

Rettungsaktion: Der Notfallschirm muss einmal im Jahr tief durchatmen

... sonst bleibt ihm im Ernstfall die Luft weg!

Ihr könnt euch sicherlich die beklemmende Enge vorstellen, in welcher der Rettungsschirm mit seiner rund 35 m² Haut aus Segeltuch und insgesamt 85 m kräftigen Leinen sein Leben verbringen muss. Um sich im Ernstfall - voll jugendlicher Frische blitzschnell entfaltend - schützend über euer Leben zu spannen. In diesem entscheidenden, einen Augenblick wird sich zeigen, wie euer Verhältnis zueinander war. Habt ihr den Rettungsschirm stets nur als lästiges Paket wahrgenommen und ihm noch nie eine Wartung gegönnt, wird er vielleicht jetzt, da ER Herr über euch ist, trotzig als verklumpter Packer unter euch baumeln. Dann kann er geduldig eure Verwünschungen und Versprechungen anhören und sich unter Umständen doch noch langsam entfalten – hoffentlich seid ihr hoch genug!

Fallschirmspringer, die ohnehin sehr schnell auf den Boden zustürzen, haben deshalb eine ganz besondere Beziehung zu ihrem Rettungsschirm entwickelt: Sie packen ihn vierteljährlich neu! Die Erfahrungen zeigen nämlich, dass sich die Öffnungszeiten ab diesem Zeitpunkt zu verlängern beginnen. Bei Abständen bis zu einem Jahr sind diese Verzögerungen noch minimal aber ab einem Jahr werden sie deutlich größer.

Eine Beziehung muss man pflegen, auch die zum eigenen Rettungsgerät. Wir liefern euch daher die vier wichtigsten Tipps, um den Rettungsschirm in guter Öffnungslaune zu halten:

1. Lasst den Rettungsschirm nicht nass werden! Schon die **Feuchtigkeit** vom taunassen Gras am Startplatz kann in den Container eindringen (vor allem wenn man darauf sitzt) und das dünne Tuch zusammenpappen. Abgesehen davon, dass kein Rettungsgerät gern von einem A... zerquetscht wird. „Pflätschnass“ gewordene Retter müssen offen an der Luft getrocknet werden, aber das dürfte auch dem größten Ignoranten klar sein.
2. Auch große **Hitze** stellt für das Rettungsgerät eine zusätzliche Belastung dar. Die kleinen Gummiringe, die den Innencontainer verschließen, können klebrig werden. Also lasst die Sitzgurte nicht der Bequemlichkeit halber den ganzen Sommer über im Auto, damit ihr fürs Fliegen schon alles parat habt.
3. **Statische Aufladung** kann das Tuch ebenfalls zusammenkleben lassen. Solche Aufladung kann man vermeiden, wenn man das Rettungsgerät nicht über den Teppichboden schleift.
4. Auch wenn ihr diese 3 Punkte beachtet, sollte der Schirm einmal im Jahr gelüftet und neu gepackt werden. Bringt euren möglichen Lebensretter zum **jährlichen Check** und gönnt ihm eine Verschnaufpause. Verbindet das Unausweichliche mit dem Guten und probiert das Ziehen des Rettungsschirmes selbst einmal aus. Am besten hängt ihr euch in der Flugschule mit eurem Gurtzeug in die Karabiner der Werkstatt und übt den Ernstfall vor den Augen des kritischen Milius. Greift ihr an die richtige Stelle, wie stark muss an dem Griff gezogen werden, wohin nun mit dem Päckchen? Dies können einmal entscheidende Handgriffe sein und ihr habt dann keine Zeit mehr, darüber nachzugrübeln!
Falls ihr das zuhause versuchen wollt, bitte nicht über dem Teppichboden (elektrische Aufladung) oder über einer dreckiger, staubiger Unterlage! Den Schirm auch nicht in einem Nylonsack transportieren, also kommt am besten in die Flugschule!

Dokumentation einer Schirmrettung

Was in der Flugschule mit dem Schirm passiert, haben wir mit der Kamera dokumentiert. Dies ist KEINE Packanleitung für den Selfmadetyp! Diese Dokumentation sollte euch vielmehr einen Einblick in das Innenleben eures Rettungscontainers geben und dadurch Verständnis für die nötige Sorgfalt erwecken.

1. Der Rettungsschirm wird aus seinem engen Gefängnis befreit und darf einen halben Tag lang ausgebreitet an der trockenen Luft hängen.
2. Um der statischen Aufladung entgegen zu wirken bekommt er sogar ein wenig Feuchtigkeit aufgesprüht, die jedoch bald wieder verdunstet ist.



3. Milius wischt den Boden und breitet eine nicht leitende Unterlage aus. Die zusammengeklebte Bastmatte kann sich nicht statisch aufladen. Eigentlich wäre auch der bloße Betonboden der Werkstatt geeignet, wenn er nicht mit einem Kunststofflack versiegelt wäre. (Holzböden sind auch gut).



4. Der gelüftete Schirm wird der längs nach aufgelegt und Milius sortiert die einzelnen Stoffbahnen. Danach legt er



jede Bahn auf die Matte und zieht sie in Form. Bei den jetzt üblichen Doppelkappenschirmen muss der sich überlappende Bereich der Stoffbahnen bei den Öffnungsschlitten extra gerade gezogen werden, da



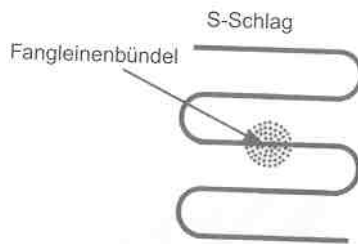
sich hier gerne die Stoffe verwurschteln.

Milius knapper Kommentar: „Doppelkappenschirme bedeuten doppelte Arbeit“

Die 16 geglätteten Bahnen werden zu je acht rechts und links aufgeteilt, in der Mitte bleibt ein Öffnungskanal für die einströmende Luft frei. Dies ist wichtig für eine schnelle Öffnungszeit.



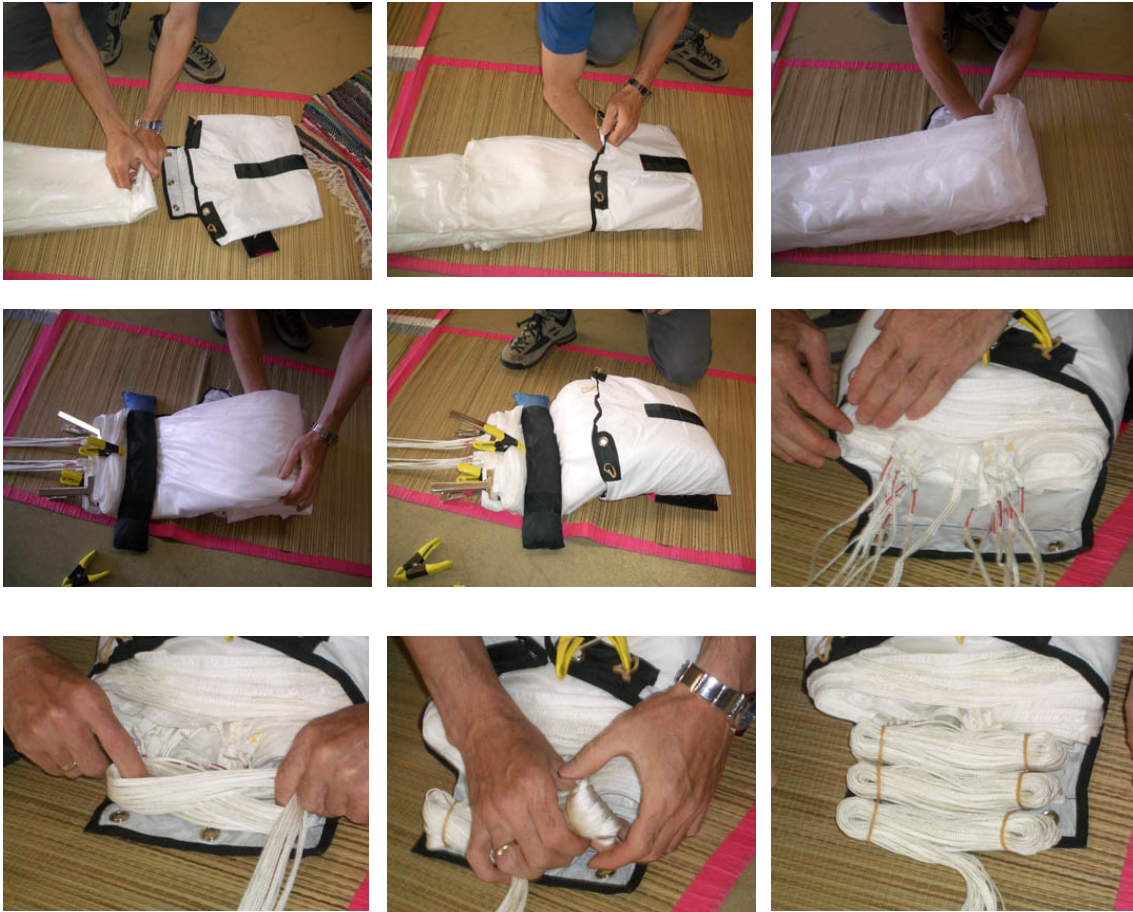
5. Nun wird die Schirmbasis (unterer Stoffsaum) exakt übereinandergelegt und mit Klemmen fixiert.
6. Milius bringt die Leinen in Ordnung und entwirrt Verdrehungen oder Überkreuzungen.
7. Danach wird der Schirm der Länge nach auf Containerbreite in S-Form zusammengefaltet.



8. Jetzt muss der Scheitel des Schirmes (oberer Teil) ins Innere des Schirmes gezogen werden. Um nicht die schön zusammengefaltete Vorarbeit zu gefährden, legt Milius eine schwere Baumwolldecke auf den oberen Teil und zieht mit blitzschnellen Bewegungen die Mittelleine nach unten. Am Anfang bildet sich gern ein Wurschtel aber nach zwei bis drei Anläufen ist die Schirmspitze nach innen eingestülpt und die Mittelleine gleich lang wie die Fangleinen (an der Schirmbasis angemacht).



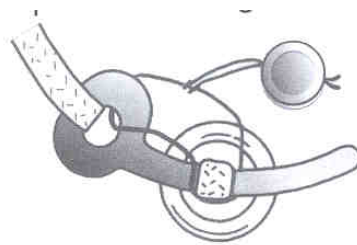
9. Jetzt beginnt Milius mit dem oberen Ende und verstaut den Schirm in wiederum s-förmiger Faltung in den Innencontainer. Die Basis bildet den Abschluss. Davor werden die Leinen in 8-er Schlaufen zusammengefasst und mit kleinen Gummis fixiert.



10. Jetzt kommt der Innencontainer in den Außencontainer. Der kann in einem Gurtzeug integriert oder ein eigener externer Frontcontainer wie in unserem Beispiel sein. Hier muss Milius die am Container befestigte Schlaufe durch die Ösen der Seitenlappen durchfädeln und mit dem Splint sichern.



11. Um ein versehentliches Öffnen zu vermeiden, wird der Splint mit einem dünnen Faden (Reißfestigkeit vom DHV vorgegeben!) an der Schlaufe des Innencontainers befestigt. Der Pilot muss also diesen Faden im Ernstfall abreißen.



12. Die sorgfältige Arbeit wird mit einer kleinen FCA-Plombe versiegelt.

13. Der Prüf- und Packnachweis wird ergänzt.

14. Fertig – oder nein?

15. Die Abschlusskontrolle (letztes Bild) zeigt, dass alle verwendeten Utensilien vollzählig vorhanden sind. Es wurde bei dieser „Operation“ nichts im Schirm vergessen. Dies soll nämlich nicht nur bei Chirurgen vorkommen!

