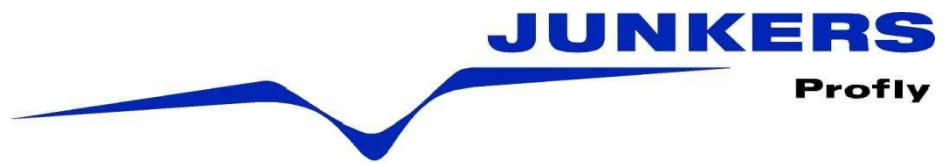


JUNKERS Profly GmbH
Am Flugplatz 1 - 95326 Kulmbach
Tel.: +49 (0) 9221 87 93 12
Fax +49 (0) 9221 87 93 13
Mail : info@junkers-profly.de
Web : www.junkers-profly.de



Geschäftsführer:
Dipl.Ing. Jürgen Haselmann
Steffen Haselmann

Büro Öffnungszeiten:
Mo.- Do. 8.00 – 17.00 Uhr
Fr. 8.00 – 14.00 Uhr

NOTFALL TELEFONNUMMERN :

+49(0)160-58 68 787 / +49(0)160-5877900 / +49(0)151-21386355

Generell sind alle Luftfahrzeuge mit der Registrierung D-MXXX
(XXX steht für beliebige Buchstaben) mit einem Gesamtrettungsgerät
ausgestattet.

Moderne Fallschirmrettungsgeräte werden mittels pyrotechnischer Treibsätze
/ Raketen aktiviert d.h. aus den Flugzeugen herausgeschossen!

**Wurde beim Flugunfall das Rettungssystem nicht
aktiviert, stellt es unerkannt und ungesichert eine
Gefährdung für Rettungs,- und Hilfskräfte dar!**

Erste Recherchen am Unfallort

1. Ist das verunfallte Luftfahrzeug mit einem pyrotechnischen Treibsatz ausgerüstet?
2. Wenn ja, wo sitzt dieser, durch welche Öffnung und in welche Richtung würde er austreten?
3. Wo in der Kabine befindet sich der Auslösegriff und kann dieser gesichert werden?
4. In welchem Zustand befindet sich der Auslösezug?
5. Wer ist der Hersteller des Systems?

Wie erkennt man dass sich ein Rettungssystem im Flugzeug befindet?

Sichere Indizien auf das Vorhandensein eines Gesamttrettungssystems sind Schriftzüge auf dem Rumpf oder Leitwerk.

Kennzeichnung des Ausschussbereiches

DANGER →

BALLISTIC RECOVERY SYSTEM

**MAGNUM
INSIDE**



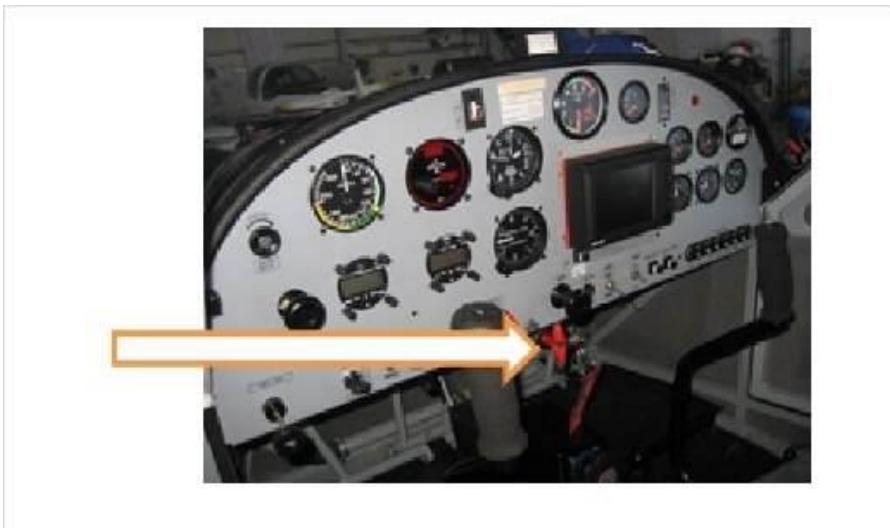
Diese Aufkleber können in verschiedenen Sprachen vorhanden sein.

Gleich ist immer das Symbol des Flugzeuges mit Fallschirm

Erkennen des Auslösegriffes



Beispiel Comco C42



Beispiel Technam P92

Erkennen den Fallschirm bzw. des Raketenmotors

Fallschirme können in Containern oder Stofftaschen verpackt sein. Der Raketenmotor ist in der Regel seitlich daran angebracht.



Abschließende Hinweise

Derzeit gibt es keine einheitlichen Regelungen zur Kennzeichnung der Flugzeuge. Die dargestellten Labels entsprechen dem ASTM Standard.

Aus "Design Gründen" verzichten Hersteller aber vielfach auf die Anbringung. Die Systeme können je nach Flugzeugtyp an den unterschiedlichsten Stellen im oder auf dem Flugzeug angebracht sein und nach oben, unten, hinten oder zur Seite ausschließen bei richtiger (sinnvoller) Montage niemals nach vorn.

Somit ist der sicherste Sektor für die Annäherung an ein Flugzeugwrack vorn ! Ungesicherte Auslösegriffe können das System durch das Hängenbleiben von Kleidungsstücken helfender, zu rettender bzw. zu bergender Personen aktivieren.

In zerbrochenen Flugzeugrümpfen können sich Auslösegriff und Rakete in separierten Teilen des Rumpfes befinden. Eine Überdehnung des Auslösezuges durch Auseinanderziehen der Teile, Treten auf den Zug o. ä. kann die Rakete zünden (auch bei gesichertem Griff!)

Der Auslösezug kann durch die Schäden an der Flugzeugzelle vorgespannt sein!

Gefahren für Helfer stellen insbesondere dar:

- der startende Raketenmotor
- die aus der Flugzeugzelle herausreißen Gurte oder Stahlseile bei Streckung des Tragegeschirres

ACHTUNG! Auch bei einem brennenden oder verbrannten Flugzeugwrack ist durchaus mit einem nichtausgelösten Treibsatz zu rechnen!

Maßnahmen nach Feststellung des Vorhandenseins eines Raketenrettungssystems

- Information der beteiligten Kräfte
- Absperrung des Ausschussektors (ca. 100 m)
- Sicherung der Trümmerteile gegen Verrücken
- Sicherung des Auslösegriffes (wenn möglich)
- Kappen des Auslösezuges
- Nur spezielle Seilschneider mit der richtigen "Schnabel"-Größe verwenden
- möglichst keine Seiten- oder Bolzenschneider
- Gehör- und Gesichtsschutz tragen
- Seitlich von der Rakete arbeiten - niemals darüber
- Nicht über Gurten oder Stahlseilen arbeiten - wenn erforderlich, diese "entschärfen"

Ein Video mit Ausschussversuchen Ballistischer Rettungssysteme können Sie unter <http://ausschussversuche.junkers-profly.de> herunterladen.