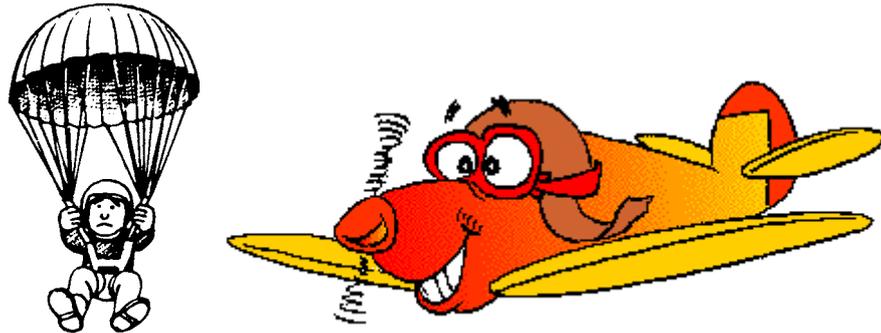




Fallschirmspringer und (Segel)Flieger ein ungleiches Paar !?!



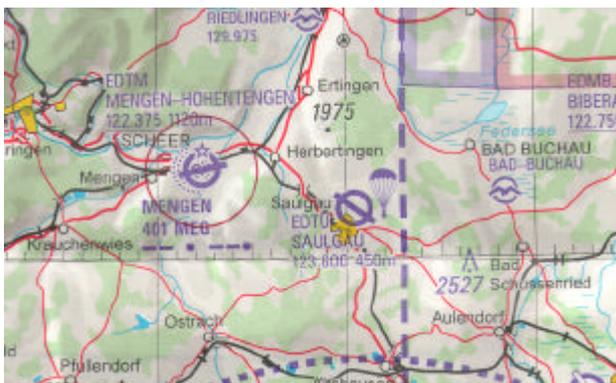
Fallschirmspringen ist eine Aktivität mit der viele Piloten scheinbar nicht sehr vertraut sind. Im Jahre 1797, etwa 100 Jahre vor dem ersten Flug von Clement Ader, sprang der Franzose A. J. Garnfrin über Paris aus einem Ballon.

Heutzutage nimmt das Fallschirmspringen mit seinen Disziplinen gleichberechtigt einen Teil des Luftraumes in Anspruch.

Mit dieser Flugsicherheitsinfo stehen wir für gegenseitige Akzeptanz und Verständnis zwischen den Luftsportlern. In den vergangenen Jahren ist es immer mal wieder zu Konflikten gekommen „**Was machen die denn hier?! Wir haben doch ein NOTAM aufgegeben!**“, so daß aus unserer Sicht in beiden Richtungen Aufklärungsbedarf, aber auch Aufeinanderzugehen offensichtlich notwendig ist.

An Landeplätzen und Sprunggeländen, wo regelmäßig Sprungbetrieb durchgeführt wird, sind zur Vereinfachung der Betriebsverfahren durch die Deutsche Flugsicherung Sprungzonen eingerichtet worden. Dabei wurde zwischen täglich aktiven (idR Mo-So) und aktiven (idR Sa, So, Hol) Sprungzonen unterschieden.

Kennzeichnung der Sprungzonen auf der ICAO-Karte Deutschland



Großes Fallschirmsymbol
Beispiel: **Saugau**
Intensive Aktivitäten
(idR Montag-Sonntag)



Kleines Fallschirmsymbol
Beispiel: **Schwenningen**
Geringere Aktivitäten
(idR Samstag-Sonntag-Holidays)

Eine Situation, die an einigen Sprunggeländen schon beobachtet werden konnte:

Segelflieger kurbeln über einem Platz, an dem die Sprungzone aktiv ist. Unbeirrt der stattfindenden Fallschirmabsprünge drehen sie ihre Kreise.

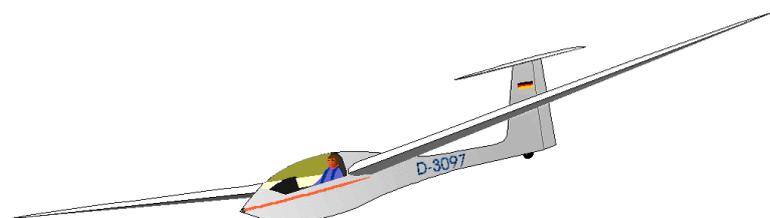
Oder ein Motorflieger fliegt auf seinem Überlandflug „**von GPS sicher auf Kurs geführt**“ mitten durch eine Sprungzone. Im günstigsten Falle fliegt er mit Transponder und wird so durch den Kontroller „gesehen“.

Solange dadurch nur das Absetzen der Fallschirmspringer verzögert wird, ist es vielleicht ärgerlich und verursacht zusätzliche Kosten. Im ungünstigsten Falle kann es aber für alle Teilnehmer sehr gefährlich werden.

Deshalb empfiehlt das Büro Flugsicherheit:

Dort wo **Sprungzonen** sind, sollte **immer mit Fallschirmsprungbetrieb** gerechnet werden. Sprungzonen sind Zylinder mit (im Normalfall) einem Radius von 2NM um den Bezugspunkt und einer vertikalen Ausdehnung von GND bis FL100 . Es wird aber auch aus größeren Höhen abgesetzt.

Wenn es nicht zwingend notwendig ist, sollten diese Räume gemieden werden und in der Nähe immer erhöhte Aufmerksamkeit gelten. Fallschirmspringer erreichen im Freifall Geschwindigkeiten von 200-300 km/h und haben dabei wenig Chancen, anderem Verkehr auszuweichen. Sofortige Information über den Betrieb an Sprungplätzen bekommen Sie auf der zuständigen FIS-Frequenz (siehe ICAO-Karte) oder auf der Frequenz des Sprunggeländes. Informationen über **Absprünge bei Außenmaßnahmen** bekommen Sie entweder über die NOTAM's, hier ist es wichtig auch die „Miscellaneous“ zu verlangen oder auf der zuständigen FIS-Frequenz.



Sprungzonen sind aber auch keine Sperrgebiete für anderen Luftverkehr.

Der Kontroller, der die Absetzfreigabe erteilt, kann dabei nur den Verkehr erkennen und berücksichtigen,

welcher mit **arbeitenden Transponder** fliegt oder mit ihm in **direkten Funkkontakt** steht. **Segelflieger** werden im Normalfall **vom Radararbeitsplatz nicht erkannt**.

Die Verantwortung für die **visuelle Kontrolle der Freiheit des Luftraumes** im Absetzgebiet trägt der Springer oder Sprunglehrer, die Absetzfreigabe von der Flugsicherung garantiert diese nicht.

Grundvoraussetzung dafür ist natürlich die Möglichkeit den Absetzraum auch einsehen zu können –

Achtung ! Sichtwetterbedingungen/Wolken !