

2 Richtlinien im Zusammenhang mit der Beförderung mittels eines Absetzflugzeug im Allgemeinen und im Speziellen mittels des Flugzeuges Cessna Caravan C208.

2.1 GEWÖHNLICHE VERFAHREN

- Beim Beladen / Besteigen des Flugzeuges

Der Beladungs-, bzw. der Einsteigevorgang ist hinsichtlich Verletzungsgefahr und Beschädigung am Flugzeug ein kritischer Vorgang und bedarf der besonderen Aufmerksamkeit eines jeden einzelnen Springers!

Annäherung an das Flugzeug mit laufendem Propeller niemals von vorne – es ist immer nur hinten an das Flugzeug heranzugehen oder herumzugehen!!

Der Propellerbereich ist in jedem Fall zu meiden - hier besteht Lebensgefahr.

Für jeden Fallschirmspringer ist ein Sitzplatz am Boden des Absetzflugzeuges mit einer Anschnallvorrichtung vorhanden. Bevor die Fallschirmspringer das Flugzeug besteigen, muss die Ausrüstung aller Springer vollständig und sprungfertig angelegt sein.

Der „Absetzer“ bringt den "TAILSTAND" hinten am Abstützpunkt des Flugzeuges an, positioniert die Einstiegsleiter und sichert den Propellerbereich des Flugzeuges.

Dann besteigen die Springer das Flugzeug nacheinander über die Springertür an der linken Rumpffseite in der Form, dass nachfolgende Springer erst einsteigen, wenn sich vorgehenden Springer bereits auf den vorgesehenen Sitzplätzen befinden und angeschnallt sind. Ein Abkippen des Flugzeuges nach hinten, auf Grund zu großen Gewichtes im hinteren Bereich der Kabine soll dadurch vermieden werden

Die vorgegebene Sitzordnung im Flugzeug ist einzuhalten – 3 Springer in einer Reihe!

Die Springer haben sich möglichst weit nach vorne zu setzen!

Mindestens 16 Sitzplätze vor der „Roten Linie“.

Die vorgegebene Sitzordnung definiert eine korrekte Schwerepunktage bei der Beschädigungen am Flugzeug hervorgerufen durch Abkippen des Flugzeuges nach hinten vermieden werden.

Beim Platznehmen muss auf die eigene Ausrüstung und auf die der anderen Springer acht gegeben werden - Reservegriff schützen.

Nachdem alle Springer gemäß vorgegebener Sitzordnung platz genommen haben, entfernt der Absetzer den TAILSTAND und die Leiter, steigt selbst ein, schließt die Springertür und gibt dem verantwortlichen Absetzpiiloten ein Zeichen zum Rollen.

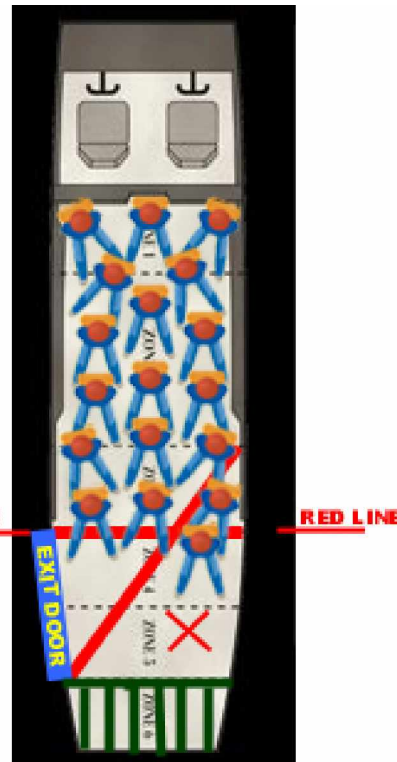
Beim Entfernen des TAILSTAND´S ist darauf zu achten, dass dieser durch das Gewicht der Ladung unter Belastung steht und sich möglicherweise nicht wie üblich durch Niederdrücken des Federmechanismus entfernen lässt. In diesem Fall kann das am Boden stehende Ende des TAILSTAND´S mit dem Fuß nach hinten gedrückt und so entfernt werden. Keinesfalls darf das am Boden stehende Ende zur Seite gedrückt werden, da dadurch die Tailstandhalterung am Flugzeug verbogen und damit eine kostspielige Beschädigung verursacht wird.

Unnötige Wartezeiten des Flugzeuges mit laufendem Triebwerk sind möglichst zu vermeiden, daher

- **kein Absprung-Training am Flugzeug bei laufendem Triebwerk.**
- Ein eventuell erforderliches Absprung-Training ist nur am abgestellten Flugzeug mit angebrachtem TAILSTAND zulässig. Dabei darf nicht gewippt werden!
- Ein Absprung-Training ist ausschließlich unter Beisein und Aufsicht des verantwortlichen Absetzpiiloten zulässig. Den Anweisungen des verantwortlichen Absetzpiiloten ist unbedingt Folge zu leisten.

- Beim Rollen

Die Springertür muss geschlossen sein, die Springer haben angeschnallt auf ihren vorgegebenen Plätzen zu verweilen. Die vorgegebene Sitzordnung darf in dieser Phase nicht verändert, oder nach hinten aufgelöst werden! Vor dem Start muss ein entsprechender Kopfschutz aufgesetzt werden.



- Beim Start

Die Springertür muss geschlossen sein, die Springer haben in der vorgegebenen Sitzordnung, angeschnallt auf Ihren Plätzen zu verweilen, der Kopfschutz hat bis zu einer Sicherheitshöhe von mindestens 300m über Grund aufgesetzt zu bleiben – Video- und Fotohelme sind sicher zu verstauen, so dass diese im Notfall nicht in der Kabine herumgeschleudert werden und Verletzungsgefahren bilden.

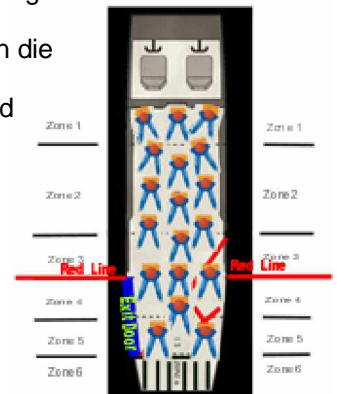
- Im Steigflug

Die Springertür muss geschlossen sein, die Springer haben vorerst noch in der vorgegebenen Sitzordnung, angeschnallt auf Ihren Plätzen zu verweilen Nach Erreichen einer Sicherheitshöhe von mindestens 400 m über Grund sollten die Anschnallgurte aus Sicherheitsgründen gelöst werden. Dies um gegebenenfalls ein Notabsprungverfahren zu beschleunigen.

Die Anschnallgurte sind nach dem Abschnallen in Längsrichtung zwischen die Springer zu legen, um Stolperfallen möglichst zu vermeiden.

Nach Erreichen dieser Sicherheitshöhe von mindestens 400 m über Grund darf auch die Sitzordnung in der Form nach hinten aufgelöst werden, dass maximal 3 Springer hinter der roten Linie und maximal 3 Springer auf der roten Linie ihre Plätze finden. Am Podest, im hintersten Bereich des Flugzeuges (Zone 6) darf sich kein Springer aufhalten.

Im Falle einer Rücklandung mit Springer an Bord, ist jedenfalls unbedingt wieder die vorgegebene Sitzordnung für das Beladen / Besteigen des Flugzeuges (siehe vorhergehende Seite) einzunehmen und die Springer haben sich für die Landung anzuschnallen!



- Beim Absetzvorgang

Etwa 3 Minuten vor dem Absetzpunkt schaltet der verantwortliche Absetzpilot das ROTLICHT einmal für etwa 15 Sekunden ein, und dann wieder aus. Dies signalisiert den Springern sich auf den Absprung vorzubereiten. Etwa 1 Minute vor Erreichen des Absetzpunktes schaltet der verantwortliche Absetzpilot das DAUERROTLICHT ein. Dieses Signal bedeutet für den Absetzer „TÜRE AUF“. Der Absetzer öffnet die Springertüre und kontrolliert den Luftraum im Absprungsgebiet auf Hindernisse.

Gibt der verantwortliche Absetzpilot DAUERGRÜNLICHT, so ist der Absetzpunkt erreicht und die Freigabe zum Absetzen durch die örtlich zuständige Flugsicherung ist erfolgt. Die Springer können nun ihre Absprungpositionen auch auf den Trittbrettern außerhalb des Flugzeuges einnehmen.

Um innerhalb des zulässigen Schwerpunktbereiches für das Absetzflugzeug zu bleiben, dürfen sich maximal 9 Springer im Bereich der Springertür aufhalten.

Mindestens 4 Springer müssen dabei eine Position im vordersten Bereich der Springertür einnehmen – auf der Roten Linie oder davor.

Es sind maximal 6 Springer außerhalb des Flugzeuges auf den Trittbrettern zulässig. Das hintere Trittbrett ist ausschließlich und nur für einen Kameramann vorgesehen – eine Person.

Im rückwärtigsten Kabinenbereich (Zone 6), auf dem Podest hinter der Springertür, darf sich kein Springer aufhalten (ausgenommen 1 Kameramann auf dem Trittbrett außerhalb des Flugzeuges).

Die übrigen Springer verweilen so weit als möglich im vorderen Bereich der Kabine!

Springer, die nicht unmittelbar in der Sequenz zum Absprung stehen, dürfen sich grundsätzlich nicht hinter der Roten Linie im Bereich der Springertür aufhalten!

Eine Zuwiderhandlung gegen diese Regelung führt zu einer Verlagerung des Schwerpunktes außerhalb des zulässigen Bereiches und damit zu einem unkontrollierbaren Flugzustand – STALL, der in weiterer Folge zum Absturz des Flugzeuges führen kann!

Jeder Springer ist selbst verantwortlich für sein Vorhaben ausreichend Erdsicht zu haben so wie für die Kontrolle des Luftraumes unter sich und der Position des Flugzeuges in Bezug auf das vereinbarte Absetzgebiet. Da der verantwortliche Absetzpilot keine Möglichkeit hat dies zu überprüfen obliegt die Verantwortung und die Entscheidung über den Absprung bei jedem einzelnen Springer selbst.

DAUERGRÜNLICHT bedeutet ausschließlich, dass von der örtlich zuständigen Flugsicherung die Freigabe zum Springen erteilt wurde und dass sich das Absetzflugzeug in Absetzkonfiguration, nach Ansicht des verantwortlichen Absetzpiloten über dem vermeintlichen Absetzgebiet befindet.

Die Freigabe der örtlich zuständigen Flugsicherung zum Absetzen der Springer impliziert nicht unbedingt, dass der zum Absprung vorgesehene Luftraum auch frei von Hindernissen ist.

Absolutes SPRUNGVERBOT herrscht solange DAUERROT LICHT geschaltet ist.

Wechselt der verantwortliche Absetzpilot das DAUERGRÜN LICHT auf DAUERROT LICHT, so ist der Absetzvorgang sofort zu unterbrechen und ein neuerlicher Anflug wird eingeleitet.

Standard - Kommandos des Piloten **GEWÖHNLICHE VERFAHREN**

Piloten-Kommando	Bedeutung	Verhalten der Springer
ROT LICHT EIN für etwa 15 Sekunden	ca. 3 Minuten bis zum Absetzpunkt	Fertig machen zum Absprung
DAUERROT LICHT	ca. 1 Minuten bis zum Absetzpunkt	Der Absetzer öffnet die Springertür und kontrolliert den Luftraum im Absprungsgebiet auf Hindernisse, bzw meldet dem Piloten, wenn keine ausreichende Erdsicht gegeben ist <u>SOLANGE DAUERROT LICHT geschaltet ist - ABSOLUTES SPRUNGVERBOT</u>
DAUERGRÜN LICHT	Absetzpunkt erreicht und Freigabe zum Absetzen durch Flugsicherung	Sprungsequenz unmittelbar beginnen
WECHSELT DAUERGRÜN LICHT AUF DAUERROT LICHT	Absetzpunkt bereits zu weit überflogen oder Aufhebung der Absetzfreigabe durch Flugsicherung – neuer Anflug	Sprungsequenz <u>SOFORT</u> UNTERBRECHEN

Die Springer sollen sich erst von ihrem Sitzplatz aufsetzen, wenn das Zeichen zum „Fertigmachen“ vom verantwortlichen Absetzpiloten gegeben wurde. Es sind dann noch immer ca. 3 Minuten bis zum Absprung. Es ist nicht unbedingt nötig sich schon früher im Flugzeug aufzusetzen.

Beim Aufsetzen wieder auf die Ausrüstungen acht geben (Reservegriff, Splint usw.).

Nicht an der Innenverkleidung des Flugzeuges hochziehen!!

Die Springertüre erst öffnen, wenn dazu das Kommando (DAUERROT LICHT) gegeben wird.

**DEN ANWEISUNGEN DES VERANTWORTLICHEN ABSETZPILOTEN
SOWIE DES ABSETZERS IST UNBEDINGT FOLGE ZU LEISTEN.**

2.2 AUSSERGEWÖHLICHE- UND NOTFALLVERFAHREN

- Beim Beladen / Besteigen und Rollen des Flugzeuges

Feuer und Zusammenstoß (in allen Möglichkeiten)

Das Flugzeug wird über die Springertür als Hauptausgang, sowie die Tür auf der Piloten- und Copilotenseite evakuiert. Die Springer haben sich in seitlicher Richtung bzw. in hinterer Richtung vom Flugzeug zu entfernen. Der Propellerbereich ist unbedingt zu meiden! Der verantwortliche Absetzpilot gibt hierfür das Evakuierungskommando, der Absetzer unterstützt in der Durchführung.

- Bei Startabbruch

Der verantwortliche Absetzpilot gibt gegebenenfalls das Zeichen zur Evakuierung des Flugzeuges unter Beachtung der Position und des Platzverkehrs. Die Springer evakuieren das Flugzeug durch alle zur Verfügung stehenden Ausgänge und entfernen sich vom Flugzeug in seitlicher, bzw. hinterer Richtung. Der Propellerbereich ist unbedingt zu meiden!

- Im Steigflug

Bei diesen Notsituationen verfährt der verantwortliche Absetzpilot zunächst nach Notfall-Checkliste.

Ist die Situation nicht in den Griff zu bekommen, geht er in einen Gleit-Sinkflug über.

Je nach Geländesituation, verbleibender Höhe und Sinkrate wird direkt eine Notlandung durchgeführt, oder ein Zeichen zum Notabsprung erteilt.

Dieses Zeichen besteht aus einem abwechselnden BLINKLICHT –ROT/GRÜN, und/oder lautem Ausruf – NOTABSPRUNG -- EXIT-EXIT-EXIT -- Die Springer verlassen dann das Flugzeug geordnet über die Springertür. Die Entscheidung über den Absprung obliegt dem jeweiligen Springer eigenverantwortlich.

Als Richtlinie kann dazu gegeben werden, dass eine Mindestabsprunghöhe für Sportspringer und Schüler von 300 m über Grund, und für Tandemspringer von 600m über Grund eingehalten werden sollte. Unter Berücksichtigung der verbleibenden Höhe und der Umstände sollte dabei der Haupt- oder der Reserveschirm verwendet werden.

Unter diesen Mindestabsprunghöhen sollte kein Absprung mehr erfolgen!

Die im Flugzeug verbleibenden Springer müssen unverzüglich wieder die vorgegebene Sitzordnung für das Beladen / Besteigen des Flugzeuges (siehe Seite 1) einnehmen, sich anschnallen und sich auf die Notlandung vorbereiten (Kopf zwischen die Beine).

- Wenn sich eine Schirmverpackung im Flugzeug öffnet

Der betroffene Springer hat sich zurückzulehnen und muss den Fallschirm gut festhalten. Es ist unbedingt zu verhindern, dass der Fallschirm oder der Hilfsschirm in den Luftstrom außerhalb des Flugzeuges gerät. Alle zur Verfügung stehenden Springer unterstützen dabei. Der verantwortliche Absetzpilot muss sofort informiert werden. Die Tür wird nicht geöffnet bzw. unverzüglich wieder geschlossen! Der betroffene Springer legt das Gurtzeug ab und setzt sich ganz vorne in der Kabine auf den sicher verstauten Fallschirm, und auf das Gurtzeug, hält den Hilfsschirm sicher in der Hand und schnallt sich an. Alle zur Verfügung stehenden Springer helfen dabei. Wenn die Ausrüstung gut verstaut ist, und gewährleistet ist, dass nichts davon in den Luftstrom gerät, kann mit dem Absetzflug fortgesetzt werden.

Der betroffenen Springer bleibt angeschnallt sitzen und landet mit!

Bei einem Schüler bleibt ein Lehrer ebenfalls mit diesem im Flugzeug und landet mit!

Gerät der Fallschirm oder der Hilfsschirm aus dem Flugzeug in den Luftstrom, so muss der betroffene Springer sofort nachspringen!

- Beim Absetzvorgang

Das Flugzeug "STALLT" während des Absetzvorganges.

In dieser Situation müssen Absetzer und alle Springer im Flugzeug mit dem verantwortlichen Absetzpilot gut zusammenarbeiten um diese Situation zu kompensieren.

Der verantwortliche Absetzpilot verfährt entsprechend um den Stall zu bereinigen, indem er die Nase des Flugzeuges nach Möglichkeit nach unten drückt und gegebenenfalls das Flugzeug über die Rechte Tragfläche abkippt, um wieder Geschwindigkeit aufzunehmen.

Der Absetzer unterstützt dieses Vorhaben durch die Anweisung an die Springer sich in Flugrichtung vor die „Rote Linie“ zu begeben. Alle Springer im Flugzeug müssen sich unverzüglich vor die „Rote Linie“, bzw. so weit wie möglich in den vorderen Kabinenbereich begeben. Ein Absprung findet in diesem Falle nicht statt. Springer, die sich bereits außerhalb des Flugzeuges auf den Trittbrettern befinden müssen jedoch sofort abspringen!

- Fallschirm öffnet sich über das Leitwerk

Alle Springer verlassen sofort einzeln das Flugzeug aus der Springertür. Der Absetzer informiert den verantwortlichen Absetzpiloten, ob nur der Fallschirm oder der Fallschirm mit Springer am Leitwerk hängt. Ist der Springer bei Bewusstsein, so sollte er versuchen sich vom verhängten Fallschirm abzutrennen.

Ist dies nicht möglich, so entscheidet der verantwortliche Absetzpilot unter Berücksichtigung der Situation über weitere Maßnahmen.

Standard-Kommandos des Piloten AUSSERGEWÖHNLICHE UND NOTFALLVERFAHREN

Piloten-Kommando	Bedeutung	Verhalten der Springer	Beispiele für Ursachen
ROT LICHT für etwa 15 Sekunden vor Erreichen der Absetzhöhe	Auch wenn die vorgesehene Absetzhöhe noch nicht erreicht ist, wird direkt zum Ziel angeflogen und abgesetzt	Fertigmachen zum Abspringen	<ul style="list-style-type: none"> Wettererscheinungen (Bewölkung) Anweisung von Flugsicherung Technische Probleme
„MIT LAN DEN“	Flugzeug landet mit den Springern am Flugplatz	Kopfschutz aufsetzen, Sitzordnung wie beim Beladen / Besteigen des Flugzeuges einnehmen, anschnallen, Öffnungsautomaten ausschalten	<ul style="list-style-type: none"> Wettererscheinungen (Wind, Gewitter, Bewölkung) Anweisung von Flugsicherung Technische Probleme
WECHSELND ROT / GRÜN BLINK LICHT und / oder Pilot: „NOTABS PRUNG“ „EXIT-EXIT-EXIT“	Flugzeug kann den Flugplatz <u>nicht</u> mehr erreichen und muß daher NOTLANDEN	<p>Das Flugzeug verliert rasch an Höhe: bei Turbinenausfall in 1 min ca. 200 m Der Absetzer öffnet UNVERZÜGLICH die Springerüre - Einer nach dem anderen DISZIPLINIERT zur Türe – IN REIHE ABSPRINGEN</p> <p>MINDESTABS PRUNGHÖHEN: Tandem: min. 600 m ü. G. Schüler: min. 300 ü. G. Sportspringer: min. 300 m ü. G.</p> <p>Sollte ein Absprung wegen zu geringer Höhe nicht mehr möglich sein: Vorbereitungen zur NOTLANDUNG treffen: - KOPFSCHUTZ aufsetzen - SITZORDNUNG wie beim Beladen / Besteigen des Flugzeuges einnehmen - ANSCHNALLEN - EIHALTUNG einnehmen Kopf zwischen die Beine</p>	<ul style="list-style-type: none"> Turbinenausfall Technische Probleme Feuer an Bord Kollision mit anderem Luftfahrzeug

INTENTIONALLY

LEFT

BLANK

LEERSEITE