

## Jenseits des Limits

Tom Dolphin, Parachutist, August 2000

Als Master Rigger und Parachute Rigger Examiner werde ich mit vielen Problemen konfrontiert. Etwas das mir in letzter Zeit auffällt ist, daß hier immer mehr Leute ( im mittleren Westen der USA) mit Ausrüstungen springen, die für deutlich weniger Gesamtgewicht und Öffnungsgeschwindigkeit zugelassen sind als ihr Exitgewicht und ihre Öffnungsgeschwindigkeit beträgt. Dies trifft vor allem bei dem Gurtzeug und der Reserve zu.

Alle Gurtzeuge und Reserven werden nach den Regeln der Federal Aviation Authority (FAA) = Technical Standard Order ( TSO ) Kategorie geprüft (letzter Stand ist die TSO 23d ). Jedes Gurtzeug und jede Reserve wird getestet und dann das Maximum für Exitgewicht und Öffnungsgeschwindigkeit festgelegt. Bei meinen Kontrollen fielen mir gebrochene Fäden überall an den Gurtzeugen auf. Sowohl an den Kreuzgurten als auch an den Verbindungen Container - Gurtmaterial. Einige Komponenten schienen schneller zu verschleifen als sonst üblich.

Als das immer öfter passierte, nahm ich Kontakt mit mehreren Herstellern auf und fragte, ob auch sie diese Erfahrungen bestätigen konnten. Die Hersteller berichteten, dass die von mir beschriebenen Beschädigungen auch bei ihnen vorgekommen seien , aber nur bei den Droptests wo die Gurtzeuge mit viel zu hohem Gewicht getestet wurden, oder aber durch viel zu hohe Öffnungsgeschwindigkeit oder instabile Haltung während der Öffnung. Danach wand ich mich an die 'Society of Automotive Engineers', die Leute die diese TSO Standards und die dafür notwendigen Tests festlegen. Aus ihren Informationen geht klar hervor das Verschleiß und Stabilität von Gewebematerialien überproportional zunehmen, wenn sie über ihre Testgrenzen belastet werden.

Bei uns am Flugplatz müssen alle Springer regelmäßig auf die Waage, um so für das Flugzeug verlässliche Ladedaten zu ermitteln. Diese Exitgewichte (Springer komplett angezogen mit Haupt und Reserveschirm ) nahm ich und verglich damit die Daten von Gurtzeug und Reserve. **Ungefähr ein Drittel der Springer überschritten die maximale Anhängelast ihrer Ausrüstung.** Ebenso entdeckte ich deutlich mehr Beschädigungen und Verschleiß an diesen Geräten.

Zur Rede gestellt, ob sie wüßten, daß sie die maximale Anhängelast ihrer Gurtzeuge überschritten, war die Antwort meistens 'NEIN'. Sie nahmen einfach alle an, daß der Verkäufer (Rigger, Händler) bei Auftragsannahme nur eine passende Ausrüstung verkaufen würde, mit Rücksicht auf ihre Erfahrung und Gewicht. Die, die davon wußten, daß sie über der maximalen Anhängelast ihrer Ausrüstung liegen, sagten, daß sei kein Problem, denn sie wären ja alle noch mit zusätzlichen Sicherheiten ausgelegt und es hätte ja auch immer funktioniert. Es funktioniert ja immer so lange, bis es nicht mehr gut geht.

Als nächstes nahm ich Kontakt mit anderen Sprungplatzbetreibern auf, ob auch sie ähnliche Erfahrungen hätten. Ich bekam meistens die ähnliche Antworten, aber auch : „Da guck ich nicht hin“, oder „Wenn etwas schief geht, sag ich, ich wußte davon nichts“.

Durch die Zunahme der Verletzungen und Todesfälle in letzter Zeit, kann man nur hoffen, daß vielleicht auch die Springer sich der Tatsache dieses Problems stellen werden. Rigger sollten sich bei Inspektionen genauer den Schäden widmen und Ursachenforschung betreiben. Sprungplatzbetreiber, die Schüler über 220 Lbs (~100 kg) nicht ausbilden aufgrund von Anhängengewicht-Grenzen, **sollten sich mal überlegen auch die anderen Springer, die ein zu hohes Anhängengewicht für ihre Ausrüstung haben, nicht springen zu lassen.**

Tom Dolphin

betreibt den Sprungplatz River Valley Skydivers in Henrietta, Missouri, USA

(übersetzt von Ludwig Schmude)

---

Meine Empfehlung - Gesunder Menschenverstand ist wieder gefragt.

Wenn du 110 Kilo Exitgewicht hast und normalerweise nicht mit einem 120er, 7 Zeller, F111-Material Schirm als Hauptschirm springst, warum solltest du so etwas dann als Reserve mitnehmen?

Remember, die Reserve soll dein Leben retten und nicht nehmen! Sicherlich wollen wir alle immer das kleinste Rig, aber Körpergröße und Exitgewicht sollten wichtiger sein. Vielleicht sollten wir uns nicht von kleinen Nullgewebe-Schirmen die Größe unserer Reserve diktieren lassen. **Die Hersteller machen nicht umsonst diese eckeligen gelben Aufnäher auf ihre Schirme mit maximalen Exitgewicht und maximaler Öffnungsgeschwindigkeit.**

Ludwig Schmude