



(19)
Bundesrepublik Deutschland
Deutsches Patent- und Markenamt

(10) **DE 602 01 059 T2 2005.09.22**

(12)

Übersetzung der europäischen Patentschrift

(97) **EP 1 302 399 B1**

(51) Int Cl.7: **B64D 25/14**

(21) Deutsches Aktenzeichen: **602 01 059.4**

(96) Europäisches Aktenzeichen: **02 013 685.9**

(96) Europäischer Anmeldetag: **20.06.2002**

(97) Erstveröffentlichung durch das EPA: **16.04.2003**

(97) Veröffentlichungstag

der Patenterteilung beim EPA: **25.08.2004**

(47) Veröffentlichungstag im Patentblatt: **22.09.2005**

(30) Unionspriorität:

976478 11.10.2001 US

(84) Benannte Vertragsstaaten:

DE, FR

(73) Patentinhaber:

Goodrich Corp., Charlotte, N.C., US

(72) Erfinder:

Oney, Ted H., Gilbert, Arizona 85233, US;

Zonneveld, Paul, Phoenix, Arizona 85048, US

(74) Vertreter:

**Patentanwälte von Kreisler, Selting, Werner et col.,
50667 Köln**

(54) Bezeichnung: **Passiver Indikator zur Anzeige des korrekten Auslösens einer Flugzeugnotrutsche**

Anmerkung: Innerhalb von neun Monaten nach der Bekanntmachung des Hinweises auf die Erteilung des europäischen Patents kann jedermann beim Europäischen Patentamt gegen das erteilte europäische Patent Einspruch einlegen. Der Einspruch ist schriftlich einzureichen und zu begründen. Er gilt erst als eingelegt, wenn die Einspruchsgebühr entrichtet worden ist (Art. 99 (1) Europäisches Patentübereinkommen).

Die Übersetzung ist gemäß Artikel II § 3 Abs. 1 IntPatÜG 1991 vom Patentinhaber eingereicht worden. Sie wurde vom Deutschen Patent- und Markenamt inhaltlich nicht geprüft.

Beschreibung

HINTERGRUND DER ERFINDUNG

[0001] Diese Erfindung betrifft eine Notevakuierungsausrüstung für Flugzeuge. Insbesondere betrifft die Erfindung eine aufblasbare Flugzeug-Evakuierungsrutsche.

[0002] Das Erfordernis einer zuverlässigen Evakuierung von Flugzeugpassagieren im Notfall hat einhergehend mit der Zunahme der Größe der Flugzeuge sowie der Passagierzahlen an Bedeutung gewonnen. Notfallsituationen beim Take-off und bei der Landung erfordern oft eine schnelle Bergung der Passagiere aus dem Flugzeug, da das Risiko von Verletzungen durch Feuer, Explosion oder Absinken im Wasser besteht. Ein herkömmliches Verfahren zum schnellen Evakuieren einer großen Anzahl von Passagieren aus einem Flugzeug besteht darin, dass mehrere Notausgänge vorgesehen sind, die jeweils mit einer aufblasbaren Evakuierungsrutsche versehen sind. Einhergehend mit dem stetigen Hinzufügen weiterer Passagier-Sitzreihen ist eine erhöhte Anzahl von Notausgängen und -rutschen erforderlich, um eine sichere Evakuierung sämtlicher Passagiere zu gewährleisten. Zur Gewährleistung einer sicheren Evakuierung aller Passagiere dürfen derzeit gemäß den Luftverkehrsvorschriften die Notausgangs-Paare (eine Tür an jeder Seite des Flugzeugs) nicht mehr als 60 Feet voneinander entfernt sein.

[0003] Bei den meisten kommerziellen Flugzeugen ist normalerweise eine beträchtliche Anzahl von Passagiersitzen direkt über dem Flügelabschnitt angeordnet. Somit besteht zur Erfüllung der Notausgangsvorschriften das Erfordernis, Notausgangstüren unmittelbar über dem Flugzeugflügel anzuordnen. Diese über dem Flügel positionierten Notausgänge machen es erforderlich, dass die das Flugzeug verlassenden Passagiere beim Austritt ins Freie die obere Fläche des Flügels betreten, um zur Notrutsche zu gelangen. Nachteiligerweise liegt bei den meisten kommerziellen Flugzeugen die Ebene des Passagierdecks beträchtlich höher als die obere Fläche der Flügel. Deshalb ist es unvermeidlich, dass die über den Flügelabschnitten befindlichen Notausgangstüren mehrere Feet über dem Flügel angeordnet sind. Zudem weist die obere Flügelfläche eine beträchtliche Neigung auf. Noch gravierender ist, dass, da sich die Evakuierungsrutsche vom Flugzeug weg erstrecken muss, das untere "Fuß"-Ende der Rutsche durch den hinteren Randbereich des Flügels selbst verdeckt ist. Deshalb hat ein aussteigender Passagier keine Möglichkeit festzustellen, ob die Rutsche korrekt entfaltet ist oder nicht, ohne auf den Flügel hinauszutreten, um dies zu verifizieren. Somit ist es beim Evakuieren von Passagieren aus einem Flügel-Ausgang direkt auf den Flügel nicht nur erforderlich, dass die Passagiere sich aus der Ausgangs-Öff-

nung mehrere Feet tief auf eine schrägverlaufende Fläche herabfallen lassen, sondern auch, dass die aussteigenden Passagiere bis zum Rand des Flügels gehen und zur Bestätigung der korrekten Entfaltung der Rutsche über den Rand hinwegblicken, bevor sie sich auf der Evakuierungsrutsche abwärtsbewegen. Es ist offensichtlich, dass im Notfall während des eiligen Ausstiegs von Passagieren an einem derartigen Ausgang zahlreiche Verletzungen verursacht werden können.

[0004] Zur Lösung der Probleme des Abstiegs vom Notausgang zur Flügeloberfläche und des Flügel-Schrägverlaufs war bei herkömmlichen Evakuierungsrutschen ein erhöhter stabiler Gehsteg vorgesehen, der über dem Flügel positioniert wurde, um einen im Wesentlichen horizontalen Laufweg zum Kopfende einer über dem Flügel angeordneten Evakuierungsrutsche zu bilden. Die Probleme jedoch, die von der durch den Flugzeugflügel verursachten mangelnden Sicht auf das untere Ende der Evakuierungsrutsche entstanden, wurden nicht adäquat gehandhabt. Bei herkömmlichen Evakuierungsrutschen beruhte die visuelle Verifizierung einer korrekten Position des unteren Endes der Evakuierungsrutsche auf der Kombination eines geschulten Flugbegleiters und einer (manchmal als "barber pole" – "Friseurstange" – bezeichneten) aufblasbaren Stange. Eine herkömmliche Evakuierungsrutsche mit "barbor pole" ist z.B. beschrieben im U.S.-Patent Nr. 4,333,546 von Fisher, das sämtliche Merkmale des Oberbegriffs der unabhängigen Ansprüche 1 und 8 enthält. Sichtindikatoren des "barber pole"-Typs sind mit mehreren Nachteilen behaftet, einschließlich der Tatsache, dass sie kostenaufwendige Aufblas-Gase zu ihrer Installation benötigen. Zudem sind Sichtindikatoren des "barber pole"-Typs nicht intuitiv erfassbar. Falls kein geschulter Flugbegleiter zur Überwachung der Evakuierung verfügbar ist, wird den Passagieren folglich nicht bewusst sein, dass sie auf "barber poles" achten sollten, um den Zustand der Evakuierungsrutschen festzustellen, und somit können sie möglicherweise versuchen, das Flugzeug zu verlassen, bevor die Rutsche korrekt entfaltet ist.

[0005] Somit besteht Bedarf an einem Bereitschaftsindikator für eine Flugzeug-Evakuierungsrutsche, der keine kostenaufwendigen Aufblas-Gase verbraucht und der auch für eine ungeschulte Person intuitiv erkennbar ist.

[0006] Die vorliegende Erfindung betrifft eine Notrutsche, die aufblasbar und von einer höhergelegenen Haltefläche zu einer tiefergelegenen Haltefläche ausfahrbar ist, mit einem von der höhergelegenen Haltefläche gehaltenen aufblasbaren Laufwegteil, das ein Eintrittsende und ein Austrittsende aufweist, einem vom Austrittsende des aufblasbaren Laufwegteils zu der tiefergelegenen Haltefläche verlaufenden aufblasbaren Rutschenteil, das einen dis-

talen Abschnitt aufweist, der sich im voll aufgeblasenen Zustand der Notrutsche in Kontakt mit der tiefergelegenen Haltefläche befindet; und einem Bereitschaftsindikator, der für einen Benutzer, welcher sich proximal zum Eintrittsende des Laufwegteils aufhält, sichtbar ist.

[0007] Gemäß einer Ausführungsform, die in Anspruch 1 aufgeführt ist, weist der Bereitschaftsindikator einen Sichtindikator auf, der in Benutzungsposition angeordnet sowie für einen sich proximal zum Eintrittsende des Laufwegteils aufhaltenden Benutzer sichtbar ist, wenn die Notrutsche nicht voll entfaltet ist, und der für einen sich proximal zum Eintrittsende des Laufwegteils aufhaltenden Benutzer nicht sichtbar ist, wenn die Notrutsche voll entfaltet ist.

[0008] Gemäß einer Ausführungsform, die in Anspruch 8 aufgeführt ist, ist der Bereitschaftsindikator derart an der Notrutsche angeordnet, dass er für eine Person, die sich proximal zum Eintrittsende des Laufwegteils aufhält, sichtbar ist, wenn die Notrutsche nicht voll entfaltet ist, und eine Vorrichtung zum Verdecken des Bereitschaftsindikators ist derart ausgebildet, dass der Bereitschaftsindikator für eine sich proximal zum Eintrittsende des Laufwegteils aufhaltende Person nicht sichtbar ist, wenn die Notrutsche voll entfaltet ist.

KURZBESCHREIBUNG DER ZEICHNUNG

[0009] Ein deutlicheres Verständnis der vorliegenden Erfindung ergibt sich aus der folgenden detaillierten Beschreibung in Verbindung mit den beigefügten Figuren der Zeichnung, in denen gleiche Elemente mit gleichen Bezugszeichen gekennzeichnet sind:

[0010] [Fig. 1](#) zeigt eine perspektivische Ansicht eines Flugzeugs mit einer Evakuierungsrutsche, die Merkmale der vorliegenden Erfindung aufweist, wobei die Rutsche nicht voll entfaltet ist;

[0011] [Fig. 2](#) zeigt eine perspektivische Ansicht eines Flugzeugs mit einer Evakuierungsrutsche, die Merkmale der vorliegenden Erfindung aufweist, wobei die Rutsche voll entfaltet ist;

[0012] [Fig. 3](#) zeigt eine Seitenansicht der Evakuierungsrutsche gemäß [Fig. 1](#) im nicht voll entfaltenen Zustand;

[0013] [Fig. 4](#) zeigt eine Seitenansicht der Evakuierungsrutsche gemäß [Fig. 1](#) im voll entfaltenen Zustand;

[0014] [Fig. 5](#) zeigt eine vergrößerte Teilansicht der Evakuierungsrutsche gemäß [Fig. 4](#); und

[0015] [Fig. 6](#) zeigt eine Ausführungsform eines Sichtindikators, der Merkmale der vorliegenden Erfindung

aufweist.

DETAILLIERTE BESCHREIBUNG

[0016] Die Figuren der Zeichnung dienen der Darstellung der allgemeinen Ausgestaltung und sind nicht unbedingt maßstabsgerecht. In der detaillierten Beschreibung und den Figuren der Zeichnung sind spezielle Ausführungsbeispiele gezeigt bzw. ausführlich beschrieben. Es versteht sich jedoch, dass die Figuren der Zeichnung und die detaillierte Beschreibung die Erfindung nicht auf die bestimmte Offenbarung einschränken sollen, sondern lediglich der Veranschaulichung dienen und dazu vorgesehen sind, Durchschnittsfachleuten die Realisierung und/oder Verwendung der hier beanspruchten Erfindung zu vermitteln und die beste Art der Ausführung der Erfindung darzulegen.

[0017] [Fig. 1](#) zeigt eine aufblasbare Evakuierungsrutschen-Vorrichtung **10**, die Merkmale der vorliegenden Erfindung aufweist. Die Evakuierungsrutschen-Vorrichtung **10** weist einen Laufwegteil **12** und einen Übergangsteil **14** auf, der einen Übergang zu einer Evakuierungsrutsche **16** bildet. Die Evakuierungsrutsche **16** weist ein Kopfende **18**, das an dem Übergangsteil **14** befestigt ist, und ein Fussende **20** auf, das sich zum Boden erstreckt.

[0018] Vorzugsweise weist die gesamte aufblasbare Evakuierungsrutschen-Vorrichtung **10** ein luftundurchlässiges Material auf, wie z.B. ein leichtgewichtiges Gewebe, das mit einem Elastomer wie z.B. Gummi oder Urethan beschichtet worden ist. Die verschiedenen Teile der aufblasbaren Evakuierungsrutschen-Vorrichtung **10** können durch einen geeigneten Kleber miteinander verbunden sein, so dass es sich bei der Struktur um eine einstückige Verbundstruktur handelt, die in der Lage ist, ihre Form während des Betriebs beizubehalten. Die gesamte Struktur der aufblasbaren Evakuierungsrutschen-Vorrichtung **10** ist vorzugsweise dahingehend ausgebildet, dass sämtliche Kammern, welche die Struktur aufweisen, pneumatisch derart miteinander verbunden sind, dass zum Entfalten der Rutsche eine einzige Druckgasquelle verwendet werden kann, wie z.B. ein Generator für druckbeaufschlagtes Kohlendioxid, Stickstoff, ein pyrotechnisches Gas oder eine Kombination dieser Komponenten.

[0019] Der Hauptkörper des Laufwegteils **12** weist eine vorbestimmte Anzahl (nicht gezeigter) paralleler Röhren auf, die sich entlang der Länge des Laufwegteils **12** erstrecken. Die miteinander verbundenen Röhren bilden eine stabile feste Oberfläche, auf der die Passagiere gehen können, wenn sie den Flügel von der Ausgangs-Tür **30** zu dem Übergangsteil **14** überqueren. Der Laufwegteil weist ferner innere und äußere Rand-Röhren **22** bzw. **24** auf, die zusätzliche Stabilität erzeugen und der äußeren Rand-Röhre **24**

Halt für eine Geländervorrichtung **25** verleihen. Ferner weist der Übergangsteil **14** eine vorbestimmte Anzahl (nicht gezeigter) paralleler Röhren zusammen mit einer (in [Fig. 3](#) gezeigten) Flugzeugrumpf-Haltestruktur **40** auf, die den Übergangsteil **14** und zusammen mit diesem das proximale Ende des Laufwegteils **12** über der Oberfläche des Flugzeugflügels trägt. Der feste Abschnitt des Übergangsteils endet an dem Kopfende **18** der Evakuierungsrutsche **16**.

[0020] Die Evakuierungsrutsche weist seitliche Röhren **26** und **28** auf, die von dem Übergangsteil **14** zum Boden verlaufen. Zwischen den seitlichen Röhren **26** und **28** erstreckt sich eine Gewebe-Rutsche **34**, um eine Gleitfläche für die aussteigenden Passagiere zu bilden. Zusätzliche Führungsschienen **36,38** sind auf den Oberseiten der seitlichen Röhren **26** bzw. **28** positioniert, um zu verhindern, dass sich abwärtsbewegende Passagiere von dem oberen Bereich der Rutsche **16** abgleiten und herunterstürzen.

[0021] Die Evakuierungsrutsche **16** ist mit mehreren Scherstiften derart versehen, dass die Evakuierungsrutsche **16** sich stufenweise von dem Übergangsteil **14** zum Boden entrollt. [Fig. 1](#) zeigt die Evakuierungsrutsche **16**, nachdem sie mit Ausnahme des Zeh-Endes **42** entfaltet worden ist, das noch umgefaltet an dem Rest des Fußendes **20** der Evakuierungsrutsche **16** anliegt. [Fig. 2](#) zeigt die Evakuierungsrutsche **16** im voll entfaltenen Zustand, so dass das Zeh-Ende **42** des Fußendes **20** ausgefahren ist und den Boden kontaktiert.

[0022] Nochmals gemäß [Fig. 1](#) weist der Übergangsteil **14** ein Übergangs-Geländer **27** auf, das eine Krümmung um ungefähr 60° von dem Laufwegteil **12** zu dem Kopfende **18** der Evakuierungsrutsche **16** durchläuft. An dem Wandteil **44** des Übergangs-Geländers **27** ist ein Bereitschaftsindikator **46** befestigt. Bei dem Ausführungsbeispiel gemäß [Fig. 1](#) weist der Bereitschaftsindikator **46** ein bekanntes rotes oktogonales Stoppzeichen auf, das aus Gewebe ausgebildet ist und (z.B. durch Klettverschlusssteile) abnehmbar an dem Wandteil **44** des Übergangs-Geländers **27** befestigt ist. An dem Bereitschaftsindikator **46** ist eine Reißleine **48** befestigt, mittels derer der Bereitschaftsindikator **46** auf noch detaillierter zu beschreibende Weise entfernt und verdeckt werden kann, wenn die Evakuierungsrutsche **16** voll entfaltet ist.

[0023] Gemäß [Fig. 1](#) und [Fig. 2](#) wird, wenn die Evakuierungsrutsche **16** nicht voll entfaltet ist, der Bereitschaftsindikator **46** angezeigt, so dass er für einen Passagier, z.B. den Passagier **50**, der aus der Ausgangs-Tür **30** des Flugzeugs austritt, deutlich sichtbar ist. Da das rote oktogonale Stoppzeichen praktisch universell verstanden wird, wird ungeschultes Personal wie z.B. der Passagier **50** auf die Tatsache

aufmerksam gemacht, dass die Evakuierungsrutsche **16** noch nicht benutzungsbereit ist. Gemäß [Fig. 2](#) wird, nachdem die Evakuierungsrutsche **16** einschließlich ihres Zeh-Endes **42** voll entfaltet worden ist, der Bereitschaftsindikator **46** entfernt und verdeckt, und somit bewegen sich die aus dem Flugzeug aussteigenden Passagiere über die nun voll entfaltete Evakuierungsrutsche **16** nach unten.

[0024] [Fig. 3](#) zeigt eine Seitenansicht der aufblasbaren Evakuierungsrutschen-Vorrichtung **10** in Blickrichtung aus der in [Fig. 1](#) mit dem Bezugspiktogramm **3** angedeuteten Position. In ähnlicher Weise zeigt [Fig. 4](#) eine Seitenansicht der aufblasbaren Evakuierungsrutschen-Vorrichtung **10** in Blickrichtung aus der in [Fig. 2](#) mit dem Bezugspiktogramm **4** angedeuteten Position. Gemäß [Fig. 3](#) ist, wenn das Zeh-Ende **42** der Evakuierungsrutsche **16** noch nicht voll entfaltet ist, der (in unterbrochener Linie angedeutete) Bereitschaftsindikator **46** an dem Wandteil **44** des Übergangs-Geländers **27** derart befestigt, dass er für einen das Flugzeug verlassenden Passagier deutlich sichtbar ist. Die Reißleine **48** verläuft durch eine Leitung **52** und durch eine Manschette **54** und ist an dem entfernten Ende des Bereitschaftsindikators **46** befestigt. Gemäß [Fig. 4](#) wird, wenn der (nicht gezeigte) Scherstift seine Scherbewegung durchführt und das Zeh-Ende **42** der Evakuierungsrutsche **16** entfaltet wird, die Reißleine **48** aus der Zeh-End-Öffnung **56** der Manschette **54** gezogen, was seinerseits den Effekt hat, dass die Reißleine **48** den Bereitschaftsindikator **46** aus seinen Halterungselementen heraus an den Wandteil **44** des Übergangs-Geländers **27** zieht. Um zu gewährleisten, dass der Bereitschaftsindikator sowohl von dem Wandteil **44** entfernt als auch verdeckt wird und folglich von einem aussteigenden Passagier nicht gesehen werden kann, zieht bei diesem Ausführungsbeispiel – wie in [Fig. 5](#) deutlicher gezeigt ist – die Reißleine **48** den Bereitschaftsindikator **46** in die Manschette **54**, in der er sowohl verdeckt als auch verstaubt ist.

[0025] Gemäß [Fig. 6](#) weist bei dem Ausführungsbeispiel der Bereitschaftsindikator **46** das universell verständliche oktogonale Stoppzeichen auf, das vorzugsweise aus Gewebe besteht. Der Bereitschaftsindikator **46** ist an dem Wandteil **44** des Übergangs-Geländers **27** mittels mehrerer Klettverschluss-Kissen **56** befestigt, die dazu passenden (nicht gezeigten) Kissen entsprechen, welche permanent an dem Wandteil **44** des Übergangs-Geländers **27** angebracht sind. Die Verwendung der Klettverschlusselemente ermöglicht eine zuverlässige Befestigung des Bereitschaftsindikators **46** an dem Wandteil **44**, während die aufblasbare Evakuierungsrutschen-Vorrichtung in dem Flugzeug verstaubt wird oder während sie entfaltet wird; jedoch kann die Befestigung andererseits in zweckmäßiger Weise derart gelöst werden, dass die Reißleine **48** den Bereit-

schaftsindikator **46** zur vorgesehenen Zeit entfernen kann.

[0026] Obwohl hier bestimmte Ausführungsbeispiele und Verfahren offenbart worden sind, wird Fachleuten auf dem Gebiet anhand der vorstehenden Offenbarung ersichtlich sein, dass an den Ausführungsbeispielen und Verfahren Variationen und Modifikationen vorgenommen werden können, ohne vom Schutzzumfang der Erfindung abzuweichen. Beispielsweise kann innerhalb des Schutzzumfangs der vorliegenden Erfindung anstelle eines oktogonalen Stoppzeichens, das aus dem Blickfeld der Passagiere entfernt wird, ein dauerhaftes Zeichen, das von einem durch eine Reißleine betätigten Abdeckteil verdeckt wird, oder ein herkömmliches gelbes "Polizeiband" verwendet werden, das sich quer über den Ausgang zum Übergangsteil **14** erstreckt und mittels einer Reißleine entfernt wird. Somit ist die Erfindung nur durch den von den angefügten Ansprüchen vorgegebenen Rahmen und durch die Vorkehrungen und Prinzipien der anwendbaren Gesetze beschränkt.

Patentansprüche

1. Notrutsche (**10**), die aufblasbar und von einer höhergelegenen Haltefläche zu einer tiefergelegenen Haltefläche ausfahrbar ist, mit:

einem von der höhergelegenen Haltefläche gehaltenen aufblasbaren Laufwegteil (**12**) mit einem Eintrittsende und einem Austrittsende, einem vom Austrittsende des aufblasbaren Laufwegteils (**12**) zu der tiefergelegenen Haltefläche verlaufenden aufblasbaren Rutschenteil (**16**), das einen distalen Abschnitt (**42**) aufweist, der sich im voll aufgeblasenen Zustand der Notrutsche (**10**) in Kontakt mit der tiefergelegenen Haltefläche befindet; und einem Bereitschaftsindikator (**46**),

dadurch gekennzeichnet, dass der Bereitschaftsindikator für einen Benutzer (**50**), welcher sich proximal zum Eintrittsende des Laufwegteils (**12**) aufhält, sichtbar ist, und dass der Bereitschaftsindikator einen Sichtindikator aufweist, der in Benutzungsposition angeordnet sowie für einen sich proximal zum Eintrittsende des Laufwegteils (**12**) aufhaltenden Benutzer (**50**) sichtbar ist, wenn die Notrutsche (**10**) nicht voll entfaltet ist, und der für einen sich proximal zum Eintrittsende des Laufwegteils (**12**) aufhaltenden Benutzer (**50**) nicht sichtbar ist, wenn die Notrutsche (**10**) voll entfaltet ist.

2. Notrutsche nach Anspruch 1, ferner mit: einem aufblasbaren Wandteil (**27**) mit einer Wandfläche (**44**), die für einen sich proximal zum Eintrittsende des Laufwegteils (**12**) aufhaltenden Benutzer (**50**) sichtbar ist, wobei der Sichtindikator (**46**) derart an der Wandfläche angeordnet ist, dass sie für den Benutzer (**50**) sichtbar ist, wenn die Notrutsche (**10**) nicht voll entfaltet ist.

3. Notrutsche nach Anspruch 2, bei der: der Sichtindikator (**46**) ein an der Wandfläche (**44**) befestigtes Schild aufweist.

4. Notrutsche nach Anspruch 3, bei der: im nicht voll entfaltenen Zustand der Notrutsche der Sichtindikator (**46**) abnehmbar an der Wandfläche befestigt ist.

5. Notrutsche nach Anspruch 4, ferner mit: einer Reißleine (**48**) mit einem ersten Ende, das an dem distalen Teil des aufblasbaren Rutschenteils befestigt ist, und einem zweiten Ende, das betriebsmäßig an dem Sichtindikator (**46**) befestigt ist, wobei die Reißleine (**48**) betätigbar ist zum Entfernen der Sichtanzeigevorrichtung (**46**) von der Wandfläche, wenn sich die Notrutsche (**10**) aus einem nicht voll entfaltenen Zustand in einen voll entfaltenen Zustand bewegt.

6. Notrutsche nach Anspruch 3, ferner mit: einer Abdeckbahn, die aus einer ersten Position, in welcher der Sichtindikator (**46**) für einen sich proximal zum Eintrittsende des Laufwegteils (**12**) aufhaltenden Benutzer (**50**) sichtbar ist, in eine zweite Position bewegbar ist, in der die Abdeckbahn den Sichtindikator (**46**) bedeckt, und einem Betätigungsteil zum Bewegen der Abdeckbahn aus der ersten Position in die zweite Position, wenn sich die Notrutsche (**10**) aus einem nicht voll entfaltenen Zustand in einen voll entfaltenen Zustand bewegt.

7. Notrutsche nach Anspruch 6, bei der: das Betätigungsteil eine Reißleine (**48**) aufweist, wobei die Reißleine (**48**) ein erstes Ende, das an dem distalen Teil des aufblasbaren Rutschenteils befestigt ist, und ein zweites Ende hat, das betriebsmäßig an der Sichtanzeigevorrichtung befestigt ist, wobei die Reißleine (**48**) betätigbar ist zum Bewegen der Abdeckbahn in die zweite Position zwecks Abdeckens des Sichtindikators (**46**), wenn sich die Notrutsche aus einem nicht voll entfaltenen Zustand in einen voll entfaltenen Zustand bewegt.

8. Notrutsche (**10**), die aufblasbar und von einer höhergelegenen Haltefläche zu einer tiefergelegenen Haltefläche ausfahrbar ist, mit: einem von der höhergelegenen Haltefläche gehaltenen aufblasbaren Laufwegteil (**12**) mit einem Eintrittsende und einem Austrittsende, einem vom Austrittsende des aufblasbaren Laufwegteils (**12**) zu der tiefergelegenen Haltefläche verlaufenden aufblasbaren Rutschenteil (**16**), das einen distalen Abschnitt (**42**) aufweist, der sich im voll aufgeblasenen Zustand der Notrutsche (**10**) in Kontakt mit der tiefergelegenen Haltefläche befindet; und einem Bereitschaftsindikator (**46**), **dadurch gekennzeichnet**, dass der Bereitschaftsindikator derart an der Notrutsche (**10**) angeordnet ist, dass er für eine Person (**50**), die sich proximal zum

Eintrittsende des Laufwegteils (12) aufhält, sichtbar ist, wenn die Notrutsche (10) nicht voll entfaltet ist; und
einer Vorrichtung zum Verdecken des Bereitschaftsindikators (46) derart, dass er für eine sich proximal zum Eintrittsende des Laufwegteils aufhaltende Person (50) nicht sichtbar ist, wenn die Notrutsche voll entfaltet ist.

9. Notrutsche nach Anspruch 8, bei der:
die zum Verdecken vorgesehene Vorrichtung eine Vorrichtung zum Entfernen des Bereitschaftsindikators (46) von der Notrutsche aufweist.

10. Notrutsche nach Anspruch 9, bei der:
die zum Entfernen des Bereitschaftsindikators (46) vorgesehene Vorrichtung eine Reißleine (48) aufweist, die betätigbar ist zum Entfernen des Sichtindikators (46) von der Wandfläche, wenn sich die Notrutsche (10) aus einem nicht voll entfalteten Zustand in einen voll entfalteten Zustand bewegt.

11. Notrutsche nach Anspruch 8, bei der:
die zum Verdecken vorgesehene Vorrichtung eine Vorrichtung (54) zum Bedecken des Bereitschaftsindikators (46) aufweist.

12. Notrutsche nach Anspruch 11, bei der:
die zum Verdecken vorgesehene Vorrichtung (54) eine Abdeckbahn aufweist und die Abdeckbahn betriebsmäßig mit einer Reißleine (48) verbunden ist, wobei die Reißleine betätigbar ist zum Bewegen der Abdeckbahn über den Sichtindikator (46), wenn sich die Notrutsche (10) aus einem nicht voll entfalteten Zustand in einen voll entfalteten Zustand bewegt.

Es folgen 3 Blatt Zeichnungen

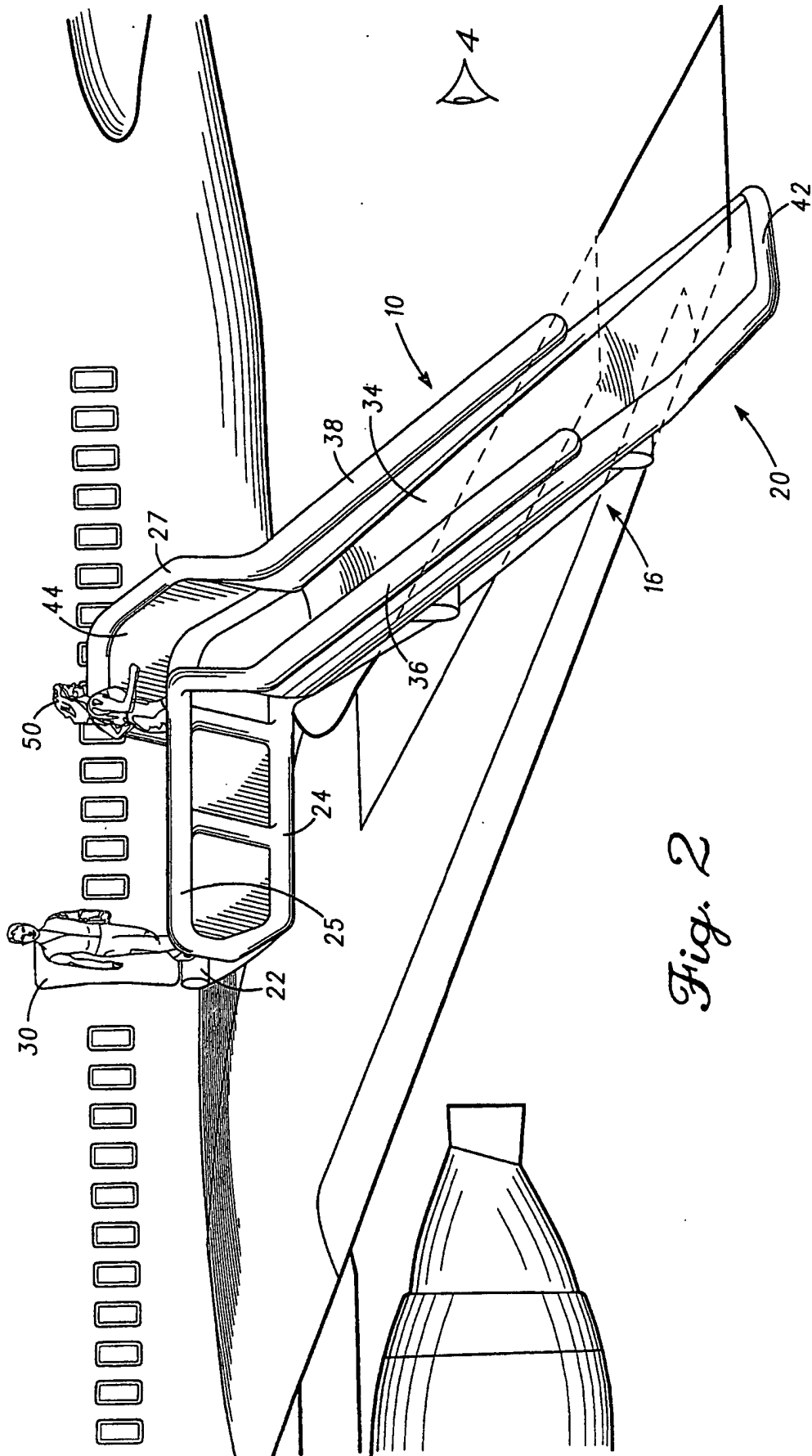


Fig. 2

