

Lösungsvorschlag für das „Herausfallproblem“ aufgrund nicht geschlossener Beingurte bei Impress und ähnlichen Gurtzeugen.

Problembeschreibung:

Durch fehlerhafte Startchecks schließen Piloten zuerst das Cockpit und vergessen den Doppel-T-Verschluss der Beingurte. Das stramm geschlossene Cockpit suggeriert ein geschlossenes Gurtzeug. Auch Dritte können die offen ins GZ hängenden Beingurte nicht bemerken und den Piloten ggf. warnen, weil diese (schwarz vor schwarz) praktisch nicht sichtbar sind. Diese konzeptuelle Schwäche hat bereits mehrere Menschenleben gefordert.

Analyse:

Das ursächliche Problem ist das Fehlen einer direkten Koppelung zwischen Cockpit- und Beingurtverschluss. Würde man das Cockpit nicht verschließen können, ohne dass auch die Beingurte geschlossen sind, so käme es bereits nicht mehr zu dem die Fehlerkette auslösenden Irrtum. Ein vollmechanischer Rausfallschutz wie z.B. geschlossene Beingurte erscheint daher nicht mal unbedingt notwendig zu sein.

Könnte man also mit geringen Mitteln ein Verschließen des Cockpits vom Verschluss der Beingurte bzw. von deren bewusstem Anfassen abhängig machen, so wäre das Problem gelöst.

Lösungsvorschlag:

Es sollte genügen, das Verschlussglied (Karabiner) fest mit dem Mittelteil des Doppel-T-Verschlusses zu koppeln, **statt es am Cockpit zu befestigen**. Diese Verbindung muss so kurz ausfallen, dass sie gerade noch so bis zum Verschlussglied reicht (ca. 20 cm); im Sinne dieses kurzen Weges mag es darüberhinaus sinnvoll sein, sie unsymmetrisch in die Nähe der rechten Schnalle zu legen (siehe Skizze auf Seite 2).

Ergebnis: Der Pilot kann sein Cockpit erst schließen, wenn er das Doppel-T-Stück (a) in die Hand genommen und (b) sehr hoch (in eine Position, in der er den Doppel-T-Verschluss zumachen kann) gehoben hat. Vergessen kann er den Beingurt so schon mal nicht mehr; außerdem wird das Schließen des Cockpits durch das Gewicht der Doppel-T-Gurte erschwert, solange diese noch nicht ihrerseits geschlossen sind.

Fazit:

Eine solche Umrüstung verursacht in der Herstellung Kosten im Centbereich. Statt des Karabiners wird am Cockpit ein einfacher Metallring eingenäht (gleicher Aufwand). Der Karabiner selber (ggf. ist für diesen eine ergonomischere Form denkbar, die dem Ziel, zwei Ringe zu klammern, besser entspricht) wird an einem Band mit dem Doppel-T-Mittelstück verbunden. Das kann sogar ganz ohne Nähen erfolgen, indem besagtes Band in ihn und in das Mittelteil eingeschlaucht wird.

Wegen des sehr geringen Aufwands eignet sich diese Lösung auch für eine Nachrüstung, ggf. sogar im Rahmen einer Reaktion auf die entsprechende Sicherheitsmitteilung des DHV. Hierbei fällt nur das komplett geschlossene Textilband, ein Metallring (3 in der Skizze; könnte sogar ein Schlüsselring sein) sowie ggf. ein neuer Karabiner (falls sich der alte nicht zerstörungslos entfernen lässt) an; genäht werden muss gar nichts.

Der extrem geringe Aufwand ist bereits gerechtfertigt, wenn dadurch nur ein einziger Unfall vermieden werden kann. Die Kosten für den Hersteller sind absolut vernachlässigbar. Als Nebeneffekt wird ein aktuelles Negativimage erfolgreich korrigiert.

Skizze zum Lösungsvorschlag:

