



## Notabsprung aus dem Segelflugzeug

Vortrag von Robert Schwendinger  
9.5.2003 im Fliegerstüble Hohenems

### 1. Schirm

Als Rettungsschirme werden meist Kappenschirme eingesetzt. Sie sind klein, kostengünstig und verlässlich. Grundsätzlich sind Rundkappen nicht steuerbar, außer die Seile verteilen sich über einen V- Gurt links und rechts. Durch gezieltes ziehen einzelner Leinen kann ein wenig auf die Fallrichtung Einfluss genommen werden. Im Vergleich zu herkömmlichen Fallschirmen bleibt die Steuerbarkeit jedoch bescheiden. Kappenschirme, die keine Öffnung in der Mitte haben, neigen zum Pendeln, welches bei der Landung zu Verletzungen führen kann.



Grundsätzlich kann man in ein bestehendes Gurtzeug jeden beliebigen Schirm einbauen, den der Hersteller des Gurtzeuges zulässt. D. h. man könnte auch einen kleinen steuerbaren Fallschirm (z. B. Basejumpschirm) einbauen. Der Notschirm hätte somit mehr Flugkomfort, was allerdings auch mit bedeutend höheren Kosten verbunden ist.

Legt der Hersteller keine andere Frist fest, muss ein Schirm von Gesetzes wegen mindestens alle 6 Monate neu gepackt werden. Wird diese Packfrist überschritten, kann es bei einem Unfall zu Regressforderungen seitens einer bestehenden Versicherung des Piloten kommen. Vorsicht hier bei Passagieren! Außerdem wird bei einem gepackten Schirm im Laufe der Zeit die Luft ausgepresst, was eine Öffnung verlangsamt!

Das Gewicht des Piloten bestimmt die Sinkgeschwindigkeit, welche etwa bei 5-6 m/s liegt. Genaue Angaben kann hierzu das Handbuch des Schirmes geben.

So behandelt man seinen Schirm richtig:

- Idealerweise wird ein Schirm bei Raumtemperatur, trocken gelagert.
- Schirm nicht in geöffnetem Zustand lagern. Ein offener Schirm kann durch hängen bleiben leicht beschädigt werden. Außerdem können sich Insekten einnisten.
- Vor Feuchtigkeit schützen! Nicht im Segelflughänger oder Hangar überwintern. Feucht gewordene Schirme gut lüften und neu packen. Feuchte Schirme die nicht gelüftet werden können verkleben. Eine verzögerte Öffnung ist die Folge!
- Keinen heißen Temperaturen aussetzen! Schirm nicht in der Sonne stehen lassen oder im Kofferraum lagern.

## 2. Anziehen

Der Schirm sollte bequem sitzen, da er ja auch die Funktion des Sitzkissens erfüllt. Das Gurtzeug sollte bequem und locker sitzen. Wichtig ist, dass der Brustgurt richtig angelegt wird. Bei einem zu lockeren Brustgurt kann man bei einer Öffnung in Bauchlage herausrutschen! Er sollte so fest angelegt sein, dass man ohne Probleme ein Hohlkreuz machen kann. Dies ist wichtig für die Lage im freien Fall! Immer darauf achten, dass die Verschlüsse gesichert sind!

## 3. Ausstieg

Die Prozedur des Ausstiegs sollte regelmäßig durchgedacht werden, um im Notfall richtig zu handeln!

Haube abwerfen - Abschnallen - Rauspringen!

An dieser Stelle könnte genau beschrieben werden, wie dies am besten zu geschehen hat. Angesichts der Stresssituation, in der sich ein Pilot befindet, wenn er sein Flugzeug verlassen muss, kann nur geraten werden:

So schnell wie möglich raus!

So schnell wie möglich den Fallschirm öffnen!

Außerdem hängt es vom Flugzeugmuster ab, wie man am schnellsten aussteigt.

#### 4. Freier Fall

Optimal ist ein freier Fall im Bauchlage mit angewinkelten Beinen. Durch die Schwerkraft fällt man mit dem Schwerpunkt voraus. Instinktiv zieht man sich bei einer Gefahrensituation zusammen und macht einen Rundrücken. In diesem Fall fällt man mit dem Rücken voraus! Öffnet man in dieser Lage den Schirm, kann man durch die austretende Feder verletzt werden. Außerdem können sich die Beine in den Leinen verfangen.

Macht man ein Hohlkreuz, befindet sich der Schwerpunkt am Bauch und man fällt Bauch voraus. Durch das Hohlkreuz wird man automatisch in die richtige Bauchlage gedreht. Es empfiehlt sich jedoch unabhängig von der Körperlage unverzüglich zu öffnen!

Die Fallgeschwindigkeit hängt ab vom Gewicht und Größe des Piloten und beträgt ca. 200 km/h.

#### 5. Öffnung

Der Öffnungsbügel befindet sich meist in einer Lasche, fixiert durch einen Klettverschluss. Bei der Öffnung zuerst waagrecht aus der Lasche ziehen (Bild1), erst dann kräftig nach unten drücken (Bild 2). Der Widerstand erhöht sich beträchtlich wenn sofort nach unten gedrückt wird, da der Bügel in die Naht gedrückt, anstatt herausgezogen wird! Ein generelles waagrechtes Herausziehen erzeugt einen Widerstand an der Stelle wo das Seil die Führung in den Schultergurten verlässt (Bild 3). Den Bügel greift man am Besten mit beiden Händen wobei sich die Daumen kreuzen sollten (Bild 3). Ist der Bügel einmal aus der Klettverschlussicherung gezogen sollte er keinesfalls losgelassen oder verloren werden, da er, bedingt durch die hohe Windgeschwindigkeit im freien Fall, herumgewirbelt wird! Ein Einfangen geschieht am besten von der Stelle aus wo das Seil die Führung im Schultergurt verlässt (Bild3). Bei einer Fehlöffnung können die Leinen durch Baumeln mit den Beinen und einer so entstehenden Drehbewegung des Körpers mitunter entwirrt werden. Der Höhenverlust vom ziehen bis zur kompletten Öffnung beträgt ca. 50 Meter.



## 6. Landung

Bei der Landung die Beine geschlossen halten. Die Körperhaltung sollte wie ein Fragezeichen aussehen. (?) Durchgestreckte Beine bewirken einen direkten Schlag auf den Rücken! Ein Aufsetzen mit einer Sinkrate von 5 m/s ist etwa mit einem Sprung aus 2 Metern Höhe zu vergleichen. Hände zum Körper und versuchen nach dem Aufsetzen abzurollen. Man kann das Aufsetzen und Abrollen durch springen vom Stuhl trainieren! Wird man nach der Landung durch starken Wind weggezogen, kann man dies durch einziehen von 2-3 Leinen unterbinden.

**Es empfiehlt sich die genaue Prozedur eines Notausstiegs regelmäßig durchzuspielen oder zumindest durchzudenken! Beim Absprung zählt jede Sekunde! Richtiges, schnelles Handeln entscheidet über Leben oder Tod!**