andere

Luftfahrzeuge darstellen, da dieses oft mit hoher Geschwindigkeit absinkt. Daher sollten andere Piloten beachten, dass die Absetzflugzeuge normalerweise in einem Umkreis von 3 bis 5 NM um Flugplätze operieren. Der Schlüssel zum sicheren Durchflug eines Gebiets, in dem Fallschirm gesprungen wird, ist für alle Beteiligten die klare und transparente Kommunikation via Funk. Leider durchqueren immer wieder Piloten diese Zonen, ohne sich auf den betroffenen Flugplatzfrequenzen zu melden und dadurch andere Piloten auf die eigene Position und Höhe aufmerksam zu machen. Kreuzen diese Piloten unangemeldet die Absprungachse oder die Landezone der Fallschirmspringer, könnte es zu gefährlichen Annäherungen oder gar Kollisionen kommen.

Flugplätze wenn möglich nicht als Waypoints nutzen

Die Luftraumstruktur der Schweiz ist komplex. Eine seriöse Flugvorbereitung mit einer bewussten Routenwahl gehört deshalb zu jedem Flug dazu. Luftrauminformationen wie DABS und NOTAM müssen konsultiert werden, das Wetter beurteilt und einberechnet und Waypoints definiert werden. Dabei ist es wichtig, dass Piloten wenn möglich darauf verzichten, Flugplätze als Waypoints zu wählen, da dort immer mit erhöhtem Verkehr gerechnet werden muss. Dies ist jedoch nicht immer möglich. Bei einem Flug von Bern nach Sion wird beispielsweise der Hauptalpenkamm via Gemmipass überquert. Dafür muss der Flugplatz Reichenbach überflogen werden. Erschwerend kommt dazu, dass in dieser Gegend nicht nur Fallschirm gesprungen wird, sondern in der Nähe des Stockhorns und des Niesens vermehrt auch mit Hängegleitern und Deltaseglern zu rechnen ist. Daher muss immer die auf der ICAO-Karte publizierte Frequenz aufgerufen werden und mit einem klassischen Funkspruch für das Durchfliegen einer Zone mit Restriktionen auf sich aufmerksam gemacht werden. Aktives Mithören ist ebenfalls wichtig, da die Piloten der Absetzflugzeuge auf der Platzfrequenz melden, wenn die Springer das Flugzeug verlassen. Zusätzlich zur kontinuierlichen Luftraumüberwachung soll der betroffene Luftraum soweit wie sinnvoll und möglich umflogen werden.

Wenden alle Luftraumteilnehmer diese Regeln an, können die unterschiedlichen Sparten der zivilen und militärischen Luftfahrt auf einem hohen Sicherheitsstandard nebeneinander im Schweizer Luftraum fliegen und diesen geniessen. ‹

Hotspot-Karte

Mit einer Karte machen BAZL und die Militärluftfahrtbehörde MAA auf die Hotspots des Fallschirmsprungsports aufmerksam. Die Karte soll Piloten aufzeigen, in welchen Gebieten möglicherweise mit Fallschirmbetrieb gerechnet werden muss. Die Karte ist nicht abschliessend, keine offizielle Luftrauminformation und ist kein Ersatz für die offizielle ICAO-Luftraumkarte (Symbol Fallschirmabsprung und Funkfrequenzen beachten).
Liste der Hotspots in der Schweiz (siehe auch Karte unten):

- Beromünster
- Bex
- Biel-Kappelen
- Buttwil
- Bressaucourt
- Colombier
- Courtelary
- Ecuvillens
- Grenchen
- Gruyères
- Kägiswil
- Interlaken
- Langenthal
- Lauterbrunnen
- Locarno
- Reichenbach
- Sion
- Sitterdorf
- Speck-Fehraltorf
- Triengen
- Yverdon

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Swiss Armed Forces
Military Aviation Authority MAA

Federal Office of Civil Aviation FOCA

Bild: zvg