

Editorial

Lernfähig

Meistens müssen wir an dieser Stelle über Themen schreiben, die uns negativ aufgestoßen sind und die es zu ändern gilt. Aber, Ausnahmen bestätigen die Regel! In diesem Heft können wir einmal über etwas schreiben, was uns positiv auffiel. - In Oshkosh verkündete die Firma OMF, dass sie ihren neuen Viersitzer Symphony 4 serienmäßig mit einem Raketen-Gesamtrrettungssystem nach UL-Vorbild ausstatten wird. OMF ist damit nach Cirrus der zweite Hersteller der General Aviation, der ein zugelassenes Flugzeug mit einem Schirm anbietet. Da beide Firmen damit erfolgreich sind, ist zu erwarten, dass sich der Trend fortsetzen wird.

Ich kann mich noch ganz genau an die Diskussionen erinnern, die ich mit einigen UL-Herstellern und Piloten zu Beginn der Neunziger Jahre und später immer wieder geführt habe. Ich war froh, dass es die Rettungsschirme gab, musste aber immer wieder hören: „Die Maschine sieht genauso aus wie ein Flugzeug; fliegt wie ein Flugzeug und hat einen zuverlässigen Viertakter. Das ist ein richtiger Flugzeug und die brauchen auch keinen Rettungsschirm, also brauche ich auch keinen“.

Im Ausland führte das dazu, dass die Maschinen oft ohne Rettungsschirm flogen. In Deutschland beschränkte man sich meist in verbalen



Ausfällen gegen die Verbände und den Gesetzgeber, aber ich erinnere mich auch an Ausnahmen, die mich heute noch wütend machen. Da flog ich mit einem frisch zugelassenen Ultraleicht. Der Importeur und Besitzer wollte mir am Ende noch zeigen, wie toll sein Flugzeug ist und meinte, mir das in einem Looping demonstrieren zu müssen. Nach der Landung sah ich, dass der Auslösegriff des Rettungsschirms mit einem Vorhängeschloss gesichert hat. Nein, den Schlüssel dazu habe er nicht dabei, sondern im Auto! Außerdem brauche so ein Flugzeug kein Rettungssystem und es könnte ja auch von jemandem aus Versehen ausgelöst werden... Das erinnert an die Zeit, als in Deutschland die Gurt-

pflicht für die Autofahrer eingeführt wurde und man mit solcher Begründung wie „Wenn ich in einen Fluss stürze kann ich mich so schneller befreien“ konfrontiert wurde. Sie legten den Gurt natürlich auch dann nicht an, wenn weder Fluss noch See noch sonst irgendwelches Wasser in der Nähe war.

Zum Glück sind nicht nur die meisten Autofahrer schlauer geworden, auch die Piloten denken um.

Der Weltmarktführer BRS hat in den 20 Jahren seines Bestehens 18.000 Schirme ausgeliefert und 157 erfolgreiche Rettungen wurden allein mit Schirmen dieser Marke durchgeführt.

Der Rettungsschirm ist eine zweite, zusätzliche Chance! Er ist kein Beleg dafür, dass ein Flugzeug in dem es montiert wird, nicht gut oder sicher ist. Das haben seit einigen Jahren auch die Flugzeughersteller begriffen - zumindest

die, die modern denken und Erfolg haben, wie zum Beispiel Cirrus Aircraft. Der erfolgreichste GA-Hersteller der letzten Jahre hat mit der SR 22 nicht nur ein modernes Flugzeug geschaffen, das überaus erfolgreich ist und bald zum 1000. mal verkauft wurde, sondern liefert auch jedes Flugzeug mit einem zugelassenen Gesamtrrettungssystem der Firma BRS aus. Und Erfolge finden zum Glück schnell Nachahmer. Der deutsche Flugzeughersteller OMF kündigte in Oshkosh an, dass es für die zweisitzige Symphony ab Herbst 2003 ein natürlich zugelassenes Rettungssystem als Nachrüstung geben wird. Auch die neue Symphony 4 wird serienmäßig mit einem Raketen-Rettungsschirm der Firma BRS

bestückt sein. Gleichzeitig verkündete BRS, dass nach den Schirmen für die Cessna 152 und 172 auch der Nachrüstsatz für die 180er bald zertifiziert sein wird, und dass die Umrüstung bestehender Cessnas in vollem Gange ist.

Auch die NASA hat übrigens begriffen, dass ein Rettungssystem zu einem modernen Flugzeug gehört, wie ein Sicherheitsgurt oder Airbag zu einem modernen Auto. Nachdem die US Luft- und Raumfahrtbehörde die Entwicklung eines Gesamtrrettungssystems für die Cessna mitfinanzierte, hat sie in diesem Jahr wieder eine Förderung zu vergeben: für die Entwicklung eines solchen Schirmes für schnelle Reiseflugzeuge und kleine Businessjets.

Ob eine Pflicht für Rettungssysteme sein muss, darüber kann man streiten. Man kann der Meinung sein, jeder Mensch sollte selber das Recht haben, zu entscheiden ob und wie weit er sich schützen will. In unserem Staat wird aber in dieser Hinsicht viel vorgeschrieben: von der Anschnallpflicht im Auto bis zur Helmpflicht für Mofafahrer. In dieser Hinsicht ist die Rettungsschirmpflicht für Gleitschirme, Drachen und Ultraleichtflugzeuge in Deutschland nur konsequent. Und sie muss aus Sicht der Flieger richtig sein, denn sie macht das Fliegen mit vertretbarem Aufwand sicherer. Und wenn andere in den großen Klassen ohne Pflicht von uns UL-Fliegern lernen, dann zeigt das ja nur, dass wir auf dem richtigen Weg sind.

Willi Tacke