

Anschnallen und Fallschirm-Notabsprung

Diese Hinweise und Anweisungen entsprechen mit kleinen Abwandlungen denen auf der DG-Internetseite.
<https://www.dg-flugzeugbau.de/bibliothek>

Anschnallen

1. **Beckengurt so stramm wie möglich:** Er trägt vor allem beim Rückenflug, bei Turbulenzen und schützt bei einem Crash davor, unter den Gurten durch zu rutschen „Submarining“.
2. Den Schultergurt deutlich schwächer anziehen, aber auch fest ziehen damit bei Turbulenzen nicht der Kopf durch die Haube schlägt!
3. **Niemals durch festes Anziehen des Schultergurtes das Gurtschloss nach oben in den Bereich der Bauchdecke ziehen!** Ein so „geschützter“ Pilot sieht zwar nach einem Crash noch ganz ordentlich aus. Er stirbt aber möglicherweise ein paar Stunden später an inneren Blutungen!

Ausführungen zum 5-Punkt-Gurt von der DG-Website:

Es ist offensichtlich, dass manche Probleme, die hier angesprochen wurden, bei einem 5-Punkt-Gurt gar nicht passieren können. Er sitzt immer optimal auf dem Becken, rutscht nicht zu weit nach oben, „Submarining“ ist ausgeschlossen – scheinbar eine perfekte Konstruktion.

Dann hat man die Kräfte an dem kurzen senkrechten Gurtstück gemessen im Falle eines Crash und fand dort eine Belastung von 8 kN – entsprechend einer Gewichtskraft von 800 Kg !

Es mag verblüffen, aber die Aussage von Martin Sperber vom TÜV Rheinland war ganz eindeutig:

5-Punkt-Gurte sind unter Sicherheitsaspekten abzulehnen!

Ein richtig montierter und richtig angelegter 4-Punkt-Gurt bietet das gleiche Maß an Komfort und Halt wie ein 5-Punkt-Gurt. Im Crashfall kann er aber vor schweren inneren Verletzungen bewahren.

Wenn aber einen 5-Punkt Gurt verwendet wird, dann in dem Fall den Beckengurt ganz besonders strammziehen, um im Falle eines Crashes nicht gegen den senkrechten Gurt zu rutschen!



Fallschirm-Notabsprung

Automatischer oder manueller Fallschirm

1. Bei Rotation des Piloten im Freifall können sich die Leinen zuschnüren (twisten) und die Fallschirmöffnung blockiert werden. Bei einem Automatikschirm wird eine evtl. vorhandene Rotation des Piloten nicht noch dadurch verstärkt, dass er (asymmetrisch) zum Auslösegriff des Fallschirms greifen muss.
2. Mit einem Automatikschirm wird der Pilot fast immer schneller auslösen können als manuell. Wir sind keine geübten Springer und würden bei einem solchen Unfall obendrein unter schwerem Schock stehen.
3. Wenn wir beim Aussteigen irgendwo anstoßen und einen Moment lang nur benommen sind, haben wir mit einem Automatikschirm gute Chancen, dennoch heil unten anzukommen. Ein paar Sekunden Bewusstlosigkeit wären bei einem manuellen Schirm dagegen der sichere Tod.

Der Notausstieg

Die positive Haltung

Sei Dir bewusst, dass Du mit einem Fallschirm im Notfall das Flugzeug verlassen kannst und es auch verlassen wirst, denn ein Fallschirm kann wirklich Dein Leben retten.

Lagerung

Flach an einem kühlen trockenen Platz und nie im Cockpit, im direkten Sonnenlicht oder nahe irgendwelcher Flüssigkeiten. Sollte die Außenseite des Schirms nass geworden sein - neu packen lassen.

Vorflug-Kontrolle

Abdeckung öffnen, um das Kabel der Reißleine zu kontrollieren. Die Kabelenden sollten komplett durch die Aufnahmelöcher geführt und gesichert sein. Der Handgriff sollte gut gesichert in seiner Aufnahme sitzen.

Anlegen

Vor dem Anlegen Schultergurte anpassen, so dass beide gleich lang sind. Aufrecht hinstellen und Brustgurt schließen. Dann erst hinunterbeugen und die Beinguurte schließen. Bei Schnellverschlüssen immer vergewissern, dass diese ordnungsgemäß gesichert sind und dass die Feder darin weder fehlt noch gebrochen ist.



Ausstiegsprozedur üben

Die Ausstiegsprozedur nicht nur kennen, sondern auch bei jedem Flug üben. Das heißt, den Fallschirm nicht zum Aussteigen im Cockpit ablegen, sondern mit dem Fallschirm aussteigen, als wenn ein Notausstieg durchgeführt würde.

DER AUSSTIEG

Nicht zögern, das Flugzeug so schnell wie möglich zu verlassen, wenn die Entscheidung zum Ausstieg gefallen ist.

Während des Aussteigens aus dem Flugzeug niemals aufgeben!

Der grundsätzliche Ablauf ist:

- 1. Haube abwerfen,**
- 2. Gurte öffnen und**
- 3. Raus!**

In der Reihenfolge!

Sobald die Cockpit-Haube weggeflogen ist (schütze möglichst Dein Gesicht, wenn Du den Notabwurf ziehst), öffne Dein Gurtschloss und schaue dabei auf das Schloss! Dann steige über die Seite aus und drücke Dich dabei hoch so gut es geht, so dass Du vom Cockpit freikommst.

Sobald Du klar vom Flugzeug bist, schaue auf den Auslösegriff und ziehe ihn auf, weit weg vom Körper. Benutze dazu beide Hände, dann brauchst Du nicht nachzudenken, ob Du nun die rechte oder die linke Hand benutzen musst. Ziehe bis zum voll ausgestreckten Arm und bewege den Arm um den Körper herum.

Absprünge in großer Höhe verursachen mehr Höhenverlust bis zur vollen Öffnung der Kappe; Nach vollständigem Ziehen der Reißleine dauert es noch 2 bis 3 Sekunden, bis sich der Schirm voll entfaltet hat. Sei auf einen deutlichen Verzögerungsstoß bei der Entfaltung des Schirms vorbereitet.

Unter dem geöffneten Schirm

Sobald die Kappe sich voll entfaltet hat, tief durchatmen und sich dann über Höhe und Abdrift klar werden. Wenn Du noch immer den Auslösegriff in der Hand hältst, lasse ihn los.

Viele Schirme verfügen über eine (nicht sehr wirkungsvolle) Steuerungsmöglichkeit mit Handgriffen an den Fangleinen. Ziehe am rechten Griff für eine Rechtskurve und umgekehrt. Denke daran, die Griffe los zu lassen, um die Drehung zu beenden. In ruhiger Luft sinkst Du mit etwa 2 bis 2,5 m/sec.



Vorbereitung auf die Landung

Schau hinunter, um festzustellen, ob Du vorwärts oder rückwärts treibst. Versuche eine Landung gegen den Wind. Falls in der Landerichtung elektrische Leitungen, Bäume oder andere Hindernisse liegen, steuere den Fallschirm frühzeitig zu einem anderen Landeplatz.

Die Landung

Beide Arme ausstrecken und die Steuerungsgriffe über Dir ergreifen. Schau geradeaus. Halte Beine und Füße zusammen mit leicht angewinkelten Knien. Zieh nicht im letzten Moment die Beine an. Sobald Deine Füße Bodenkontakt haben, gehe in die Hocke und mache eine Rolle in die Richtung, in die Du Dich bewegst.

Wenn Du bei starkem Wind landen musst, mache eine Rolle rückwärts und versuche, den Schirm zusammen fallen zu lassen, in dem Du dabei so viele Fangleinen wie möglich ergreifst und zu Dir ziehst - solange bis die Kappe einfällt. Mache die Gurte los und legen sie auf die zusammengerollte Kappe, um ein neues Entfalten zu verhindern. Solltest Du im Wasser landen, lande gegen den Wind, damit Leinen und Schirm hinter Dich fallen und Du Dich nicht verhedderst. Löse nach der Landung den Brust- und die Beingurte und schwimme von der Kappe weg. Versuche nicht, den Fallschirm zu retten.

Sicher zurück auf der Erde

Benutze die Fallschirmkappe, um den Suchmannschaften ein Auffinden zu erleichtern. Benutze wenn möglich einen kleinen Spiegel oder eine Pfeife, um auf Dich aufmerksam zu machen. Falls Du eine Brille trägst, wirst Du sie verloren haben – es sei denn, Du sicherst sie mit einem "Brillenbändchen".