

1.2.7 Kompatibilitätsprüfung

Besonders wichtig ist es weiterhin, die Lage des Rettungsgerätes inklusive Rettergriff zu überprüfen. Dazu wird eine K-Probe (Kompatibilitätsprüfung) durchgeführt.



INFO

Die K-Probe wird bei jeder Neukombination von Gurtzeug, Rettungsgerät und Pilot durchgeführt.

- 1) Zunächst erfolgt die optische Kontrolle der Kompatibilität des einzubauenden Retters mit dem Außencontainer am Gurtzeug (Fach zum Einbauen des Rettungsgerätes in das Gurtzeug). Das Packvolumen der Rettung darf das Volumen des Containers nicht überschreiten (siehe Abb. 1.71).

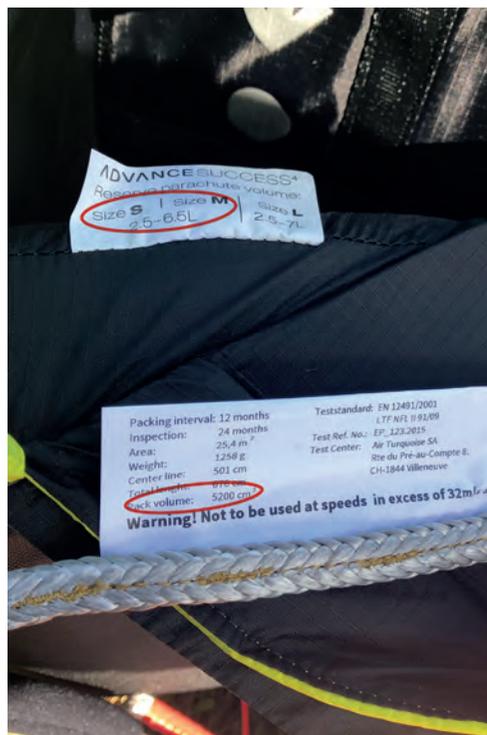


Abb. 1.71: Packvolumen Gurtzeug (Success 4 S, Advance): 2,5–6,5 l; Packvolumen Rettung (Companion 100, Advance): 5,2 l

- 2) Der jeweilige Rettergriff wird, wenn nicht schon vorhanden, mit dem Innencontainer verschlauft (siehe Abb. 1.72). Dabei darf die Verbindungsleine vom Rettergriff zum Innencontainer nicht zu lang sein, weil sonst ein kraftvolles Wegschleudern der Rettung in den freien Luftraum nicht gewährleistet ist.



Abb. 1.72: Der Rettergriff bei diesem Innencontainer ist fest mit diesem vernäht.

- 3) Vor dem Einbau werden der Innencontainer und das Gurtzeug über die Verbindungsleinen ordnungsmäßig miteinander verbunden. Dazu wird entweder ein Schraubglied aus Stahl mit einer Bruchlast von 2400 daN (fast 2500 kg) verwendet oder die Leinen miteinander verschlauft, wobei auf die Symmetrie geachtet wer-

den muss, damit sich die Last auf alle Gurte bzw. Leinen gleichmäßig verteilt (siehe Abb. 1.73 und siehe Abb. 1.74).



Abb. 1.73: Verbindung des Rettungssystems zum Gurtzeug mithilfe eines Schraubgliedes



Abb. 1.74: Verschlaufung der Verbindungsleine des Retters mit den V-Leinen des Gurtzeuges



TIPP

Du solltest Packschnüre in deinem Gurtzeug mitführen, damit du am Startplatz dein Rettungssystem problemlos einbauen kannst, falls sich die Splinte mal lösen sollten.

Nach dem fachgerechten Einbau der Rettung in den Außencontainer muss die Verbindung von den Rettungssplinten zum Rettergriff kürzer sein als die Verbindung vom Innencontainer zum Rettergriff.



Abb. 1.75.a: Innencontainer im Außencontainer; Rettungssplinte



Abb. 1.75.b: Der Außencontainer kann mithilfe von Packschnüren geschlossen werden.



Abb. 1.75.c: fachgerecht eingebautes Rettungsgerät; Kein Teil des Gurtzeuges oder der Anbaugeräte darf die Auslösung der Rettung behindern.

- 5) Der Pilot testet die Erreichbarkeit des Rettungsgerätegriffes im eingehängten Zustand im Simulator. Dabei führt er zur besseren Orientierung seine Hände abwechselnd von den Steuerschlaufen immer entlang der entsprechenden Gurtzeugriemen zum Rettergriff, um diesen auch unter der Einwirkung von Fliehkräften schnellstmöglich und sicher zu erreichen.
- 6) Nach mehreren Trockenübungen zieht der Pilot die Rettung aus dem Außencontainer und hält den Rettergriff dabei fest in der Hand, damit das Rettungsgerät nicht vollständig öffnet (siehe Abb. 1.77.a, Abb. 1.77.b). Das Auslösen des Systems sollte mit kleinem Kraftaufwand möglich sein und das Herausziehen des Containers leicht und ohne jegliches Hängenbleiben erfolgen.



Abb. 1.76.a: Um den Rettergriff auch unter Einwirkung von Fliehkräften schnellstmöglich greifen zu können, führt der Pilot seine Hand entlang der Tragegurte nach unten. Der Gurtzeugkarabiner dient als wichtiges Orientierungsmerkmal.



Abb. 1.76.b: Vom Karabiner ausgehend führt der Pilot seine Hand bei diesem Gurtzeug nach vorne unten, um den Rettergriff zu fassen.



Abb. 1.77.a: Der Pilot zieht den Innencontainer mit dem Rettergriff seitlich nach außen aus dem Außencontainer.



Abb. 1.77.b: Auslösung des Rettungsgerätes; im Notfall schleudert der Pilot den Innencontainer in den freien Luftraum, damit die Rettung vollständig öffnet.

7) Nach erfolgreich abgeschlossener K-Probe wird das Rettungsgerät wieder fachgerecht im Gurtzeug eingebaut.

Zusätzlich wird das System in eine Schräglage gebracht, sodass die Auslösung des Rettungsgerätes nach oben erfolgt (siehe Abb. 1.79).

1.2.8 Alternative K-Probe

Um die Auslösbarkeit des Rettungsgerätes im Ernstfall zu simulieren, wird die K-Probe auf eine spezielle Art und Weise durchgeführt. Den Worst Case stellt einen Spiralsturz (z. B. hervorgerufen durch einen Verhänger) des Piloten im voll beschleunigtem Zustand dar. Besonders bei Gurtzeugen mit einem Außencontainer unter dem Sitzbrett ist dieses Detail wichtig, weil dieser im beschleunigten Zustand zusammengedrückt wird. Folglich kann das Herausziehen des Innencontainers mit deutlichem Kraftaufwand verbunden sein. Um den Worst Case zu simulieren, betätigt der Pilot im Gurtzeugsimulator den Beschleuniger.

Zunächst überprüft der Pilot wieder die Erreichbarkeit des Rettergriffes mit beiden Händen. Danach löst er das Rettungssystem aus. Auch unter diesen Umständen muss das Auslösen und Herausziehen der Rettung leicht und ohne großen Kraftaufwand erfolgen.

Gerade bei kleinen Piloten mit kurzen Armen muss darauf geachtet werden, dass der Rettergriff besonders einfach zu erreichen und die Rettung leicht auszulösen ist.



Abb. 1.78: Informationen zu K-Probe und Rettungsgeräten von Remy Ochmann