



Segelflieger vs. Fallschirmspringer

Eine Fallschirmsportlerin aus dem hohen Norden Deutschlands hat sich offiziell beim DAeC beschwert, dass ein Segelflugzeug während der Absetzphase unerlaubt in der Sprungzone ihres Flugplatzes herumgeflogen sei und dass die Fallschirmspringer deshalb zu deutlichen Ausweichmanövern gezwungen waren.



Ich habe bei uns noch nicht von einem solchen Vorfall gehört, obwohl wir in der näheren Umgebung mehrere Flugplätze mit Sprungbetrieb haben. Es seien nur Main-Bullau, Walldürn, Schlierstadt-Seligenberg, Walldorf und Lachen-Speyerdorf genannt.

Der DSV gab es hierzu bereits eine ‚awareness-campaign‘ heraus unter folgendem Link:

<https://www.dsv.aero/index.php/downloads/luftraum/category/24-awareness-campaigns>

Ihr habt vor kurzem vom Verein eine Rundmail mit dem Verweis auf diese ‚awareness campaign‘ erhalten. In dieser sind eine Reihe von Hinweisen zu den Sprungzonen aufgelistet, ich gehe deshalb hier nicht näher darauf ein.

Welche Maßnahmen können uns helfen, gefährliche Situationen im Bereich von Flugplätzen mit Sprungbetrieb zu vermeiden?

Da gilt es zunächst, solche Zonen bei der Kurswahl von vornherein auszusparen. Das ist nicht immer möglich, dummerweise steht häufig die beste Wolke weit und breit genau in einer Sprungzone. Hier hilft einfach die Kontaktaufnahme per Funk mit dem betreffenden Flugplatz. Dadurch kann man erfahren, ob generell Sprungbetrieb durchgeführt wird und ob die Absetzmaschine am Boden oder in der Luft ist und je nach Situation die Wahl des eigenen Flugwegs ausrichten. Der Flugleiter in Main-Bullau z.B. bedankt sich regelmäßig für eine solche Anfrage.

Allerdings ist das Anwählen des richtigen Kanals eine relativ zeitraubende Arbeit und erfordert erhöhte Aufmerksamkeit auf die Bedienung des Funkgerätes. Aufmerksamkeit, die bei der Führung des Flugzeugs und bei der Luftraumbeobachtung fehlt. Was ist alles zu tun:

Ablesen des Kanals aus der Karte/alternativ: Einstellen der ‚Nearest-Airport‘-Seite im LX – Anwählen des richtigen Flugplatzes und damit Anzeige des hoffentlich richtigen Kanals - Tastendruck am Funkgerät - Einstellen der Zehner- und Einer-Einheiten mittels Drehknopf – Tastendruck – Einstellen der Zehntel-Einheit – Tastendruck – Einstellen der Hundertstel- und Tausendstel-Einheiten – Tastendruck zum Wechsel des inaktiven auf den aktiven Kanal.

Das alles dauert recht lange und das Handling des Funkgerätes wird mitunter durch Böigkeit und den damit verbundenen Bewegungen des Flugzeuges erschwert. Im Doppelsitzer kann derweil der Pilot auf dem hinteren Sitz die Steuerung und die Luftraumbeobachtung übernehmen, im Einsitzer wird man immer wieder durch einen Kontrollblick nach draußen unterbrochen. Diese Unterbrechung kann evtl. so lange dauern, dass die Kanaleinstellung wieder automatisch in den Ausgangszustand zurückkehrt und die ganze Arbeit beginnt von vorn.

Man kann dem entgehen. Es gibt nämlich die Möglichkeit, das LX-80XX mittels einer sogenannten ‚bridge‘ mit dem Funkgerät zu verbinden. Dann muss lediglich der in Frage kommende Flugplatz auf der ‚Nearest-Airport‘-Seite angewählt werden, und der Kanal wird automatisch im Funkgerät als inaktiver Kanal angezeigt. Ein Druck auf die Taste zum Wechseln, und der Kanal ist aktiv.

Die Werkstattssaison böte eine gute Möglichkeit, solche ‚bridges‘ einzubauen. Zumindest in die Flugzeuge, die gelegentlich mal in Main-Bullau vorbeifliegen.....

Hals- und Beinbruch wünscht Euer



Mr. Safety