

LRI Repüléstudományi és Tájékoztató Központ

KÉZIRAT GYANANT!

EJTŐERNYŐS
tájékoztató 

1987/5

TARTALOMJEGYZÉK

Haláliskimenetelű ejtőernyős balesetek az Egyesült Államokban, 1985-ben	1
Baleseti jelentések	5
Baleseti összefoglaló (gyalog-ejtőernyős)	8
PO –9.3. széria	10
Ejtőernyő – két ember számára	16
Első felszerelésünk kiválasztása	19
Hogyan kölcsönözzünk felszerelést - és életet?	21
A fékeket jól kell beállítani!	23
A heveder csak ragasztva volt -- a varrást elfelejtették!	24
Hamisított légialkalmasság	25
Gyorsulás földközélen	26
Határtalan könnyelműség	27
Hegymászás siklóejtőernyővel	28
Utazás Franciaországba	30
Gondolatok a Peak District környéki lejtőkön való szárnyalás közben	31
A gyalog-ejtőernyőzés nemzetközi helyzete	33
Angol légügyi hatósági engedély	34
Siklóejtőernyőzés	35
Folyóiratok cseréje	36
A stressz keresése	38
Csináljunk reklámot	41
Ejtőernyős folyóiratok	43

P. Sitter: HALÁLOSKIMENETELŰ EJTŐERNYŐS BALESETEK AZ EGYESÜLT ÁLLAMOKBAN, 1985-ben

(Parachutist, 1986. No. 7.)

Az 1985-ös év olyan volt, amely reméljük egy új tendenciát jelöl: folytatódni fog a haláloskimenetelű balesetek aránya. Az elmúlt négy évben bekövetkezett egy baleseti aránycsökkenés, de ez egyben az ugrásszámok, ugrásaktivitás csökkenését is jelenthette, valamint a felszerelések és eljárások biztonságosabbá válását.

Egy másik pozitívum, a tanulók (25 ugrásnál kisebb ugrásszámúak) baleseti arányának csökkenése. 1985-ben az ejtőernyőzés közben elhunytak 20 %-a (5 ugró) volt csak tanuló, az 1984. évi 34 %-kal és az 1983. évi 31 %-kal szemben.

Azonban sosem szabad elfeledkezni arról, hogy a tárgyalt számok ebben a cikkben mind-mind egy-egy ember, akik nem éltek túl a tevékenység olyan fajtáját, amellyel mindnyájan foglalkozunk. Az egyetlen „jó” év az lesz az ejtőernyős haláloskimenetelű balesetek szempontjából, amelyben nem veszt el az életét senki ejtőernyős ugrás közben.

A haláloskimenetelű balesetokről szóló közlemények kétféle formában látnak napvilágot a PARACHUTIST-ban: Baleseti közlemények formájában leírására kerül minden haláloskimenetelű baleset, amikor megkísérlik felvázolni a baleset körülményeit és a következtetéseket. Az évenkénti összegzés viszont az egész időszak tendenciáját próbálja meg inkább megállapítani.

Mindkét közleményfajta alapvető szándéka, leckét adni, hogy a tragédiákból tanuljanak a többiek, illetve elősegíteni olyan döntések meghozatalát, amely megváltoztatja az ugrók szokásait, vagy a hivatásosak feladatait.

Miközben egy baleset alapvetően egy ok-okozat láncolat eredménye, a jelen összegzés a baleseteket általánosítva, valamilyen önkényes osztályba sorolja, hogy markánsabb kép rajzolódjon ki. Ezért a balesetek egyes típusait – példákkal – célszerű megvizsgálni a tendenciák értékelése és az észrevételek megtétele előtt.

Az egyes vizsgált területek a következők: összeütközés, nincs nyitás, vagy alacsonyan nyitott, nyílásrendellenességek, tartalékejtőernyő problémák, földetérési problémák. E csoportoknál zárójelben jegyezzük meg mindenhol az 1985. évi százalékokat.

Összeütközések (4 %)

Egy nyíló ejtőernyővel való összeütközés egy nem rendszeresen ugró halálát okozta, 14-személyes FU-nál. A szétválást követően az ugró nem távolodott el eléggé a nyitás előtt... Az ütközés következtében a nyíló ejtőernyő megcsavarodott, amit alacsonyan oldott le, majd reménytelenül alacsonyan működtette a tartalékejtőernyőt. Az ugró már a felszállásnál nyugtalan volt, sőt néhányan elmondták, hogy az ugrás szervezése is elég nyugtalan hangulatú volt.

Nincs nyitás, vagy alacsonyan nyitott (29 %)

Hét ugró nem nyitott egyáltalán, vagy túl későn nyitották csak ki az ejtőernyőjüket. Ezek általában felszerelés-ismereti problémákat tartalmaznak, s a legtöbb esetben az ugró vagy új volt a sportban, vagy nem ugrott folyamatosan.

Másik dolog, hogy gyakran elvesztik az ugrók az idő érzékelésének a képességét, s nem indítják el a megfelelő cselekvéssort az elegendő magasságon.

Tipikus példa erre egy nő, aki 50 ugrás alatt olyan bemutató ugráson vett részt, melyben FU is volt. A szétválást követően megfigyelték, hogy lassú forgásban zuhant egészen addig, amíg – becslés szerint – a főejtőernyőjét 90 méter alatt ki nem nyitotta.

Egy másik szerencsétlenség alkalmával a folyamatosan gyakorlatban lévő ugró, nem nagy gyakorlattal, négyes FU-ban vett részt. Mindegyikük 300 méter felett nyitott – csak az érintett ugró nyitotta ejtőernyőjét túl alacsonyan.

Hasonló szerencsétlenség történt egy folyamatosan ugró, gyakorlott ejtőernyőssel, aki elvesztette magasságérzékét, miközben éjszakai ugrásnál 1650 m magasságból háthelyzetű FU gyakorlatot végzett. Az utolsó példa ebben a kategóriában kevésbé tipikus: egy ugró nyilvánvalóan eszméletlen volt, mert a puha sisakos fejét a gépelhagyáskor beleverte az ajtókeretbe.

Nyílásrendellenességek (46 %)

1985-ben, nyílásrendellenességgel kezdődő események 11 ugró halálát okozták. Mint általában, ez az események leggyakoribb csoportja. Lássunk erre néhány példát:

Egy rosszul vezetett kézibelobbantású nyitóernyő, a frissen megvásárolt felszerelésen nyitóernyő vontatódást eredményezett, ami az ugrót (egy éves sportmúlttal és 75 ugrás tapasztalatával) olyan szituációba hozta, hogy egyáltalán nem nyitotta a tartalékejtőernyőjét.

Ebben az eseménykategóriában a kidobós, vagy kihúzó nyitóernyővel tizből legalább négyenél volt kapcsolatos a probléma.

Az egyik szerencsétlenségnél, amikor az ugró a harmadik késleltetett ugrásánál átváltott tandem rendszerre, stabilizálta magát, de zavarba került, mert a kioldó helyett a leoldófogantyút húzta meg – ezután nyitott, s instabil helyzetben maradt a becsapódásig.

Olyan eset, amely bekötött ugratók lidércnyomásos álma lehet, a következő: Rosszul beakasztott bekötőkötél nem nyitotta a főejtőernyőt, a tanuló nyitott ugyan tartalékejtőernyőt, de rendkívül alacsonyan. (Ez a baleset hasonlatos egy 1983-ban bekövetkezethez.)

Az utolsó példa – ebben a kategóriában – a következő: turbulencia miatt a kupola részlegesen összeomlott, kb. 30 méterrel a talaj felett. Az ugró 50–70 %-os fék alkalmazása helyett, ami segítette volna a főejtőernyő újratöltődését – leoldott. A tartalékejtőernyő nyitására már képtelen volt a földig.

Tartalékejtőernyő problémák (17 %)

Ez a kategória félrevezető. Az ejtőernyősök úgy tekintik a tartalékejtőernyőt, mint a főejtőernyő üzembiztos helyettesítőjét. Általában a tartalékejtőernyőt úgy tervezik meg, hogy nagyobb biztonságot jelentsen és csak minősített hajtogató hajthatja össze.

Azonban, a következő szerencsétlenségekből tisztán kitűnhet, hogy a tartalékejtőernyő nem mindig nyújt nagy biztonságot.

Egy ugró akkor pusztult el, amikor leoldást követően a tartalékejtőernyő tokja nem nyílt ki, hajtogatói hiba következtében (egy segédtüskét nem távolítottak el belőle).

Másik ugró halála akkor következett be, amikor csekély kupolarendellenességet követő leoldás után a tartalékejtőernyő kisernyőjének csatolótagja – instabil nyitási helyzetben – rácsavarodott az ugró testére. (A leoldás előtti jó testhelyzet jobb nyílást biztosíthat, azonban az előírás nem javasolja az értékes másodpercek pazarlását a leoldást követő stabilitás létrehozása céljából, a tartalékejtőernyő nyitása előtt.)

Az egyik ejtőernyős ugró tartalékejtőernyője katasztrófálisan tönkrement, amikor a főejtőernyő nyílásrendellenessége után nyitotta. Az ugró testtömege túl nagy volt az ejtőernyőkpuolához képest.

Légcellás tartalékejtőernyő nem töltődött fel egy alapos zsinórcsavarodás következtében, ami egy KFU összeakadás utáni kiválásnál keletkezett.

Földetérési problémák (4 %)

Az egyik fatális eset akkor történt, amikor egy tanuló alacsonyan fordult és elektromos vezetékkel érintett. Ehhez hasonló szerencsétlenség 1984-ben történt, amikor egy tanuló vízbe esett. Egyik esetben sem volt föld-levegő rádiókapcsolat.

NÉHÁNY ÉSZREVÉTEL

Folyamatosság

A fatális kimenetelű balesetekben visszatérően megtalálható sokszor az, hogy nem volt folyamatos az illető ejtőernyős tevékenysége. A folyamatos gyakorlatbantartás szükségszerűen biztosítja az ismeretek elsajátítását a vészhelyzet teendőikkel kapcsolatban, így az ugró képes gyorsan felbecsülni a problémát és ez aztán gyorsan vissza is hat a problémára.

Ha egy hosszabb kihagyás után térünk vissza a sportba, akkor az ugrásainkat, a gyakorlatbahozás érdekében tervezzük meg. Rövid késleltetések, vagy hosszabb késleltetésű egyedül-ugrások, a nyitás gyakorlásával, a normálnál nagyobb nyitási magasság mellett, mindez segítheti a gyakorlottság helyreállítását. Kerüljük azokat az ugrásokat, amelyek túl „messzire” visznek bennünket – vagyis a nagyméretű, bonyolult FU-t, vagy KFU-t, az éjszakai és bemutató ugrásokat stb.

Az ugróterületek üzemeltetőinek, oktatóknak, a biztonsági- és kiképzési tanácsadóknak fel kell ismerniük azokat az ugrókat, akik elvesztették a gyakorlottságukat és ezeket ösztönözni kell a fent leírt módon a gyakorlottság visszaszerzésére.

Felszerelés

Az ugrások tervezésénél a felszerelést vagy az ugróterület üzemeltetőjeként, vagy egyenként kell figyelembe venni. Egy tanulóüzem, amely automatikus biztosítókészülékeket, főejtőernyő elváló hevedert a tartalékejtőernyő kioldójával összekötő zsinórt, kezdőkiképzéshez légcellás ejtőernyőkupolákat, tandem felszerelést és rádiót használ a kiképzéshez, fokozhatja a tanulók megmaradási arányát és egyben a korszerű felszerelés a felelősség nagyságát is csökkenti.

A tanulófelszerelésnél nem utolsó szempont azt, hogy ne legyenek túlterhelve az átállásokkal. Azaz a tanulók ne kényszerüljenek arra már a pályafutásuk kezdetén, hogy többször is átálljanak az egyik fajta felszerelésről a másikra, mert ez egyenes kihívása a bajnak. Nem várhatjuk, hogy pontosan tudjanak alkalmazkodni az eltérő fajtájú nyitó- és kisernyő rendszerekhez, eltérő fajtájú kupolával ugorjanak, vegyenek részt formaugrásban mindjárt ejtőernyős pályafutásuk kezdetén – ez mind valószínűleg problémához vezet.

Ugyanez a szempont a felszerelések tekintetében elsőrendű a haladó ejtőernyősöknél is. Az a néhány dolog, ami alkalmas és szükséges a kezdők számára, alkalmas és szükséges a mi számunkra is. A legfontosabb példa itt a biztosítókészülék. Annak ellenére, hogy az olvasó sajátos problémái nem jártak tragikus következménnyel, a biztosítókészülékek jelentős hatással bírhatnak sportunk biztonságára. Ebben az évben, 24 fatális kimenetelű balesetből feltehetően 16 (66 %) nem következett volna be, ha az ugró felszerelt, jól működő biztosító készüléket visel.

Ráadásul, az olyan felszerelés, mint a kemény bukósisak, vagy a hangjelzős magasságmérő ugyan csak megakadályozhatta volna a bekövetkezett balesetek némelyikét.

A felszerelés nyilvánvalóan hatással van a biztonságra. Például a nehéz kesztyűk, amelyek befolyásolják az ugró tapintását, két esetben is gyanuba kerültek az elmúlt év baleseteinél. Ezenkívül, a túl sok, komplikált, ismeretlen felszerelés egy ugrón tényező lehetett az 1985-ös év halálos listájának némelyikénél.

KFU

A kupolaformaugrás még mindig szerepet játszik a haláloskimenetelű eseteknél. Ez valószínűleg, nem azért van így, mert a KFU veszélyesebb, mint a sportág más számai (noha a kismagasságú összeakadás az ejtőernyőzés egyik leggonoszabb helyzete), ám azokban bizonyos, jól megalapozott szabályok jöttek létre. A kismagasságon elkezdett KFU (vagyis alacsonyabban, mint amit az FU-hoz normálisnak tartunk), valamint eltérő kupolák használata (keverve a kisméretű, ötcellást a kilenc cellással) általában nem tekinthető okos dolognak. Továbbá a KFU-t pontosan ugyanolyan jól meg kell tervezni, mint egy FU-t. Végezetül, egy harmadik (második tartalék) ejtőernyő használata a biztonság céljából, amit már néhány ismert KFU ugró régóta javasol, s szerepel a szabályokban ajánlottként, megfontolandó dolog.

FU

Habár a KFU-t kezeljük úgy, mint veszélyes sporttevékenységet, meg kell jegyezni, hogy ez „mindössze” két halálos balesetet okozott az elmúlt évben, ezzel szemben a 24 esetből 16 formaugrással kezdődött.

Nincsenek sokan, akik az FU felhagyásáról szólnak és ez nem is szükséges. Azonban, ha néhány egyszerű szempontot figyelembe vettünk volna az elmúlt év FU-s haláloskimenetelű baleseteinél, akkor azok nem fordultak volna elő.

Ne tervezzünk FU feladatokat olyanokkal, akik új felszereléssel ismerkednek, vagy új eljárást tanulnak. Az olyan ugrók, akik csak a felszerelésükre képesek koncentrálni, lehet, hogy az FU-nál kerülnek zavarba. Ez aztán gyakran azt eredményezi, hogy alacsonyabban találják magukat, mint ahogyan számolták, a nyitáskor és ez néha szerencsétlenül végződik.

A felszállásnál vegyük figyelembe mindegyik ugró képzettségi szintjét. Maradjon erőpróba az ugrás, de ne veszélyeztessen senkit a kimenetele – egy felszállás ugróinak két csoportra való osztása, nagyobb szétválási magasság tervezése helyes dolog a szervező részéről, ha a csoportban alacsonyabb tapasztalatú ugró van.

Végezetül, kerüljük el FU tervezését akkor, amikor túl sok, egyéb, bonyolító tényező van, mint például az ismeretlen felszerelés, furcsa, szokatlan ugróterület, ismeretlen ugrók, vagy bemutató ugrás. Ezek közül az USPA ajánlás sok tényezőt részletesen felsorol.

Nemek

1985 a második év egymás után, amelyben a nők balesetének aránya nem volt arányban a sportban foglalkoztatott nők számával. Úgy véljük, az ejtőernyős ugrók 12 %-a nő, azonban 1985-ben az elhunytak 37 %-a volt nő (1983-ban ez 13 %, 1984-ben pedig 23 % volt). A haláloskimenetelű balesetek minden évben egy kicsit jellemzők a sportunk körülményeire, de a fentemlített tényező zavaró tendencia.

Az Öreg Katona jelenség

Általában olyanok vagyunk, hogy képzettségre való tekintet nélkül, valahogy foglalkozunk a saját biztonságunkkal. Az úgynevezett „öreg katona” jelenség pedig valami másféle bizalmat jelent (rendszerint a vezetőkben, vagy hatósági emberekben), akik alapvető döntésekre készítetnek bennünket. A felszállások szervezői, az ugróterületek üzemeltetői, pilóták, nagy hatással bírnak az ugrás tervezésére – azonban az ugrást mi végezzük, végsősoron magunknak kell döntenünk arról, hogy résztvegyünk-e, vagy sem valamilyen ugráson. Ha valamiféle kétség lakozik valahol hátul a tudatunkban egy repülőgépet, egy ugrást, vagy egy leszállási tervezetet illetően, akkor határozottan döntsük el a problémát, vagy egyszerűen maradjunk ki a felszállásból. Az elmúlt évben közölt baleseti jelentések közül kettő említette meg az elhunyt nyugtalanságát a felszállás kezdetekor.

Repülőgép

Noha a fatáliskimenetelű repülőgépszerencsétlenséget nem ejtőernyős balesetként kezeljük, a repülőgép az olyan dolog, amely halomba döntheti a legjobb biztonsági eredményünket is. Nekünk – vevőknek, akik igénybe vesszük a repülőgépet a felszállásunkhoz, nagyobb gonddal kell szemügyre venni, azt, mivel évtizedünk első éveiben több mint 50, Egyesült Államokbeli ejtőernyős veszítette életét a repülőgépe szerencsétlensége miatt.

Ahogy eldöntjük, melyik gépkocsivezetőben bízhatunk az utazás során, ugyanúgy fel kell tenni a kérdést, melyik pilótában/repülőgépben bízhatunk. Ha azt látjuk, hogy valaki a gépkocsiját gondatlanul vezeti, megkérdőjelezhető a gépkocsivezető okossága. Ha egy pilóta egy repülőgép teljesítménykorlátait feszegeti, vagy elfogy repülés közben az üzemanyaga, vagy aki vasárnap este alacsonyrepüléssel fejezi be a napot a hajtógatók felett ugyanígy demonstrálja a megfelelő körültekintés hiányát.

Ha a barátunk autóját csak vontatással lehet beindítani, újra kell festeni, kopottak a gumijai, nem járatták be a motorját, akkor a bizalmunk az autó iránt igen alacsony szintű. Ugyanezen az alapon, ha azt észleljük, hogy az ugrató repülőgép hasonló jegyekkel rendelkezik, akkor alaposan megfontolandó, hogy bízhatunk-e a repülőgépben az emelkedés során.

Meg kell jegyezni, hogy elítélendő az, ha valakit alaptalanul neveznek rossz pilótának, vagy a festés hiánya nem jelenti a légialkalmasság megszűnését, azonban ha egy repülőgépen a karbantartás és üzemeltetés sorozatos hiányosságainak jelei láthatók, akkor ezek a biztonság kérdését vetik fel.

Következtetés

Végeredményben, az egyetlen dolog, ami sportunk biztonságát jelentheti az az, hogy tudatában vagyunk a sportunkból fakadó kockázatnak, a kockázatot csökkentő jól kigondolt eljárásokat ismerjük, tervezzük az ugrásunkat, tudatosan cselekszünk, hiszen mindenkinek saját érdeke, hogy biztosítsa az ugrásai biztonságát.

Fordította: Szuszékos M.

BALESETI JELENTÉSEK

(Parachutist 1986. 10., 1987. 1., 2.)

Harmadik bekötött ugrásomat július 6-án hájtottam végre egy bekötött T-10 típusú ejtőernyővel. Minden tervszerűen ment mindaddig, amíg kb. 120 méterrel a föld felett meg nem szűnt a föld-levegő rádiókapcsolatom és egy aszfaltos kifutópálya felett maradtam rák módra hátrafelé repülve, elég nagy sebességgel.

A földetéréskor éreztem, hogy eltört a jobb combcsontom, s ott hasonfekve végignéztem magam: amikor felemelt fejjel a lábujjaim mozgását figyeltem, vért és zúzódásokat láttam. Nem látszott semmi komoly dolog és mégsem tudtam sem megmozdulni, sem elkúszni.

Mivel 1972 óta képzett elsősegélynyújtó vagyok, utasítottam a barátomat, vágja fel a jobboldali nadrágszáramat és vizsgálja meg a combcsontom környékét, nincs-e nyílt törés. Barátom ezt megtette és közölte, csontok nem látszanak és vérzés sincs.

Ekkor megkértem egy nézelődőt, aki mondta, hogy van némi elsősegélynyújtási képzettsége, hogy alkalmazzon egy lábmozgatást nálam, kézzel. Ekkor már nagyobb fájdalmaim lettek és izomgörcsöt éreztem. Ezután elmagyaráztam hat másik személynek, hogyan emeljenek fel és hogyan vigyenek a füves részre. Nagyon jól végrehajtották kérésemet és minimális fájdalmat okozva, gyengéden odébb vettek vagy 6 méterre a futópályától. A mentő kb. 15 perc múlva megérkezett, s miután óvatosan a hátamra fordítottak, a lábamat rögzítették sínben és elszállítottak a legközelebbi kórházba.

Miután ebben a sportban újonc voltam és ezen az ugróterületen új fiú, gőzöm sem volt arról, hogy nem rendelkeznek képzett elsősegélynyújtóval, szükséges elsősegélynyújtó felszereléssel, amellyel a baleseteknél ellátást tudnak nyújtani. Van ugyan náluk egy valaki, akit elsősegélynyújtóként tartanak nyilván.

Véleményem szerint, minden ugróterületen kötelezővé kellene tenni a következőket:

- legyen megfelelő számú, képzett elsősegélynyújtó, hogy ezek közül mindig kéznél legyen legalább egy, az ejtőernyős ugrások alkalmával,
- legyen ellátva elemi elsősegélynyújtó felszereléssel – a törésekhez sinekkel, hordozható oxigénpalackkal, maszkokkal, orr-csővel és egy doboz vegyi-jég zacskóval.

...úgy érzem, az elsősegélyt illetően három, fő gondot okozó terület van:

1. Először is most a „legforróbb” téma a kártérítési felelősség. Számos államban lehetséges az elsősegély minimális képzettséggel, vagy képzettség nélkül, kártérítési felelősség nélkül, vagy annak minimális mértékével. Más államokban (Egyesült Államok szövetségi államában) nincs ilyen védelem még jól kiképzett elsősegélynyújtó számára sem.
2. Egy 100, vagy 1000 dolláros elsősegélynyújtó felszerelés csak annyit ér az elsősegélynél, amilyen gyakorlott a használója.
3. Milyen és mennyi kiképzés fogadható el az ugróterület üzemeltetők részéről az elsősegélynyújtóknál? Én úgy vélem, elsősegélyt csak olyan mértékben kell nyújtani, amennyire szükséges, hogy további sérülést, fájdalmat, szenvedést, vagy életveszélyt megakadályozzunk és azonnal szakértő, orvosi segítséget kell hívni.

36 éves nő 25 ugrással (ebből 8 bekötött) 3000 méterről ugrott, egyedüli gépelhagyással, spirál gyakorlása céljából. A felszerelését kioldós működtetésre állították át, azonban ahelyett, hogy jól azonosítható kioldófogantyút használtak volna, egy párna típusú piros fogantyút tettek fel – ami hasonlított a leoldófogantyúhoz. Rendes zuhanás után a főejtőernyő kioldója helyett a leoldófogantyút húzta meg, majd folytatta a stabil zuhanást kb. 150 méteres magassáig, amikor hátra fordult és meghúzta a főejtőernyő kioldóját. A főejtőernyő a zsinórzat kihúzódásakor levált és az ugrónak nem volt ideje már a tartalékejtőernyőt működtetni.

Következtetések: látták, hogy az ugró a földön gyakorolja a kioldó meghúzását, de nem nézett rá. Amikor erről kérdezték, azt válaszolta, tudnia kell mindenképpen, hol van a kioldó, anélkül, hogy oda kellene nézni. Nem jelentették, volt-e valami átképzése az új kioldórendszerrel, hiszen tanuló státusban volt, tehát feltétlenül szükséges lett volna átképzés, de az ugrást sem oktató felügyelete alatt végezte. Nyilvánvalóan elvesztette idő- és magasságtudatát, amikor a leoldást végezte 1200 méteren és 1050 méteren keresztül nem reagált a főejtőernyő nem nyílására.

Ha el lett volna látva biztosítókészülékkel, túlélhette volna ezt az ügyet. A leoldófogantyúval azonos színű főejtőernyő kioldó használata nem helyes, általában helytelen gyakorlat.

30 éves férfi 69 ugrással 3800 méterről ugrott egy társával együtt FU gyakorlása céljából. A társa szerint az ugrás rendben ment, a szétválás 1000 méteren történt. A jelentést író szerint senki sem látta a balesetet, mert a gépelhagyás kb. 3 km-re volt az ugróterülettől – az ugró főejtőernyője le volt oldva, a tartalékejtőernyőjét pedig nem működtette.

Következtetések: A közlemény szerint az ugró kb. 750–900 méteren nyitotta a főejtőernyőjét, de alacsonyan leoldott és nem tett kísérletet a tartalékejtőernyő nyitására. Ez csak egy feltételezés lehet, mert egy korábbi jelentés szerint senki sem látta a balesetet – de valószínűleg egy biztosítókészülék esetleg megmenthette volna.

31 éves nő 13 ugrással rendes, 25 másodperces késleltetés után, normálisnak mondott magasságon dobta ki a nyitóejtőernyőjét.

Azonban a kisernyő csatolótagja a hóna alá hurkolódott, ez megakadályozta a főejtőernyő tokjának a kinyitását. Az ugró működtette ugyan a leoldórendszert, amely egyesítve volt a tartalékejtőernyő nyitási rendszerével, de a jelentés szerint csak kb. 30 méter magasságban. A tartalékejtőernyő tok még kinyílott, a kupola elkezdett kihúzódni, de a zsinórok még befűzve maradtak a földbecsapódásig. A főejtőernyőt kb. 3 méterre a becsapódástól találták meg.

Következtetések: A jelentésben azt írták, hogy az ugró elvesztette a magasságtudatát és esetleg egy biztosítókészülék megakadályozhatta volna ezt a balesetet.

MEGJEGYZÉS: Egy kisernyő csatolótag elakadási tapasztalatával (jómagam, már „kötöttem” egy egyszerű csomót a csuklóm köré), ami kb. 10 évvel ezelőtt volt, úgy érzem, illetékes vagyok egy kommentárra. Szokásaink közé tartozik a kézibelobbantású nyitóernyővel a kézben elcsúsztatni és elinteni, a nyitás előtt – holott ez a kiindulása a hasonló problémáknak. Úgy tűnik, sokan még mindig nincsenek tisztában ezzel a problémával.

Az említett csomó miatt hamar függőleges helyzetben találtam magam, megkíséreltem lerázni magamról a zsinórt – közben a fehér zsinórzat és a kék kupola elkezdett eltávolodni... Erre kidobtam a tartalékejtőernyőt, amely tökéletesen kinyílt, tisztázta a gubancot. Éppen csak arra volt időm, hogy a tartalékejtőernyő négy feloldható zsinórját elengedjem, szélirányba forduljak 45°-ot és földet is értem. A kézibelobbantású nyitóernyőmet 750 méteren próbáltam meg kidobni, sok időt töltöttem el azzal, hogy először leoldjak – ezalatt egy csomó magasságot vesztettem el. Így a tartalékejtőernyőm nyitási magassága egy tapasztalt megfigyelő szerint 120–160 méter között volt. Jobb tehát, ha az ember elhisi, hogy vész helyzetben elveszti a magasságtudatát, mert ez legalább ösztönöz a jobb felkészülésre.

52 éves férfi 3000 ugrással 2500 méterről ugrott négyes FU-t. Az ugrás rendben ment, 1000 méteres szétválással, de az érintett ugrót a térdje megfigyelte, hogy a csipőjére erősített kidobós kisernyővel ügyetlenkedett, stabil testhelyzetben egészen a becsapódásig. A kisernyőt, a földön, könnyen ki lehetett venni.

Következtetések: A jelentés írója, maga is tapasztalt ugró, képtelen volt bármilyen logikus magyarázatot adni a bekövetkezéssel kapcsolatban. Nem volt semmiféle akadály, fizikai probléma, kevés tapasztalat, vagy felszerelésihiba, amely magyarázatot adhatott volna a balesetre, hogy az miatt vesztette volna el a magasságtudatát és mulasztotta el – ebből következőleg – a tartalékejtőernyő nyitását. Az ehhez hasonló balesetek megelőzésére például lehet olyan javaslatot tenni, hogy használni kell jól hallható magasságjelzőt – és egy biztosítókészüléket a tartalékejtőernyőn.

21 éves férfi 34 ugrással (30 katonai bekötött, három bekötött után az első kézinél) 1150 méterről ugrott, instabil helyzetbe került a gépelhagyás után, a főejtőernyőjét kb. 900 méter magasságon nyitott, pörgés közben. A főejtőernyő egy forgó rendellenességgel nyílt ki, amit leoldott. A tartalékejtőernyőt a felkötőköteles rendszer kinyitotta, azonban a kupola az ugró melle alatt és hóna alatt becsavarodott, nem tudott így belobbanani.

Következtetések: A baleset közölt oka az instabil helyzet volt, ami egyik ejtőernyőnek sem tette lehetővé a tervezett működést. Azonban, itt van egy mélyebb probléma, ami nyilvánvalóan komoly hiányosságokat jelent e férfi felügyeletét illetően. Ezelőtt harminc katonai bekötött ugrása volt, amit valaki nyilvánvalóan úgy fogadott el, mint ami egyenlő a sportcélú bekötött ugrásokkal. Ebben az esetben nem így volt. Az előírt biztonsági szabályok szerint öt bekötött sportugrással kell rendelkezni a kézikiológiai ugrás előtt, továbbá ez volt aznap az első ugrása is, holott a kiképzési temati-

ka azt tartalmazza, hogy az utolsó bekötött és első kézikieldásos ugrása egyazon napon legyen. Ezenkívűl, ez volt az első légcéllás-kupolával történő ugrása is, a korábbi három bekötöttje PC-vel volt – és mindössze csak egy órányi oktatást kapott, erre fel nem jogosított személy részéről. Az ugró maga se nem beszélt, se nem értett angolul (egy kezdő ugró volt az alkalmi tolmács) és emellett a hagyományos felszerelésről ekkor tért át tandem rendszerre.

A halál okának becsapódást tüntettek fel, az ugró egy kis tóba zuhant bele, ahonnan 20–35 perccel később lett csak kiemelve. Egy légügyi hatósági műszaki is figyelte az ugrást és azt jelezte, hogy az ugró nem volt stabil a leoldás után és valamilye anyag csapdosott kicsit mögötte, olyan távol, hogy a karjaival nem érhetette el. Ezt más szemtanuk állítása is alátámasztotta, akik szerint úgy tűnt, mintha nyitóernyő, vagy kupola lett volna a háta alsó részénél. További szemtanuk – mind tapasztalt ugrók – azt állították, hogy a rendellenes főejtőernyővel túl sokáig maradt az ugró, talán 30 másodpercig, mielőtt cselekedett volna. Esetleg ez miatt volt túl alacsony a tartalékejtőernyő belobbanásához – de ezt nem állítják egyöntetűen.

Egy 44 és egy 38 éves férfi 45, illetve 107 ugrással, ötös FU részeként ugrott. 1050 méteren az idősebb ugró elintett és kidobta a nyitóernyőjét anélkül, hogy eltávolodott volna az alakzattól. A másik ugró csúszásban volt és összeütközött a majdnem teljesen kinyílt kupolával. Az ejtőernyőbe ütköző alsótestén halálos sérüléseket szenvedett el az ütközéstől – nyitás nélkül csapódott a földbe. A nyitott ejtőernyő alatti ugró olyan súlyos sérüléseket szenvedett el a nyakán és a vállán, hogy valószínűleg még a földetérés előtt elhunyt.

Következtetések: Az elcsúsztatás és a vízszintesirányú elkülönítés elmulasztása a nyitás előtt FU-nál, valamint egymás elvesztése szem elől, mindez a vonatkozó szabályok elhanyagolása, oka a balesetnek.

42 éves férfi 22 sportugrással 2400 méterről ugrott, négyes FU-ban vett részt. Szétválás és elcsúszás után kb. 1050 méteren nyitott, kb. 900 méteren, azonnal leoldott. Nem nyitotta a tartalékejtőernyőjét.

Következtetések: Nyilvánvaló a tartalékejtőernyő nyitásának elmulasztása a leoldást követően. Egy működőképes biztosítókészülék megmenthette volna az életét, de ugyanígy, az adott körülmények között, segített volna egy időben történő tartalékejtőernyő nyitás. Nem volt szemtanu.

Fordította: Szuszékos M.

BALESETI ÖSSZEFOGLALÓ (GYALOG-EJTŐERNYŐS)

(Skywalker 1987. január-február)

Az egyes balesetek leírását és az észrevételeket minden pilóta és oktató számára közöljük – tájékoztatásul – annak érdekében, hogy a jövőben azonos okokból elkerüljük a baleseteket és szerencsétlenségeket. Az információk semmiesetre sem jelentik a hiba, vagy felelősség meghatározását.

19 éves éfrfi harmadik repülésénél, amikor a szélesebesség 2,5–3,5 m/s volt PC Mk–1 típusú ejtőernyővel való vontatás közben (200 m-es polipropilén kötéllel) a szélirányból 90°-ra kifordult és a repülőtéri kifutópályán gurulás nélkül ért földet, keményen. Sérülést nem szenvedett.

Észrevétel: Hogyan lehetséges, hogy egy három repüléssel tanuló olyan gyorsan húznak, hogy kifordul? Hogyan nem volt képes a megfelelő guruló földetérést végrehajtani?

14 éves nő ötödik repülésénél, amikor a szélesség 2,5–3,5 m/s volt, PC típusú ejtőernyővel, hat héttel a tanfolyam megkezdése után gyakorlason vett részt. Jó földetérési gurulási gyakorlat után az volt a feladata, hogy oldja le magát a vontatókötélről és szálljon le széllel szemben. Amikor az ejtőernyő 30 méter magasan 30°-ot elfordult, leoldotta magát a vontatókötélről, de elmulasztotta a széllel szembe való fordulást, rosszul hajtott végre a leszállási gurulást a puha, de göröngyös talajon. Földetérésnél a vállát megrándította, a kezét elvágta. Az eset után elmondta, hogy vissza akart fordulni széllel szembe, de nem tudta a kormányzást végrehajtani.

Észrevétel: Meglepő, milyen kevésre emlékszik a tanuló, ha a kiképzés során egy kis kihagyása van. A növendék egy korábbi sikeres gyakorlatát ismételte volna meg inkább – vagy túlságosan erőltették az előrehaladását? Volt megfelelő felkészítése arra, hogy tudja az ejtőernyőt kormányozni? Másszóval, megfelelt a feladat a képességeinek és a vele szemben támasztott elvárásoknak?

16 éves férfi az első repülésénél, amikor a szélesség 4,5–6,5 m/s volt, PC ejtőernyővel, amikor a leszállási eljárás megkezdődött, egy erősebb szellőkésben (7,5 m/s) kifordult az irányból. A szellőkés megszűnése után sem állt vissza az irányba az ejtőernyő, így a növendék egy kemény földetérést hajtott végre. A földetéréskor erős zúzódásokat és medencecsont törést szenvedett. A 21. kupolaszelet szakadt volt.

Észrevétel: A vizsgálatnál a 21. szeletet szakadtnak találták, a szakadást az ejtőernyő kifordulása okozta – a szellőkés okozta viszont a kifordulást. A szeletszakadás miatt veszítette el az ejtőernyő a stabilitását. Szükséges lett volna a napi- és repülés előtti alapos ejtőernyő ellenőrzése és a klubok szabályos ellenőrző tevékenysége.

15 éves férfi az első repülésénél 4,5–6 m/s-os szélesség mellett, PC Mk–1 típusú ejtőernyővel, enyhe lebegtetés után, 3 méterrel a talaj felett hirtelen kifordult az irányból. A vontató azonnal megállt és leoldott, a növendék egy lábra ért földet – boka és két lábujj törést szenvedett.

Észrevétel: A helyszínen tartózkodó ellenőr szerint szabályosan végrehajtották az ejtőernyő ellenőrzését. Véleménye szerint a balesetet a rossz felszerelés, vagy időszakosan elakadó irányítózsín okozhatta. Esetleg egy szellőkés?

38 éves férfi a 67. repülésénél nem egészen 2 m/s-os egyenletes szélben GQ 360 típusú légcéllás ejtőernyővel szállt fel. Felszálláskor az ejtőernyő erősen irányt változtatott, ezt a pilóta helyesbítette, azonban az ejtőernyő ellenkező irányba mozdult és kb. 6 métert merült, s nem engedelmeskedett a pilóta akaratának, nem tudta kilebegtetni azt. A klub már régóta problémázik gyenge szélben való felszállással ezzel az ejtőernyővel. A pilóta bokatörést szenvedett.

Észrevételek: A GQ–360 katonai „távrepülő” ejtőernyő, minimális süllyedési sebességgel és nagy állásszöggel. Gyalogejtőernyőzéshez úgy teszik alkalmassá, hogy az első három zsinórsort rövidítik (és a kormányzsinórokat a kezdő pilótáknál eltávolítják).

30 éves férfi C minősítési fokozattal, nagy tapasztalattal szélcsendes időben PARAMOUNT--7 típusú légcéllás ejtőernyővel repült. Jó repülés után, a földetérési megközelítése túl gyors volt, megkísérelte a sebesség lecsökkentését, kilebegtetni, de az ejtőernyő átesett, a pilóta csuklóficamot szenvedett.

Észrevételek: A pilótának ezzel az ejtőernyővel még nem volt tapasztalata. A PARAMOUNT–7 kicsi és gyors ejtőernyő, így a végső megközelítés vele nehezen korrigálható.

30 éves férfi 200 repülési tapasztalattal 5 m/s-os egyenletes szélben PARAMOUNT–11 típusú tanuló ejtőernyővel repült együtt egy második felszállásos növendékkel. A vontatás tetőpontján nem tudta a kötelet leoldani, a növendék kormányozta az ejtőernyőt, amíg végülis sikerült a leoldót működtetni. Ez már 120 méteren történt. Sérülés nem történt.

Észrevétel: A vontatókötél leoldó beszorult, így a nyelve nem tudott kinyílni, amikor a kioldást végre akarták hajtani. Az óvatosság ellenére is előfordul ez, ha a felszállás előtt a zsinór laza és a csatot a felszállás előtt megrázzák.

36 éves férfi (oktató, 500 feletti repüléssel, D fokozatú) 23 éves 200 repüléses nővel PARAMOUNT 11 típusú ejtőernyővel párosan repült 2–4 m/s-os szélben. A növendék az ejtőernyőt leszállási üzemmódban tartotta, majd érintette a földet. Az helyett, hogy el-tartott kézzel leguggolt volna, terpeszállásban esett el a kezére. Kéztörést szenvedett el.

Észrevétel: Két ember repülése esetén a leszállás problémás lehet. A földetéréskor a növendéknek előre kell lépnie, hogy helyet csináljon a másiknak.

Fordította: Szirmák Sz.

PO–9 3. SZÉRIA

(Krilja Rogyinü 1987. No. 6.)

A PO–9, 2. szériájú ejtőernyőrendszer használatánál előfordult a kupola nyílásának késése, amely a nyíláskésleltető szalaggal volt kapcsolatban. A nyíláskésleltető szalag, mint ismert, az ejtőernyőkupola nyílási folyamatának lassítására és a nyílási terhelés csökkentésére szolgál, amely terhelés a sportolóra hat az ejtőernyőnyíláskor. A szalag a kupola szélére varrt karikákon halad át és a kihúzóernyőhöz csatlakozik.

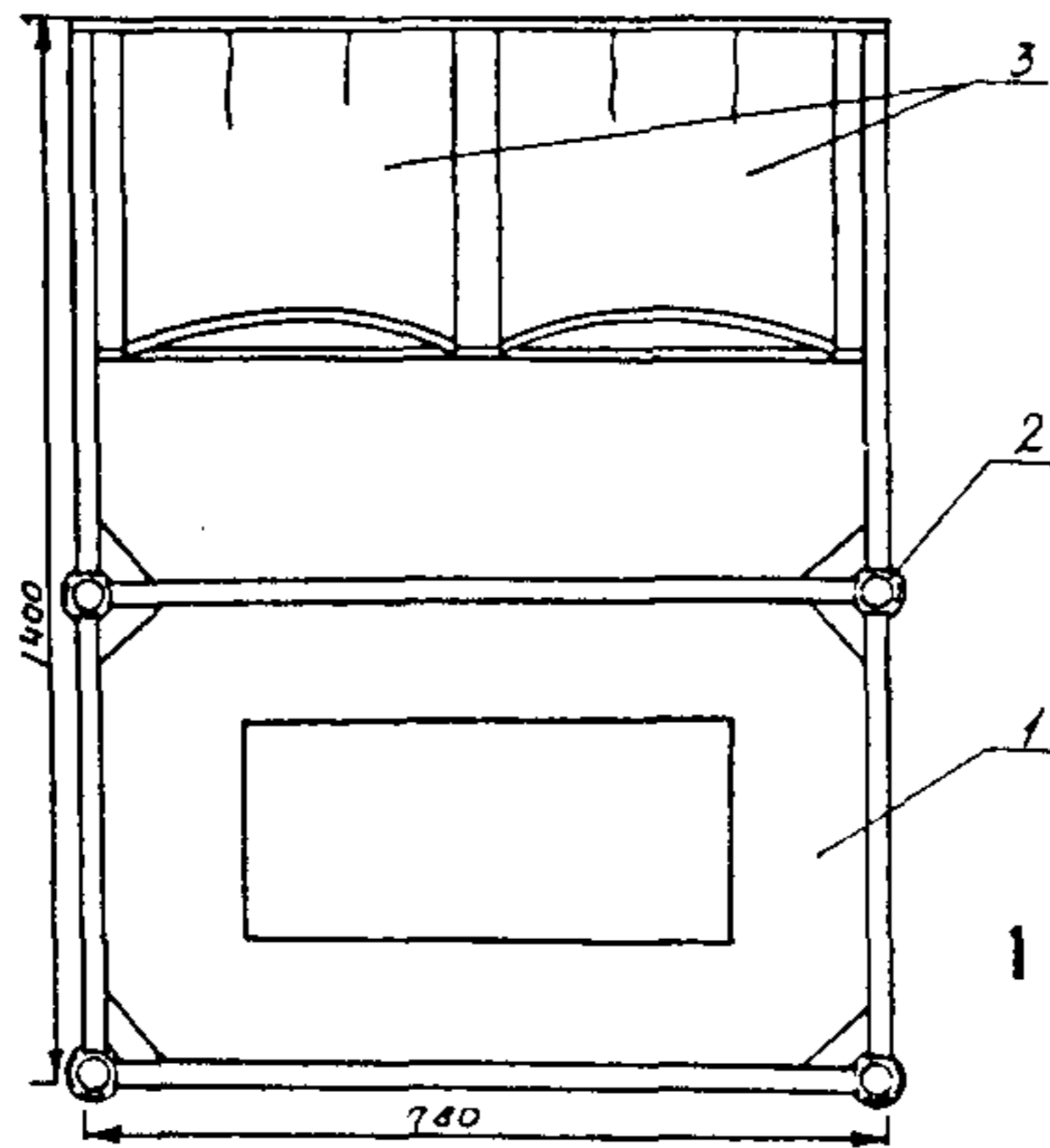
Az ejtőernyő működési hibájának említett módja általában az előírások be nem tartásából indul ki. Például, a földetérés után esőben, vagy nedves időben a homokkörben a sportoló szárítás nélkül hajtogatja össze az ejtőernyőjét. A nyíláskésleltető szalag a rajta ragadt homokkal nagyobb súrlódási ellenállást ad, ez aztán a kupola összefogásához, stb. vezet.

Ezért kidolgozásra került az ejtőernyő nyílásának újfajta késleltetési rendszere (1. számú ábra). Ez az eszköz négyszögletes alakú anyagból készült négy ponyvakarikával a zsinórok számára, s az egyik oldalán két zsebbel rendelkező résszel. Ez a kupola belépőéléhez kerül hajtogatáskor.

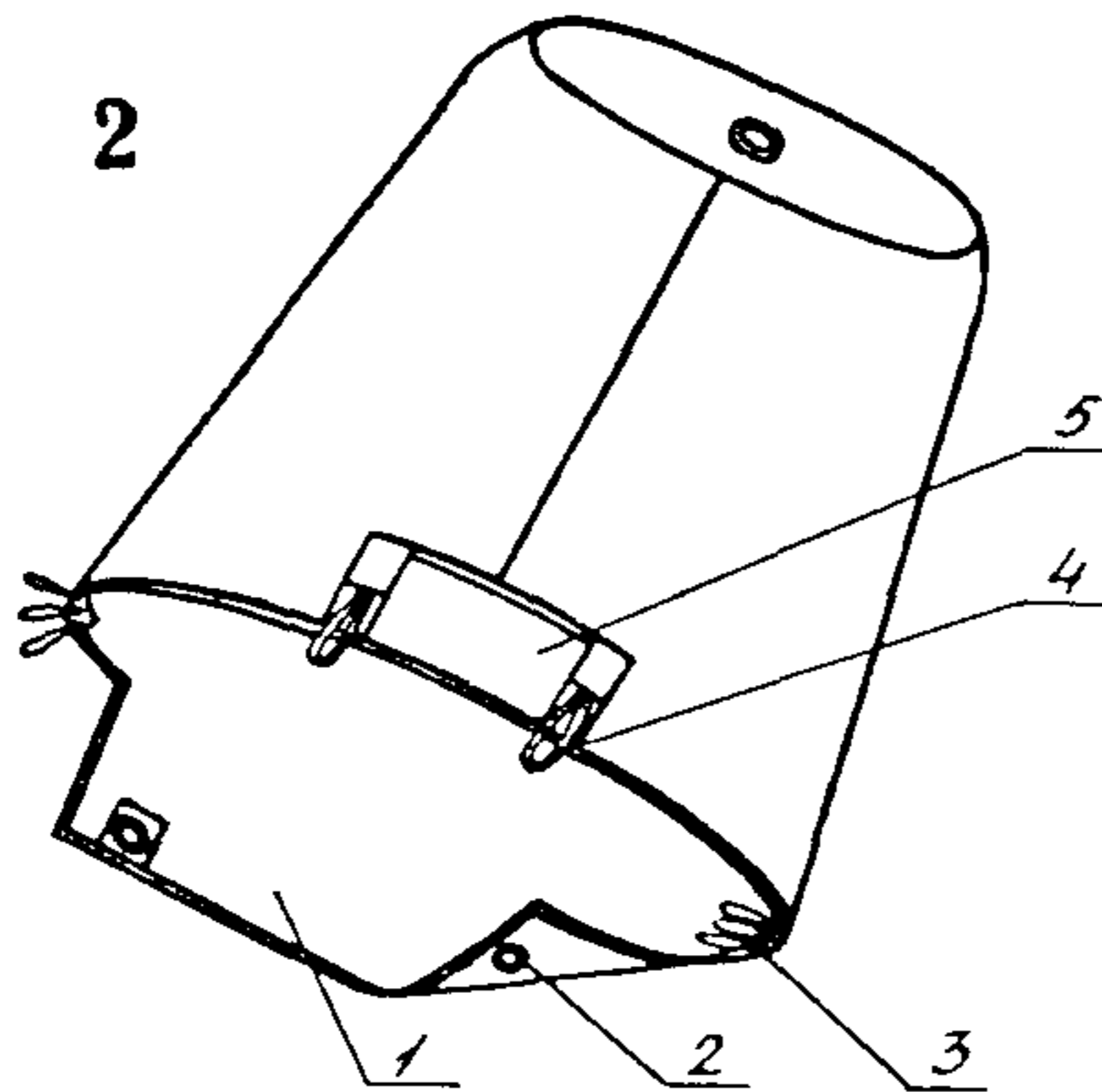
A gépelhagyás és a kézikieldő meghúzása után a nyíláskésleltető lap zsebekkel ellátott oldala beborítja az ejtőernyőkupola beömlő nyílásait, ezzel meggátolja a levegő azonnali beáramlását.

A légáramlat hatására, amely a nyíláskésleltető lap ponyvakarikák közötti nagyobb légáteresztőképességű betétanyagára hat, a kupola részlegesen feltöltődik és a nyíláskésleltető lap lecsúszik a zsinórokon a hevedervégekhez, miáltal csökkenti a nyílás pillanatában fellépő dinamikus terhelést.

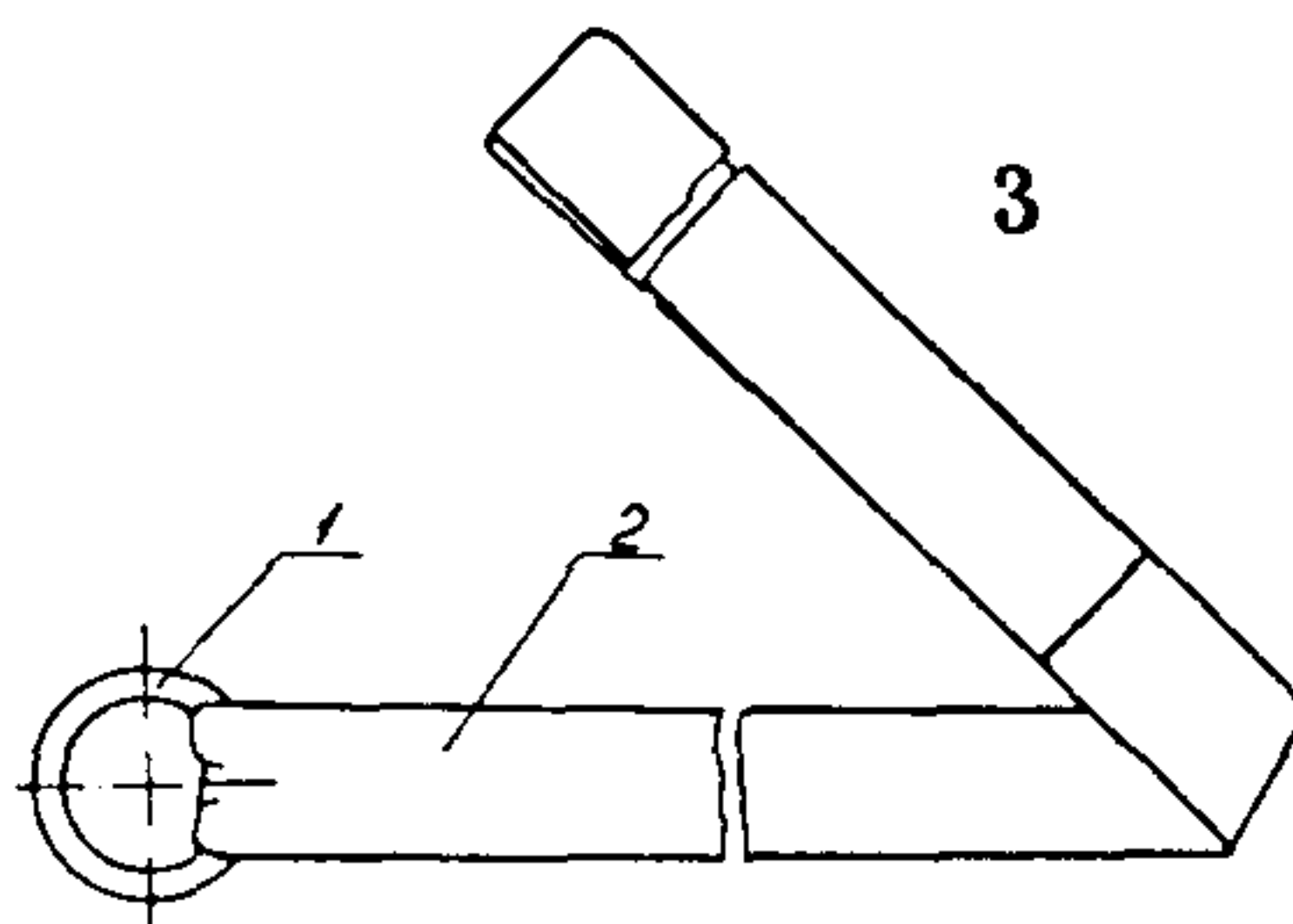
Abból a célból, hogy lecsökkenjen az új rendszerre való átalakításhoz szükséges idő, a kiképzési egységeknél célszerű az átalakítást elvégezni. Az átalakításhoz a következők kellnek: nyíláskésleltető lap (1. számú ábra), belépőzsák (2. számú ábra), csatolótag (3. számú ábra), két irányító zsinór (4. számú ábra), két irányítófogantyú (5. számú ábra), 2900 mm hosszú LTKP–15–185 szalag, 800 mm hosszú LTKP–54–110 szalag, 400 mm hosszú tépőzár, 6400 mm hosszú ST.szvm–4–450 (vagy STL 7–200) zsinór, 3–OSZT gyűrű, négy darab 5–OSZT gyűrű, cérna és segédeszköz (ceruza, olló, fémvonalzó, mérőszalag, varrógép).



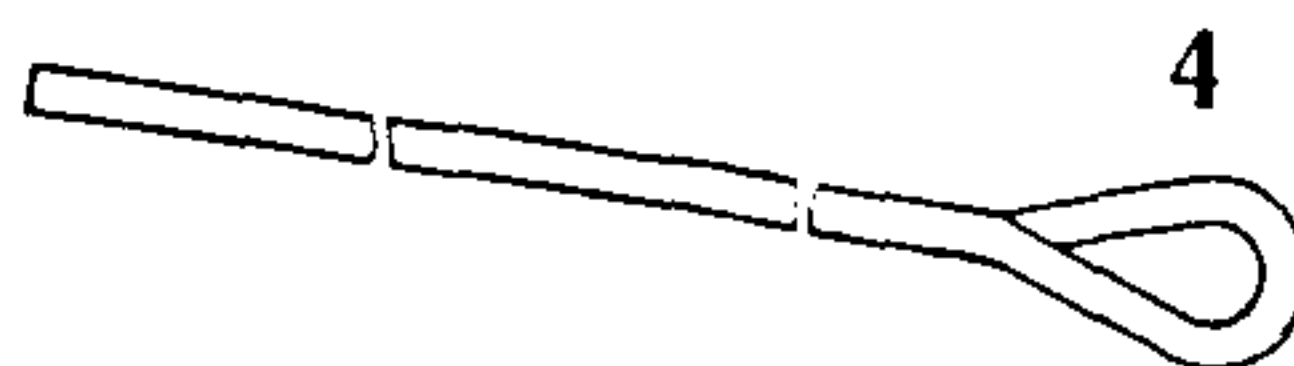
1. sz. ábra
Nyílaskésleltető lap. 1—lap, 2—ponyvakarika, 3—légzseb.



2. sz. ábra
Belsőzsák. 1—zárófedél, 2—ponyvakarika, 3—hurok, 4—fülecs, 5—zseb.



3. sz. ábra
Csatolótag. 1—gyűrű, 2—szalag.



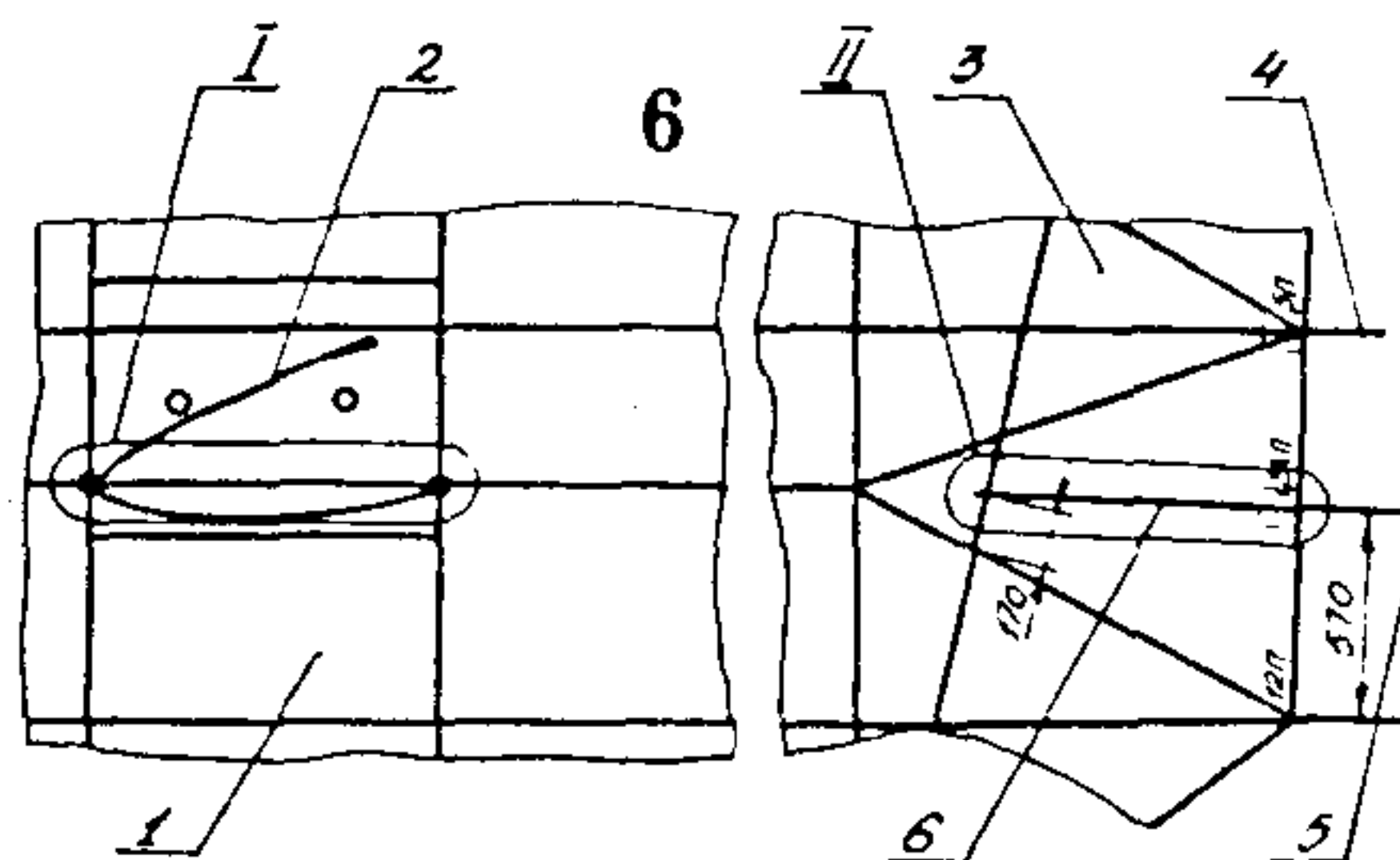
4. sz. ábra
Irányítózsínór



5. sz. ábra
Irányító fogantyú.

Az átalakítási munkát a következő módon kell elvégezni:

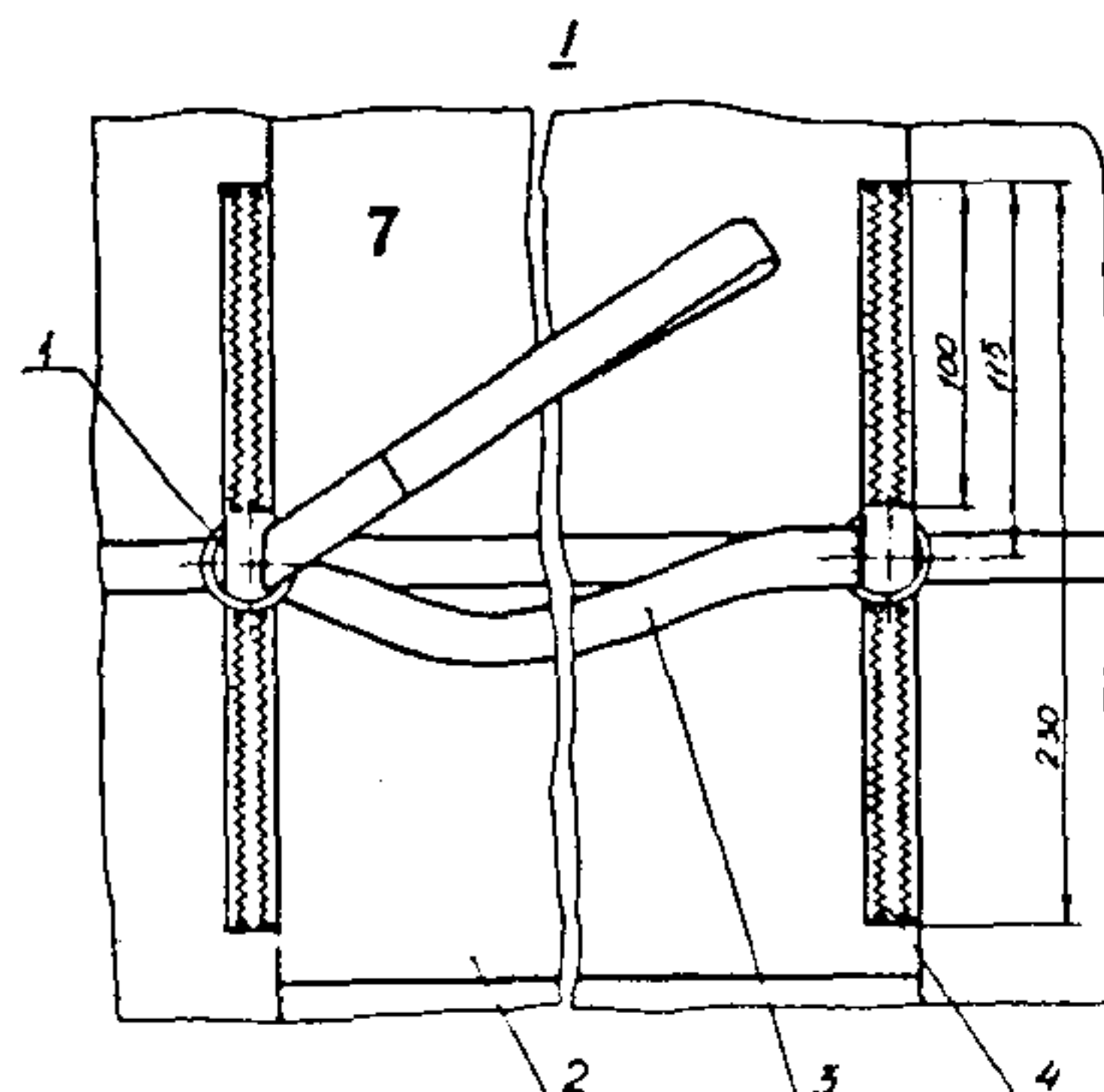
1. Vegyük le a kisernyőt.
2. Bontsuk meg a nyíláskésleltető zsinór rögzítését és távolítsuk el azt.
3. Bontsuk le a blesőzsákot, a zsinórokon lévő gyapot védőhuzatot, a nyíláskésleltető gyűrűket rögzítő szalagokat körben az egész kupolán, a segítőzsinórt a hevedervégről.
4. Oldjuk meg az irányítózsínór csomóját és vegyük le az irányítófogantyúkat, bontsuk fel az irányítózsínórokat rögzítő cikk-cakk varrásokat és a segéd-irányítózsínórokról vegyük le, majd bontsuk fel a rögzítését a kupola kilépőélén.
5. Bontsuk fel a hevedervégeken a D-csatokat rögzítő áthajtásnál a cikk-cakk varrásokat, de közben a zsinórokat hagyjuk a D-csatokon rajta.



6. sz. ábra

Az egyes részek elhelyezése az ejtőernyőkupolán. 1—a kupola felső felülete, 2—csatolótag (3.sz. ábra), 3—a kupola oldala, 4—az 5P (5. jobb) zsinór, 5—a 12AP (12a. jobb) zsinór, 6—erősítőszalag, I.—a 7. sz. ábra szerint, II.—a 9. sz. ábra szerint.

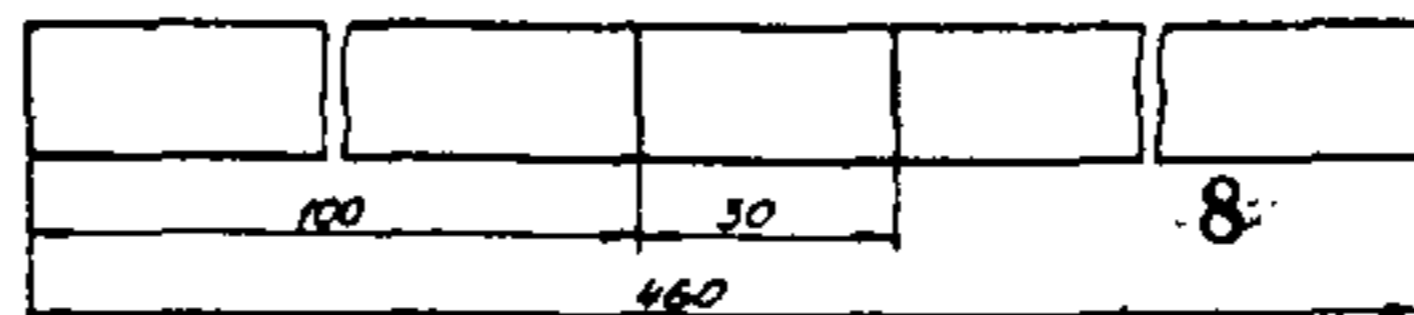
6. A kupola felső részén varrjuk fel két cikk-cakk varrással a két LTKP-15-185 szalagot a 3-OSZT gyűrűvel és a 3. számú ábra szerinti csatolótaggal. (7. számú ábra).



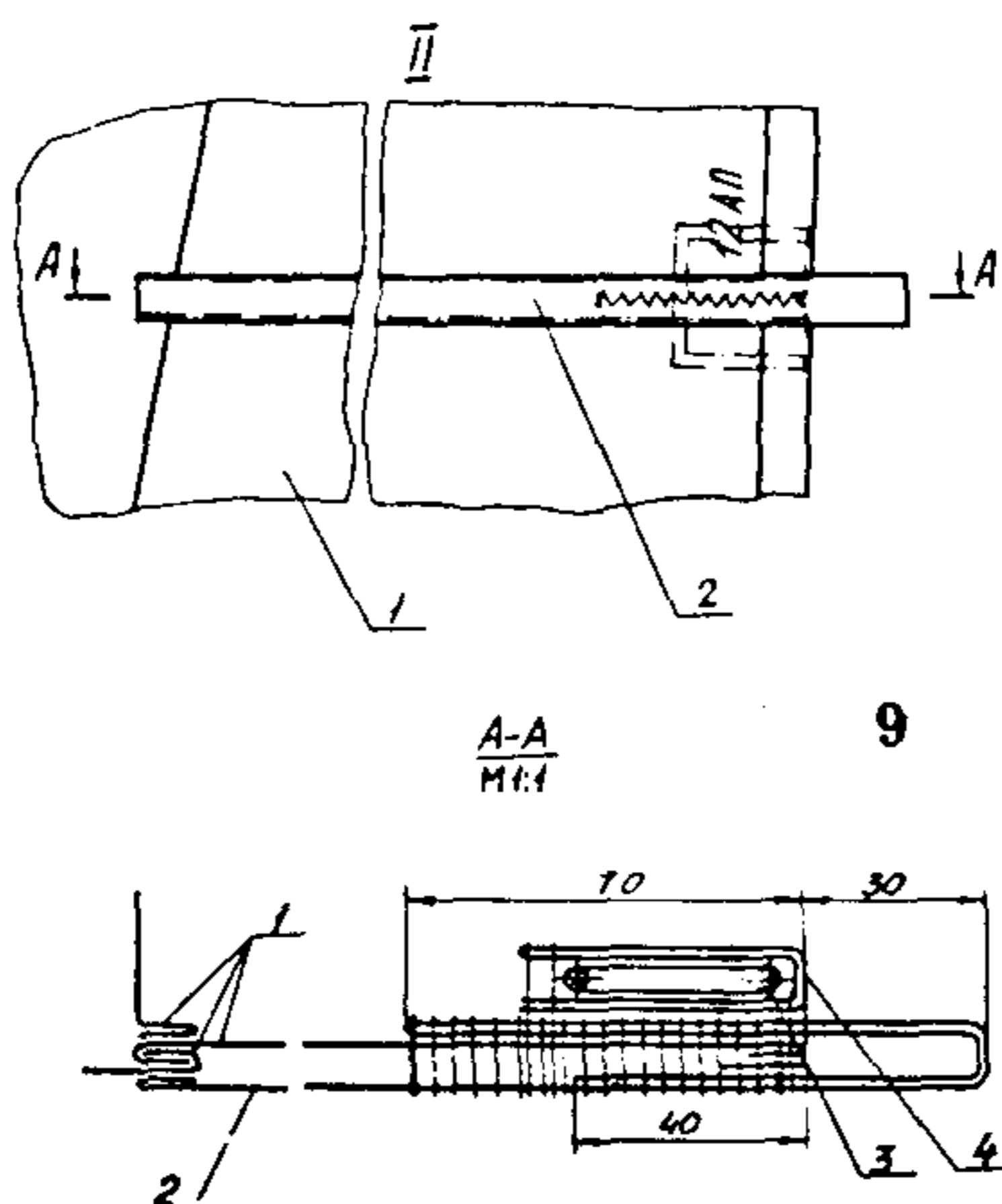
7. sz. ábra.

A csatolótag elhelyezése a kupola felső részén. 1-3 OSZT gyűrű, 2—a kupola felső része, 3—csatolótag (3. sz. ábra), 4—szalag.

7. A kupola oldalára (stabilizátorra) az 5. és 12. számú zsinórok között, a külső oldalon tegyünk jelzést, varrjuk fel ide az LTKP15–185 szalagból a 12/a. számú zsinór részére a csatlakozó hurkot (6. számú ábra). Az erősítőszalagot a 9. számú ábrán bemutatott módon kell felvarrni és az anyaghoz erősíteni 70 mm hosszan, cikk-cakk varrással.



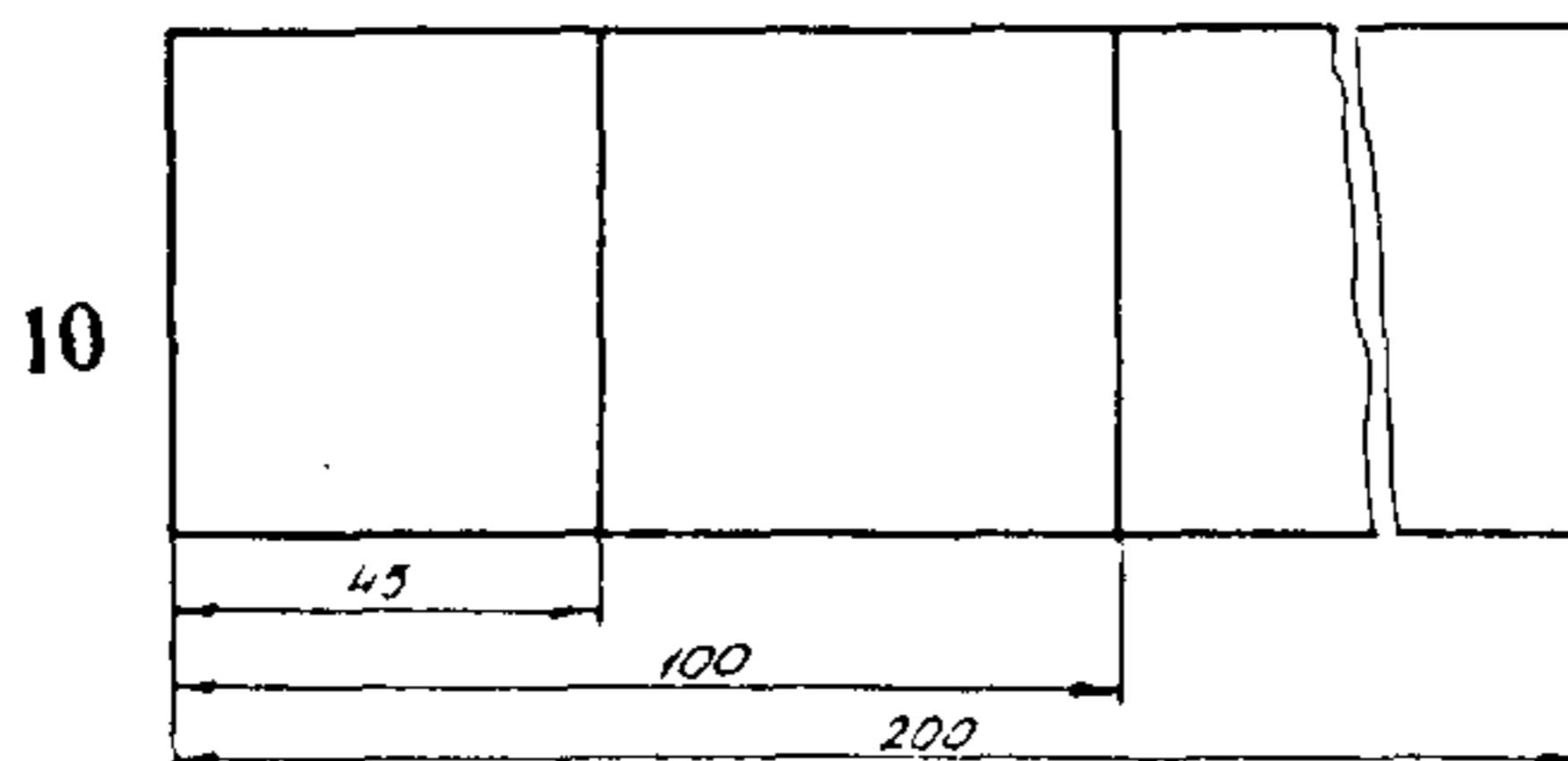
8. sz. ábra
Az erősítő szalag méretei.



9. sz. ábra

- A 12a. számú kiegészítő zsinór csatlakozásának (erősítőszalagjának) elhelyezése. 1 – a kupola oldala (stabilizátorlap), 2 – erősítőszalag (8. számú ábra szerinti méretekkel), 3 – gyűrű, 4 – szalag-zseb.

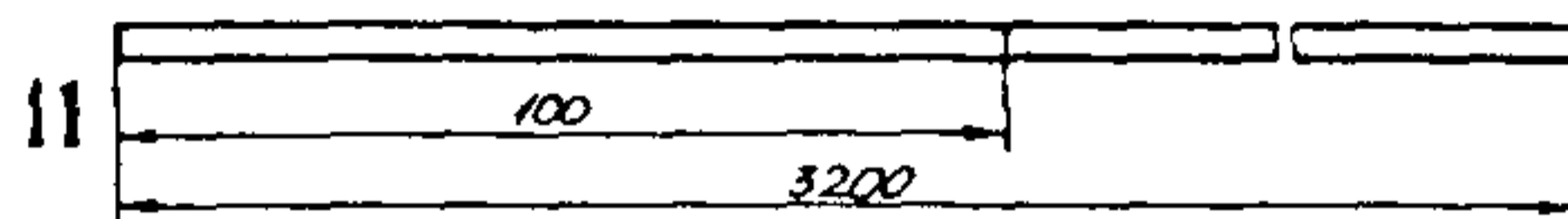
8. A kupola oldalára (stabilizátorokra) az 5. számú és a 12a. számú zsinóroknál, a belső oldalra varrjunk zsebet LTKP–54–110 szalagból, kétszer összehajtva az 5–OSZT gyűrűk elhelyezése céljából. (Lásd: 9. számú ábrát és a szalag méreteit tartalmazó 10. számú ábrát.)



10. sz. ábra

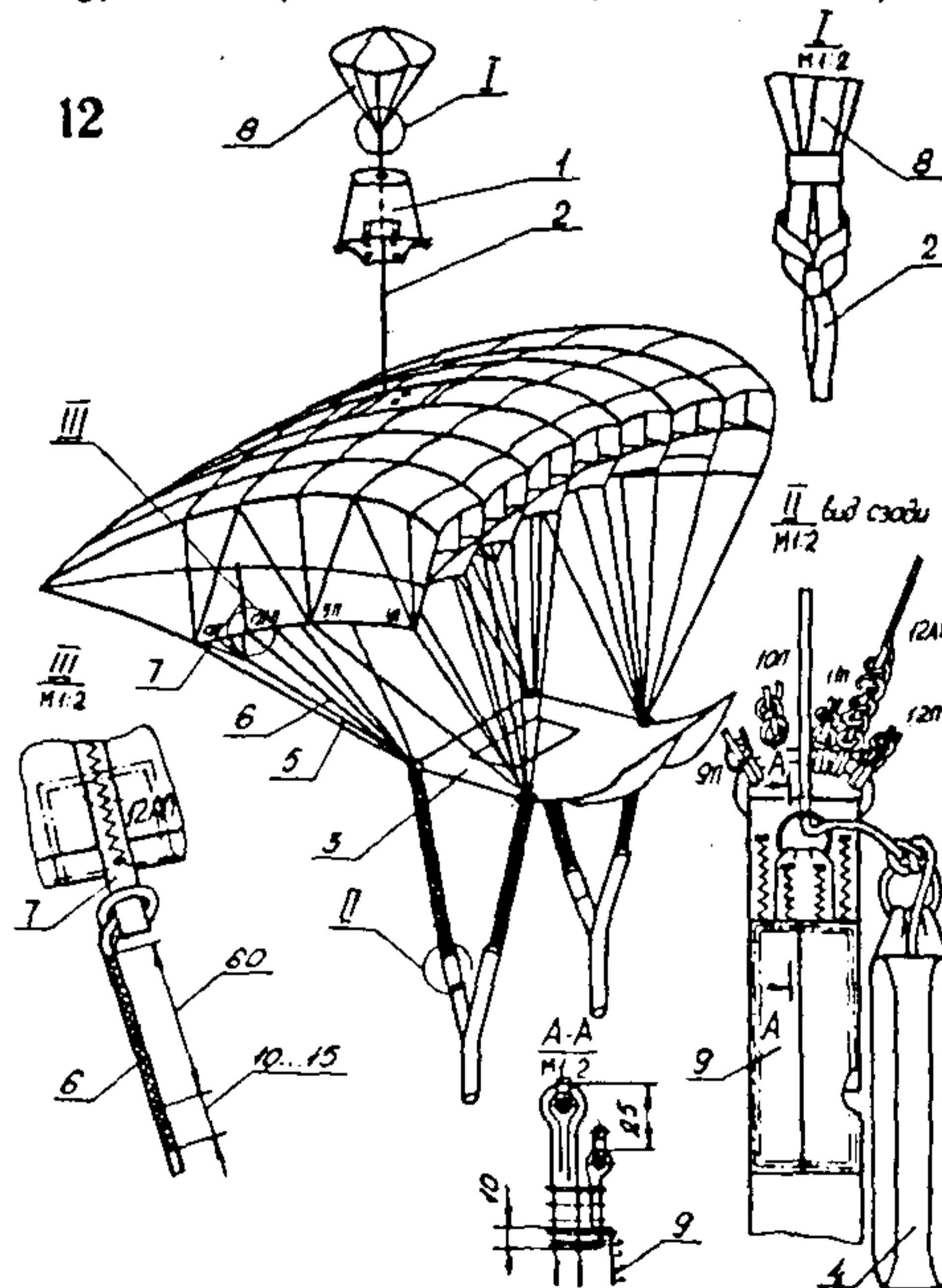
Az LTKP–54–110 szalag (ütközőgyűrű zseb) méretei.

9. Készítsük el az irányítózinórt – rögzítsük a végét a kupola kilépőélén, a segéd-irányítózinóron lévő hurokban és rögzítsük cikk-cakk öltéssel (30+5 öltés 100 mm hosszon), mint előtte volt.
10. Tegyük fel a 12a. számú zsinórokat (méretei a 11. számú ábrán) egyenes hurokkal az oldalborítón lévő hurokba és a végét rögzítsük cikk-cakk öltéssel, 10–15 mm-es túlfutással (Lásd a 12. számú ábra III. részletét), majd a másik végét kössük csomóval a hátsó heveder D-csatjához (12. számú ábra, II. részlet), kb. 14,7 N erővel (1,5 kg) meghúzva minden csomót, kézzel, majd kézzel, kettőzött szállal varrjuk le, legalább öt öltéssel. A zsinór hosszát a D-csattól az oldallap kupolabordánál lévő varratáig ellenőrizzük – a 12a. számú zsinór kész hossza 3100 mm legyen.



11. sz. ábra
A12a. számú zsinórok méretei.

11. Helyezzük fel a nyíláskésleltető lapot – úgy hajtsuk ezt végre, hogy a légzsebek mellső oldalon lefelé legyenek, a D-csatok felé, s fűzzük át rajtuk a zsinórokat a D-csatokkal együtt, majd az irányító zsinórokat is (ez utóbbiakat a hátsó ponyvakarikákon). A hevederzet szabad végeit bujtassuk be a D-csatokba és az irányítózinór vezető gyűrűk szalagjával együtt cikk-cakk öltéssel varrjuk meg. A cikk-cakk öltés sűrűsége: 24+4 tűzés 100 mm-en), majd varrjuk fel a két, egyesített tépőzár darabot is (12. számú ábra, II. részlet.)



12. sz. ábra

A PO-9 3. szériájú ejtőernyő sémája. 1–belsőszak, 2–csatolótag, 3–csúszólap, 4–irányító foganytú, 5–irányító zsinór, 6–12AP zsinór, 7–erősítőszalag, 8–nyitóernyő, 9–tépőzár. I. –a kisernyő csatlakoztatása, II.–a hevedervég a D-csattól, III. –12AP zsinór csatlakozása.

12. Fűzzük át az irányítózsínórok végeit a hevedervégen lévő vezetőgyűrűn és kössük rá egyszerű csomóval az irányítófogantyúkra (L. 12. számú ábra, II. részlet) a segédírányítózsínóroktól 1600 mm-re lévő bejelöléshez.
13. Helyezzük fel a belsőzsákot és a kisernyőt – a csatolótagot húzzuk át a kupola tetejére felvarrt gyűrűn, majd húzzuk át a belsőzsák fenekén lévő lyukon és hurkoljuk fel a kisernyőt rá (L. 12. számú ábra I. részlet).

Az ejtőernyő nyíláskésleltetési rendszerének átalakítása nem bonyolult, nem vesz igénybe 3,5 óránál több időt. Az átalakítás után az ejtőernyő PO–9 3. szériájává válik.

Fordította: K. S.

N. Dwyer: EJTŐERNYŐ-KÉT EMBER SZÁMÁRA

(Parachutist 1986. No. 7.)

– A tandem ejtőernyős ugrás – mondta az egyik ugróterület tulajdonosa – talán a legnépszerűbb dolog, amely az elmúlt 23 év alatt történt a sportunkban, amióta ebben tevékenykedem.

Nem áll egyedül a véleményével, még akkor is, ha a két-személyes ejtőernyőt csak két éve kezdték el csinálni – ezt az egész világ dicsőíti.

Több ugróterület üzemeltető olyan nagy bizalommal van a tandem ugrás iránt, hogy édesanyjukat is elvitték egy tandem-utazásra. Ezt senki sem gondolta volna annakidején, amikor bekötött-, vagy felgyorsított szabadeső kiképzést végeztek.

– Ki kell hangsúlyozni, hogy semmiféle sérülésünk nem volt azóta, mióta tavaly megkezdtük ezt a programot – mondja egyikük. Amikor átálltunk a tandem kiképzésre, két végzős, bekötött tanulónk volt és amíg ők le nem értek, olyan ideges voltam, mint egy macska. Szert tettem egy tandem oktatóra, akinek már 1800 ugrása volt, s rábízhattam a tanulóimat. Ha valami rosszul menne, bíztam abban, hogy képes megalapozottan elbánni a helyzettel.

A biztonság és felelősség miatt, nem beszélve a tökéletesebb kiképzésről, lehet, hogy a kezdők egyszerű kiugratása ugyanolyan törvénytelené válik, mint egy repülőgép, vagy egy autó vezetése „két-kormányos” kiképzés nélkül.

A páros oktatás irányába az első lépés a felgyorsított szabadeső kiképzési program volt. Ezzel szemben a tandem-ugrás igazán páros, mert nemcsak szabadesés közben, de a kupola alatt is együtt utazik az oktató a növendékkel.

Két, tandem-ejtőernyő gyártó jelenleg vizsgálják tandem-felszereléseiket, miközben egy felmentés van folyamatban a légügyi hatóság részéről. Erre a felmentésre azért van szükség, mert a légügyi hatósági szabály azt mondja ki, hogy „semmiféle légi jármű parancsnoka nem engedhet meg senkinek ejtőernyős ugrást a légi járművéből, hacsak az illető személy nem visel egy hevederzetet két ejtőernyővel.”

A gyártók úgy érzik, a légügyi hatóság ki fogja egészíteni ezt az előírást úgy, hogy „...vagy jóváhagyott kettős hevederzetet, kettős ejtőernyőrendszert szándékos ejtőernyősugrás esetére.” És ezzel a tandem-ugrás törvényessé válhat.

Az egyik gyártó elmondta, hogy 150 tandemfelszerelésével több, mint 10 000 ugrást hajtottak végre és mindeössze csak két sérülést jelentettek – egy bokatorést és egy lábficamot. Mindkét sérülés az utasoknál történt – de az utolsó hat hónapban semmiféle sérülés nem történt. A másik gyártó (Strong) tandem rendszere ugyancsak sikeres, jelenleg kb. 45 felszerelése üzemel, főképpen az Egyesült Államokban, de Európában, Dél-Afrikában és Dél-Amerikában is. Kb. 170 tandem pilótát képeztek már ki – 1984-ben két tandem pilóta törte a lábát – és úgy számolják, tavaly (1985-ben) több, mint 3000 ugrást hajtottak végre sérülés nélkül. Noha Strong felszereléssel volt három tartalékejtőernyő nyitás, főejtőernyő nem károsodott 2100 ugráson keresztül.

– Amikor egy rendszert eladunk – mondja Strong – a fő- és tartalékejtőernyőt már beugrotta egy pilóta, aki az utas szimulációjaként 45 kg homokzsákot visz magával. Az ugrásnál ellenőrizzük, hogy mindegyik ejtőernyő rendben nyílik-e, egyenesen repül-e és rendben lebeg-e ki.

Az eddigi tapasztalatok alapján a légügyi hatóság a következőkben korlátozta a tandem felszerelések használatát: csak kiképzésre szabad használni (bemutatón nem) és csak megfelelő kiképzési terület felett, továbbá 18 év alatti utas nem lehet.

– Irónikus, hogy valaki 16 éves korában ugorhat szülői beleegyezéssel bekötött ugrást – mondja Strong – de 18 éves koráig nem hajthat végre tandem ugrást. Én úgy vélem, a tandem sokkal biztonságosabb, mint a bekötött.

A tandem felszerelés nagyon fontos része, a mindkét gyártó által alkalmazott stabilizátor ejtőernyő (valamivel nagyobb méretű, mint egy nyitóernyő), amely a kiugrás után 5–10 másodperccel nyílik ki. Ez a stabilizátor-ejtőernyő lelassítja a páros test zuhanását 80 m/s-ról (288 km/ó) 49 m/s-ra (176 km/ó). Ez a sebesség előnyösebb a felszerelésnek, a tanulónak és a pilótának egyaránt, úgy a nyitási terhelés, mint a szabadesési idő tekintetében. Nyitáskor elválnak a stabilizátorernyő és mint kisernyő nyitja a főejtőernyő tokját.

A kormányzáshoz szükséges nagy erő mindkét gyártónál probléma volt: – Nem találtam semmi problémát a Strong-rendszeren rendes irányításnál – mondta az egyik oktató – azonban egy erősebb fordulónál már kérni kellett a tanuló segítségét.

A Relatív Workshop tandem kupoláinál az irányítózsínór terhelése 25 %-kal csökkentve lett a korábbi modellekhez képest.

A tandem ugrás a tengeren túl is nagy népszerűsége tette szert. Az ausztráliai és kanadai légügyi hatóság is jóváhagyta a tandem ejtőernyő használatát, az NSZK-ban Skydive Kangaroo néven egy új szövetség jött létre.

A gyártók mindenhol várják a problémákról a tájékoztatást. Például, amikor egy Strong-felszerelésnél stabilizátorernyő meghibásodás volt, azt telefonon közölték és azonnal megküldték a változtatásokat mindenhol, ahol a nyilvántartásuk szerint tandem felszerelés volt, egy héten belül minden felszerelést megváltoztattak.

A legtöbb tandem-ugrás hosszabb késleltetésű: a pilóta belobbantja a tok alján elhelyezett stabilizátorernyőt – és ez a „szabadesés” addig folytatódik, amíg ki nem oldja aztán a stabilizátort. A Relatív Workshop modelljén a stabilizátorernyőt csak a pilóta kezeli, a belobbantást és az elengedést – fogantyúval – ő végzi, a tanuló nem fér hozzá.

Strong stabilizátora is a tok alján lévő zsebben van, egy sodronyos kioldóval lehet kiszabadítani, amely két fogantyúhoz vezet: a pilótához és a tanulóhoz – akármelyikük elindíthatja.

Strong stabilizátorernyője háromnegyed-gömb alakú, 122 cm átmérőjű és ballonszerűen fújódik fel. Ezzel a tandem-pár kb. 45–49 m/s-os sebességgel halad, ez egy kicsivel kevesebb, mint a szóló kritikus sebesség.

– Nem javaslok így FU-t – mondja Strong – Habár csináljuk, főleg fotózás miatt, de az ugrások legtöbbször a forgások, csúsztatás és egyéb manőverek oktatásával foglalkozik, valamint a kioldó meghúzásának gyakorlásával.

Strong szerint a legtöbb ugróterület két tandem-felszerelés meglétét tartja célszerűnek – a két rendszer négy embert jelent, ami egy kisebb gép felszállását jelenti – óránként két ugrást lehet a két felszereléssel végrehajtani.

Azt javasolják, hogy egy-egy tandem ugrásért 100 US \$-t kérjenek, így egy ugróterület két tandem felszereléssel gazdaságosan tud üzemelni és 10 bekötött felszerelést pótolni. Ezzel a tandem nemcsak olcsóbb, de gyorsabb és biztonságosabb is, amiáltal több tanuló folytatja az ejtőernyőzést.

Egy kényes probléma is felmerült a tandem ugrásoknál:

– Egy oktatótársammal együtt volt már olyan problémánk, hogy a tanuló megragadta a kezünket zuhanás közben.

Az én esetemben egy lány volt – nem túl erős – mindössze meg kellett kérnem, hogy zuhanás közben engedje el a kezemet, így meghúzhattam a kioldót. Ám egyik társam egy jól megtermett futbalistával akadt össze, aki elég erős volt – jó sok időbe került, amíg rá tudta venni a fickót, hogy elengedje a kezét.

A tandem pilótákkal szemben Strong azt a követelményt állítja, hogy az legalább 500 ugrással rendelkezzen (ebből 300 légcéllással), az ejtőernyős múltja legalább 3 éves legyen, D sportliszensszel, USPA oktató, vagy ugrásvezető minősítéssel bírjon. A tandempilóta kiképzési programja öt ugrásból áll: az elsőnél utas, aki működteti a stabilizátort és a főejterőnyőt, majd ezt követően pilótaként ugrik négyszer.

A tandemugrás messze meghaladja a sportejtőernyőzés kereteit. Igen hatékonyan használták fel ezt az ugrásfajtát magánpilóták vészhelyzetfelkészítésére, amikor azt tanították, hogyan kell a mentőejtőernyőt vészhelyzetben használni. Ám a tandem legnagyobb haszna az, hogy átlagos ember is képesé válik ejtőernyővel ugrani szorosan ellenőrzött körülmények között – ezt pedig sokan szeretnék megpróbálni.

– Egyedülálló módon lett nagyszámú jogász tandem-ugró, körülbelül a tanulóink 12 %-a közülük került ki. Ez azt jelenti, hogy a tandemugrás azon sportok közé került, amelyekkel jól lehet kereskedni, mint például a sieléssel, vagy a sportbuvárkodással. És ez jó jel az ejtőernyőzés számára.

Strong hiszi, hogy a tandemugrás segítségével kiküszöbölhető, vagy lecsökkenthető a bekötött-ugrás a kiképzésnél.

– Az első öt ugrásnál javaslom az alkalmazását – mondja. – Az első ugrás csak egy bevezető utazás lenne, a másodiktól az ötödikig pedig fokozatosan mind több feladatot kaphatna az utas zuhanás közben, mint például spirál végrehajtása, kioldó meghúzása. Lehet magasságellenőrzést és szimulált vészhelyzetet is gyakorolni a kupola alatt, sőt szimulált leoldást is. És minden tanuló végez ejtőernyő-irányítást.

Strong tanulóit a hatodik ugrásnál – hasonló felszereléssel – már szóló ugrást végeznek, kisebb stabilizátorral:

– A stabilizátorernyők bekötőköteles nyitásúak, azonnal működnek a gépelhagyás után. Egy biztosítókészülék is van, amely elengedi a stabilizátort, ha a tanuló nem húzza meg időben a kioldót. Ám az összes ugrásnál – kivéve az elsőt – nekik kell meghúzniuk a kioldót. Így tehát az ugrásvezetők igen nagy biztonsággal tudják, hogy az illető képes-e nyitni minden probléma nélkül.

A másik gyártó által szervezett tanfolyam, az első ugrás előtt mindössze 20 percig tart és az első ugrásnál csak a testhelyzetére kell a tanulónak koncentrálnia és élvezni a szokatlan helyzetet. Ezután jön egy ejtőernyőirányítási tanfolyam, amely kb. két óra hosszat tart a második tandemugrás előtt. Akkor kerül sor a második ugrásra, ha a tanuló már megtanulta, hogyan repüljön az ejtőernyővel.

E két tandem ugrást már felgyorsított szabadeső tanfolyam követhetné, hiszen az ugró már a második ugrásánál bebizonyíthatja, hogy képes a kioldó meghúzására.

A Relative Workshop elnöke érdekes történetet mond el, hogyan indult el a tandem ugrás Ausztráliában:

– Az Ausztrál kormány sportbizottsága meghívott, hogy tanítsak egy tandem-tanfolyamot. Az ottani légügyi hatóság sportrepülő felügyelője ugrott már, de ennek vagy tíz éve és nem tudta eldönteni, engedélyezzék-e ezt az ugrást, vagy sem. Azt mondták nekem hogy nem dönt addig, amíg nem ugrik. Így tehát, ugyanabba a szobába tettek engem, amelyben a fickó lakott, így néhány napig beszélhettem vele. Ekkor a többiek gyakorlatilag guzsbakötötték a tagot, rámkapcsolták, hogy végezzünk egy tandem ugrást. Az ugrás igazán jól ment. Körülbelül félúton lefelé, hozzámfordult és azt mondta: ha leérünk, megtiltok minden más kiképzési formát a tandem kivül!

A földetérés után azonnal aláírta a tandemugrást legalizáló papírt.

Fordította: Szuszékos M.

G.Thompson: ELSŐ FELSZERELÉSÜNK KIVÁLASZTÁSA

(Parachutist 1986. No. 7.)

Ha még tanuló vagy, illetve éppen kikerültél ebből a státusból, s elindulsz az első felszerelésed megvásárlására, valószínűleg ismeretlen fogalmak útvesztőjével találod magadat szemközt: fesztáv, húr-oldalviszony, teljes felület, siklószám, leoldási lehetőségek, stb.

Hogyan választhatod ki a megfelelő felszerelést magadnak?

E cikk legnagyobbbrészt a hevederzet-tok rendszerrel kíván inkább foglalkozni, de szó lesz még az új és használt felszerelésekről is.

De leginkább az első szempont az, amikor új felszerelést vásárolunk magunknak, mennyit tudunk erre fordítani? Ez fogja aztán azt befolyásolni, hogy újat, vagy használtat veszünk.

Új kupolánk...

Egy új főejtőernyő vásárlásánál a legfontosabb talán az, hogy milyen ugrásfajttal kívánunk foglalkozni? Ha célbaugárst akarunk folytatni, akkor beszéljünk akármelyik célugróval, milyen ejtőernyőt javasol? Valószínűleg általában egy viszonylag nagyméretű ejtőernyőt ajánl, amelynek kedvező a süllyedési sebessége és stabil marad erős fékezésben is. KFU-hoz ennek az ugrásfajtnak a rajongói adhatnak jótanácsot, figyelembevéve a sajátos nézőpontjukat. Az ő javaslatukra valószínűleg olyan kupolát választunk majd, amelynek legalább középen, elől nincsenek Y zsinórjai, mert ez a másik ugró számára a legjobb elakadási hely.

Ha inkább FU-t tervezünk majd végrehajtani, akkor valószínűleg egy kistömegű kupolát választunk, ami kicsire hajtogatható még. (Ám ne áldozzuk fel a testtömegünkhöz szükséges felületet a kis méretre törekedve!) Ugyanez a kupola elég lapos siklási szöggel (jó siklószámmal) rendelkezzen, hogy a szokásos elugratásokból is visszatudjunk térni a repülőtérre.

A főejtőernyők kiválasztásánál helyes dolog az oktatónkkal beszélni, hiszen ő ismeri a teljesítményünket, azt a képességünket is el tudja bírálni, képesek leszünk-e légcéllás ejtőernyővel bánni. A légcéllás kupola méretének megválasztásánál egy jó elsődleges szabály a kezdő pilóta számára, hogy az ejtőernyő a testtömegét +33 kg-t hordozza, azaz egy 67,5 kg-s ugró kupolája kb. 21 m²-es legyen. (Az ejtőernyőkupola felületi terhelése a plusz 33 kg figyelembevételével mintegy 4,5–5 daN/m² – 45–50 Pa -- legyen.)

Szempontra még B.Dause cikke (Ejtőernyős Tájékoztató 1985. évi 6. szám, 24–25. oldal), melyben a szerző rámutat arra, hogy nem szabad engedményt tenni a biztonság rovására a legkisebb, legkönnyebb ejtőernyő keresésével. Néha sokkal okosabb dolog egy kicsivel nagyobb kupolával foglalkozni, ha kellemesebb, lágyabb földetérést ígér az.

Amikor a tartalékejtőernyőket vesszük szemügyre, az első problémánk az, milyen legyen: körkupolás, vagy légcéllás? Erről ugyancsak az oktatónkkal beszéljünk s mérlegeljük néhány tapasztalt ugró véleményét is. Itt ismét ne essünk kísértésbe a tömeg és térfogat megtakarítása érdekében, mert könnyen olyan tartalékejtőernyőt szerzünk be, amely kicsi a tömegünkhöz. (Minden ugrónak csak egy „futóműve” van, ne törjük el a sajátunkat!)

Vannak remek, kicsi tartalékejtőernyők – körkupolásak és légcéllások egyaránt, könnyűek és kicsire hajtogathatók. A körkupolás- és légcéllás tartalékejtőernyő kiválasztásához jó segítséget nyújthat Ch. Penny cikke (Ejtőernyős Tájékoztató 1986. évi 3. szám 8–11 oldal.).

...és egy hely, ahol összeszedjük.

Ha új hevederzet és tok vásárlására is gondolunk, akkor nézzünk körül egy ugróterületünkön, keressük meg azokat, amelyek vonzanak minket. Beszéljünk ezek tulajdonosaival, szeretik-e a felszerelésüket, s kérdezzünk meg tapasztaltabb ugrókat, milyen felszerelést vennének, ha meg akarnák változtatni – és miért?

Beszéljünk a hajtogatóval az általunk kiszemelt tokról-hevederzetről, s ne csak kérjük ki, de vegyük is figyelembe a véleményüket.

Ha pedig egyszer már döntöttünk a megfelelő rendszer mellett, szerezzünk be egy rendelési űrlapot a gyártótól, vagy az eladótól, tanulmányozzuk a felsorolt lehetőségeket. A legtöbb gyártó többféle kupolát, leoldórendszert ajánl. Melyik jobb számunkra? Másik fontos probléma a különböző alakú tartalékejtőernyő kioldó. A kicsi „D” alakú és háromszögalakú fogantyúk „elakadás állóbbak”, mint mások. A legtöbb gyártó felhagyott már az üvegszálás, a műanyag és a „nyalóka” (Blast Handle – L. Ejtőernyős Tájékoztató 1979. évi 6. szám 7. oldalán, az 1980. évi 3. szám 10. oldalán megjelent cikkeket) fogantyúk gyártásával – ezeket, mint nem biztonságosakat számítják.

A hevederzet lehet „belépős”, de ajánlatosabb a becsatolható lábheveder. A gyártók többsége csak egyféle nyitási lehetőséget ajánl, de vegyük figyelembe a kioldófogantyús-, a kidobókisernyős és kihúzó-kisernyős megoldásokat.

Mindezekkel a kérdésekkel a hajtogatóhoz és az oktatóhoz kell fordulni, ők lehetnek a kiválasztásnál a legnagyobb segítségünkre.

Most már, hogy mindent megválasztottunk, itt az idő, hogy sok ugró által a legfontosabbnak tekintett kérdéssel is foglalkozzunk: milyen legyen a színe?

Egy módszer arra, hogy a színről döntést hozzunk az az, hogy elmegyünk, veszünk mindenféle színű filctollat, szerzünk egy kupolatok színezési táblázatot (rendszerint a gyártótól szerezhető be) és elkezdjük kiszínezni – közben piszkáljuk a környezetünket is, hogy segítsenek dönteni.

Ha egyszer túl vagyunk a szín-problémán, keressük meg a gyártót, vagy kereskedőt, ki adja olcsóbban. Gondoskodjunk azonban arról, hogy a hevederzet-tok gyártója pontosan tudja, milyen kupolát akarunk majd használni, mert a tok méretezése kritikus.

Használt felszerelés

Ha a tanuló és oktatóugrások pénzügyi kihatásai miatt úgy érezzük, képtelenek vagyunk vadonatúj felszerelést vásárolni, ne essünk kétségbe. Számos jó, használt felszerelés van. Tudassuk a többi ugróval és oktatónkkal, hogy használt felszerelést akarunk venni, döntsük el, mennyit szánunk rá. Válogassuk ki a fő- és tartalékejtőernyőkupolák, tokok-hevederzetek több változatát, ne csak egy kedvencet jelöljünk meg, hiszen elképzelhetetlen, hogy valaki az általunk előbb megálmodott felszerelés variációját kínálná használtan.

Ha egyszer megtaláltuk a használt felszerelés helyét, mondjuk el az oktatóknak mi is az, kérdezzük meg, alkalmasnak tartja-e a tapasztalati szintünket hozzá és mondjuk el azt is, milyen ugrásfajta-hoz akarjuk használni. Próbáltassuk ki az oktatónkkal, vagy egy tapasztalt ejtőernyőjavítóval, hogy meggyőződhetünk arról, használható a felszerelés. Ha pedig ez is megvan, szerezzünk egy javítót, aki az egész rendszert már a mi számunkra ellenőrzi le – ez esetleg bizonyos összegbe kerül, de jobb, mint ha költséges tévedés lenne a vége.

Vitassuk meg az árakat az oktatónkkal, a javítóval, akik látták a felszerelést, ha nem értenek egyet vele, alkudozzunk.

A hiba megtalálása

Ha a javító olyan hibákat talál, ami korigálható, kijavítható, készíttessünk vele jegyzékat erről és a javítási költségekről, majd beszéljünk róla az eladóval, hogy a javítási költségekkel csökkentse az árat.

Egy komplett felszerelést ugrásra készen megvásárolni talán kívánatosabb, mintsem részenként összeszedni, de ha részenként szedjük össze, akkor a következőket tartsuk be:

- A javítóval ismételten ellenőriztessünk minden vásárlásra szánt dolgot.
- Győződjünk meg, hogy a kupolánk mérete megfelel-e nekünk, a hevederzet használható-e.

- Bizonyosodjunk meg arról, hogy a tok befogadja a kupolát – ezt ellenőriztessük a javítóval.
- A kupolán lévő hevedervegek párosíthatók-e a hevederzeten lévő leoldórendszerrel – ellenőrizzük le.
- Ellenőrizzük, hogy a fő- és tartalékejtőernyő nyitórendszere a hevederzettel, tokkal összeegyeztethető-e? Ha nem az, tudakoljuk meg a javítótól, milyen módosítások szükségesek – ez többletráfordítást jelent.
- Győződjünk meg, hogy a tartalékejtőernyő tokjában elhelyezhető-e a tartalékejtőernyő kupoláján lévő kisernyő.
- Mivel többféle irányítófogantyú elhelyezés, fékrögztítés van, ellenőrizzük le, hogy a fék-rögztítők a hevedervegen ugyanolyanok, mint az irányítózsínór, illetve a fogantyúi.

Ebben a cikkben közöltek segíthetnek egy olyan felszerelés kiválasztásában, amely megfelelő lesz számunkra és elkerülhetők ezáltal bizonyos „kelepcék”, amik a vásárlással kapcsolatosak.

Fordította: Szuszékos M.

N.Dwyer: HOGYAN KÖLCSÖNÖZZÜNK FELSZERELÉST – ÉS ÉLETET?

(Parachutist 1987. No. 3.)

Visszagondolva az ejtőernyőzés nemrég múlt „aranykorára”, más felszerelésével való ugrás egy igazi szerencsejáték volt. A kioldók különböző fajtájúak voltak, gyakran egészen furcsa elhelyezéssel, egymástól eltérő húzási irányokkal. Voltak egyszerű leoldózárak és lettek leoldó rendszerek, azok számtalan „tökéletes” változata, a korai egyhúzásos (egyponos) leoldórendszerek egy halommal.

Voltak hagyományos, vagy tandem tokok, különböző alakokkal – és így tovább...

Azonban ma már a szabványoknak hála, a legtöbb korszerű felszerelés gyakorlatilag azonos. Az egyetlen lényegbeli különbség a használó szemszögéből egyedül az, hogy a nyitóernyő, a tok kibontása milyen: kihúzás, vagy kidobás és ezenkívül a fogantyúja hol helyezkedik el.

A veszélyek ellenére legtöbbször időről-időre kölcsönzött felszereléssel ugrunk – és ez így fog menni, mert mindenképpen a levegőbe akarunk kerülni, miközben a saját felszerelésünk behajtatlan, javítás alatt van, vagy pedig csak azért, hogy kipróbáljuk a legutolsó, legújabb felszerelést. A fontos dolog ilyenkor pedig csakis a lehető legnagyobb biztonság. Ennek érdekében szólunk itt néhány olyan ötletéről, amely a kockázatot lecsökkentheti.

Ellenőrizzük a felszerelést

Kölcsönzött, vagy sem, mindenképpen hasznos dolog megbizonyosodni arról, hogy az a felszerelés, amelyre az életünket bízunk, sértetlen-e. Mielőtt még csak gondolnánk arra, hogy valamilyen felszereléssel ugrunk, nézzük csak át, tegyük fel róla néhány kérdést. Ha nincs kéznél a tulajdonosa, beszéljünk olyan valakivel, aki ismeri az adott felszerelést és olvassuk el a kezelési kézikönyvet.

Ellenőrizzük a felszerelés általános külső képét: a kozmetikázás meglátszik, de egy jól karbantartott felszerelésen látszik a gondosság. Ha bármit is kétségbe vonunk, akkor elemi szabály az, hogy soha se ugorjunk olyan valamivel, ami nem lehet a mienk.

Úgy tűnik, a kupolának saját személyiségük van. Hogy is van ez? Ismert az ejtőernyősök előtt: keményen nyílik, vagy vonakodva, van-e valamilyen speciális hajtogatási trükkje? Volt-e valaha nyílásrendellenessége? Ha volt, milyen és hogyan? Hogyan lehet vele földetérni, milyen mély-fékezésben? Ha ismerjük ezekre a válaszokat, a repüléssel kapcsolatos döntéseket valamivel korábban hozhatjuk meg.

Megfelelő méretű-e az ejtőernyőkupola a testtömegünkhöz képest? Erre a választ a Kézikönyvben találjuk meg, vagy a katalógusokban, esetleg a hirdetésekben.

A tartalékejtőernyő kerek, vagy légcellás? Ne feledkezzünk meg arról, hogy egyes vészhelyzeti eljárások eltérnek e kétfajta ejtőernyőnél. Elég nagy-e a tartalékejtőernyő kupolája? Nem járt le még a hajtogatás, vagy az ejtőernyő? Ha körkupolás, hogyan lehet irányítani? Milyen típusú az irányítófogantyúja és hol van? Némelyik felszerelés irányítása a hátsó hevederekkel történik, ezeknél az irányítóznór helyett hurok van felvarrva.

Ha a tartalékejtőernyő négy zsinór-eleresztéses, akkor az hogyan működik? Az eloldást az irányítófogantyúval kell végezni, vagy sem?

Ellenőrizzük a zárásokat: mozognak-e a fő- és tartalékejtőernyő tokjának zárótüskéi? a csatolótag (kézikidobású nyitóernyőnél) megfelelően vezetett-e? a háromgyűrűs leoldózár gyűrűi helyesen vannak-e összerakva? a leoldókkal megfelelően vezetett? A hevederzet, fémszerelvények állapota milyen, állítsuk be a testünkhöz.

Ellenőrizzük önmagunkat

Ezen a ponton is menjünk át, ha kitűnően sikerült a felszerelés leellenőrzése, ne legyünk túl magabiztosak. Soha ne feledkezzünk meg arról, hogy a felszerelésünk csak annyira jó, amennyire képesek vagyunk azt használni. És ezért igazi veszélye a felszerelés kölcsönzésnek az emberi tényező.

Tehát vegyük fel a felszerelést. Szilárdan fekszik rajtunk, nem csúszik el? Túl kicsi? Engedjünk akkor a hevedereken. Fogjunk valakit, aki megismétli a tüskék ellenőrzését.

Vizsgáljuk meg az összes fogantyút. Látjuk azokat? Ellenőrizzük becsukott szemmel is, hogy rendszeren elérjük-e, mert ha a rajtunk lévő felszerelés esetleg azonos a sajátunkéval, bizonyos méretdifferenciák a fogantyúk helyét megváltoztathatják.

Addig gyakoroljunk, amíg az összes fogantyút rátekintsés nélkül is könnyen el nem éri, de ne feledkezzünk meg arról, hogy zuhanás közben minden elmozdul, s nyitás után újra megváltozik mindennek a helye. Hajtsunk végre humorítást, ránézést, megfogást és „húzást”. Bizonyosodjunk meg arról, hogy elég erőnk van-e a tartalékejtőernyő nyitásához. Ha bármiféle kétségünk merülne fel, kérjünk meg egy ejtőernyőhajtogatót, hogy ellenőrizze le a számunkra a nyitási erőt.

Feltételezve, hogy mindkét ejtőernyőnk számára jó az időjárás, lépünk tovább és egy egyszerű, nem túlságosan igényes ugrást tervezünk meg. Tartsunk meg magunknak némi lélektani tartalékot – tervezzük a nyitást a szokásosnál kissé magasabbra! Ha viszont a felszerelés lényegesen különbözik attól, amit használni szoktunk, vegyük figyelembe az azonnali nyitás lehetőségét – csak azért, hogy így próbálhassuk ki, hosszabb idő álljon rendelkezésünkre.

A gépelhagyás előtt „találjuk” meg ismét a fogantyúinkat, ezt a kiugrás előtt feltétlenül ellenőrizzük újra – így közvetlenül megmarad minden a memóriánkban, mert hacsak nem azonnali nyitással ugrunk, könnyen előfordulhat, hogy ösztönszerűen, mint a jó öreg felszerelésünket, próbáljuk kinyitni az újat.

Ha pedig már csak a levegőbe kapaszkodunk, akkor reméljük, lesz elég magasság ahhoz, hogy eszünkbe jusson – hol is lehetnek a fogantyúk?

A főajtőernyő nyitásával csak kétszer kísérletezzünk, ha probléma adódik, utána azonnal a tartalékejtőernyőhöz kell nyúlni. Ugyanilyen probléma adódhat vészhelyzeti eljárásnál – ezért a plusz magasságot mindig meg kell becsülni.

Ha pedig már az új kupola kinyílt, keressük meg az átesési pontot, a lehető leghamarabb. Murphy törvénye jusson eszünkbe az új kupolánál, ha valami rosszul kezd menni, akkor minden rosszul megy, de ha nem vagyunk ennyire szerencsétlenek, akkor is óvatosnak kell lenni, hamar kerülhet az ember zavarba, veszítheti el a helyzet és magasságtudatot, valamint a többi ugrót a szeme elől.

A felszerelés kölcsönzése, ugyanúgy mint maga az ejtőernyőzés, mindig kockázatos – de, ha megfelelően közelítjük meg a dolgot, akkor biztonságosan is lehet művelni.

Fordította: Szuszékos J.

F. Kurz: A FÉKEKET JÓL KELL BEÁLLÍTANI!

(*Drachenflieger* 1987. N^o 5.)

Várakozásteljesen próbálta ki a büszke pilóta az új Super- siklóejtőernyőjét, már az első startjánál teljesen „fentről”: ráfutás, a szokásos mély húzás az első hevedereken, emelkedés – és már háton fekve találta magát a megrökönyödött pilóta. Áramlásleszakadás történt a túl rövidre állított fékek miatt!

Minnél érzékenyebben reagál egy gyors, nagyteljesítményű ejtőernyő a fékek túlhúzására, annál hamarabb keletkezik áramlásleszakadás. Számos, kis tapasztalatú pilóta a próbarepülés folyamán ezért esetlenül, keményen érkezett a leszállóhely talajára. A jóindulatú, gyakorló ejtőernyő szelíd átesési tulajdonsága következtében, már jó előre jelezte azt.

Másképpen van ez a gyors, „mérges” ejtőernyőknél – ezeknél az átesés váratlanul jön. Aki talajközeli turbulenciában 100 %-os fékezéssel úgy repül át, hogy előzőleg nem tapasztalta ki új ejtőernyőjének az átesési pontját és nem állította be azt, a csontjai épségét kockáztatja.

Az új ejtőernyőket a gyártók csak provizórikus beállítással szállítják. Az a közlésük „a légijármű be van repülve” nem jelenti azt, hogy minden pilóta azonnal 100 %-on fékezhet vele és az átesési pont ezenkívül található. Ez különösen azoknak a pilótáknak a számára fontos, akik egy jóindulatú, gyakorló ejtőernyőt – szelíd átesési hajlammal – egy kemény átesésű „meleg kasznira” cserélnek.

Az irányító fogantyúk alapbeállítását (a csomó eltolásával) a földön végzett futással kell végezni. Az alapbeállításra érvényes: elengedett fékeknel (a hurkok fent vannak a vezető gyűrűknél) a fékzsinórok az ejtőernyő hátsó éleit nem húzhatják le 10–15 cm-nél jobban – teljesen lelazult azonban semmi esetre sem lehet.

Az így történt beállítás után történhet meg az első próbarepülés a gyakorló lejtőn. A következőkben tapasztaljuk ki óvatosan, kis magasságban a 100 %-os fékezést. Ekkor a minimális repülési sebesség mellett az ejtőernyőnek kormányozhatónak kell maradnia. Ekkor kell megjegyezni, hogy a hurkokat milyen mélyre húztuk a csipő irányából, távolodva.

Ha a fékzsinórok túlságosan hosszúak, akkor földetéréskor nem tudja az ember elég mélyen lehúzni azokat. (Végszükségben gyorsan a csuklóra lehet tekerni belőle egy menetet.) A leszállás után a fogantyúkat el kell tolni úgy, hogy a 100 %-os állás hozzávetőleg a csipő magasságában legyen. Egy rövid tesztrepülés megmutatja, hogy a provizórikus beállítás megfelelő-e.

Ezután a tesztrepülés nagyobb magasságból történjen, lehetőleg nyugodt légviszonyok között. Elegendően nagy magasságban (2–300 méternél több) óvatosan többször lefékezünk, az átesés tartományáig – de sohasem a teljes átesésig! Az átesést – mint mindig – lágy, viszonylag túlfékezéssel érjük el, hogy a belengést csillapítsuk.

Földetérés után a fékek végleges beállítása történik: a karok hosszúságából kell kiindulni, azaz a „100 %-os fékezés” helyzetén túl még kb. 10 cm-t kell tudni húzni. Ez az a helyes állás, aminél repülés közben minden helyzet beállíthatóvá válik és földetéréskor hatásos fékezés hajtható végre.

Aki az első repülésekor még az átesési ponttal kapcsolatban bizonytalan, az inkább enyhészögű siklóval érjen földet. Ez biztonságosabb, mint nagyobb magasságban egy áramlásleszakadást kockáztatni. Ezért van a gyakorló ejtőernyőknél a fék viszonylag hosszúra állítva. Erre tekintettel kell lenni az embernek kritikus légijárműre való átváltáskor.

Nagyon alacsony pilóta esetén szükségessé válhat a fékzsinórok vezetőgyűrűjének a hátsó hevedereknél kissé lejjebb hozatala, mert egyébként teljesen kinyújtott karral sem tudja elérni a teljes sebességet (Nulla %-os fékezés). Ezt a javító szaküzemben kell végeztetni.

Nyomatékosan lebeszélünk mindenkit a hátsó zsinóroknak a leírásokkal ellentétes megrövidítéséről, a vélt teljesítményfokozás céljából. Gyakorlatilag ez semmit sem hoz, de az ejtőernyő elveszti a biztonsági tartalékát. Következésképpen szélökésben, vagy elállítódásnál (zsinórnyúlás!) veszélyes átesésbe kerülhetünk. Ez néhány légi járművel már megtörtént: átesés a becsapódásig! Csodával határos módon mindkét pilóta túlélte.

Ehhez további negatívumként jön még: a zsinórok hosszának a változása az idő múlásával kedvezőtlenül befolyásolja a repülési tulajdonságokat. Ekkor az elülső zsinórok nagyobb terhelést kapnak, mint a hátsók és több repülés után centimétereket is nyúlhatnak, ami az ejtőernyő állásszögét megváltoztatja, nagyobb lesz: átesésre hajlamosabbá válik.

A hatás még növekszik, ha a hátsó zsinórok átnedvesednek és ezért még jobban megrövidülnek. Mielőtt ez veszélyessé válik, és a repülési teljesítmény lecsökken, az ejtőernyőt utána kell állítani. Ez – a terheléstől függően – 150–250 repülés után válik szükségessé. Gyakori csörlős vontatásnál, a nagyobb terhelés miatt már 100–150 repülés után el kell végezni.

A zsinórok hosszát rendszeresen mérni kell és az eredményt a gyártó adataival össze kell hasonlítani: a gyártó a használati utasítás mellé egy ellenőrző táblázatot is mellékel. A mérés során rugós mérleggel 5 kg-os előterhelést kell beállítani. Ha 3–5 cm-es nyúlást tapasztalunk a mérés folyamán az egészet ki kell cserélni egy új, eredeti készlettel.

Figyelem: érzékeny, nagyteljesítményű siklóejtőernyőknél erre a pontra nagyobb figyelmet kell fordítani, mint a jóindulatú ejtőernyőknél! Modern siklóejtőernyők konstrukciója „jólfésült”, a maximális biztonság és teljesítmény szempontjából.

Fordította: Mándoki B.

F.Kurz: A HEVEDER CSAK RAGASZTVA VOLT – A VARRÁST ELFELEJTETTÉK! (*Drachenflieger 1987. N^o 5.*)

Egy szériagyártású siklóejtőernyő volt. Elismert ejtőernyőgyártó küldte be tesztelésre. A rutinszerű „megtekintés” során nem tűnt fel semmi különös. Véletlenül jelen volt másik siklóejtőernyő készítő, aki kíváncsiságból megvizsgálta az ejtőernyő készítési módját és különösen a varrásokat nézte át. Feltűnt neki, hogy a négy tartóhevedervég közül az egyik másképpen van felvarrva. Jobban megnézte és – megrémült. A vékony fekete varrások a fekete hevederen teljesen hiányoztak; csak provizórikusan össze volt ragasztva, a varrás előtti rögzítésként. A varrást egyszerűen elfelejtették elvégezni.

A start után a ragasztás talán néhány másodpercig tartott volna, feltehetőleg csak nagyobb magasságban omlott volna össze az ejtőernyő. A baleset leírása feltehetőleg személyi hírként szerepelt volna a sajtóban.

Egy ismert ejtőernyőgyártó tud egy ehhez hasonlót:

„Már másodszor hallok ilyen esetről! Egy ugrónál a tartóheveder levált 1000 méteres magasságban, de letudta még oldani a hibás főejtőernyőt és mentőejtőernyőt tudott nyitni. Itt is az történt, hogy fekete színű hevedert fekete cérnával varrták, de elfelejtették, és csak ragasztva volt. Sajnos ez egyre gyakrabban fordul elő...” Ezért sürgősen figyelmeztetünk minden gyártót: ha lehet, mindig más színű varrocérnát kell alkalmazni, mert így könnyen észrevehető a varrások hiánya. Felelősségteljes ejtőernyőgyártóknál már hosszabb ideje szokásos a fekete hevedereket jól elütő színű, fehér cérnával varrni – ez a szépségét sem csökkenti. A pilóták ne is vásároljanak másmilyen ejtőernyőt, mert ezzel kikényszeríthetik ezt a gyártási módot.

És ez is tartozzon bele a légialkalmassági feltételekbe! Melyik gyártó készítette a hibás ejtőernyőt? Ezt el kívánjuk hallgatni, mert ezt az „inget” minden gyártó és kereskedő vegye magára. Minden vásárló, az első szétbontás alkalmával kínos aprólékossággal nézze át az ejtőernyőt. Egyedi tévedések ellen a vizsgálati mintán lévő legszebb légialkalmassági pecsét sem véd meg.

Utóirat: Egyes gyártók a szériagyártás során végrehajtott kisebb változtatásokat átlátszó érvekkel kívánják alátámasztani: Az ember nem tud minden olyan balesetet okozó körülményt előre figyelembe venni, amelyekért végül is a pilótáké a felelősség. Mert egyébként könnyelművé válnának, a hamis biztonságérzet miatt. Olykor meg a szövetség funkcionáriusaitól is hallhat az ember ilyet. Ezeknek az értelmetlenségeknek ellentmond a gyakorlat.

Figyelmeztetésül — a kontrasztosan jobban látható — van a zebra is az úttestre felfestve, valamint a felezővonal is. Ennek egyáltalán nem az a célja, hogy „kiépítsük” a balesetektől való félelmet a pilótákból. Az engedékenységek azonban bizonytalanságot okoz. Az ilyen bizonytalanságnak elkerülhetetlenül lezuhanás a következménye — amire ekkor nem is kell sokat várni.

Fordította: Mándoki B.

W.Pfandler: HAMISÍTOTT LÉGIALKALMASSÁG

(*Drachenflieger 1987. No. 5.*)

Gátlástalan kereskedők kettős haszonra tesznek szert: eladnak egy integrál-hevederzetet, együtt a mentőejtőernyővel és megmarad nekik egy vadonatúj légialkalmassági pecsét, amit egy öreg ejtőernyőre fel lehet tenni.

Ez kimeríti a csalás fogalmát. Vagy még többet is, mert ha egy becsapott siklórepülő vészhelyzetben ejtőernyőt nyit, de hiába, akkor ez gondatlanságból elkövetett emberölés már.

A dolog egészen egyszerű: az ember vesz egy siklórepülő hevederzetet a beleépített mentőejtőernyő tokkal, vesz hozzá egy vadonatúj ejtőernyőkupolát, csatolótaggal, belsőzsákkal, behelyezi a hevederzet tokjába és készen van a kifogástalan komplett felszerelés. A vevő elégedett — az eladó szintén.

A trükk akkor van, ha az üzlet legalább két ravasz elemet tartalmaz. A vevő örül, hogy egy pompás felszerelés van, vadonatúj tokkal, amin látható a friss légialkalmassági igazolás pecsétje. Csodásan egyszerű volt a dolog: bele kellett tenni csak egy régi ejtőernyőt és azt újként eladni. És ennek a szerencsétlen fickó, a vásárló is örül, mert olcsón kapta. Sőt:

— Számla?

— Nem! Tudod a fináncok miatt... -- és jelentőségteljesen felnevet. Milyen jó, hogy vannak barátok! Barát? Az igazi barát nem fél számlát adni, nyugtát kiállítani. És esetünkben nem a fináncok miatt, hanem a csalás írásbeli bizonyítékának elkerülése miatt történik ez így. Mert egy jó barát aligha igazolhatja, hogy:

„100 DM egy négyéves, légialkalmasság nélküli ejtőernyőért, olyan felfüggesztésért, ami nem garantálja a 2,5 tonnás teherbírást. Plusz egy új tok, friss légialkalmassági pecséttel 600 DM — azaz összesen 700 DM beleértve a 14 %-os értéktöbblet adót.”

Tehát a becsapott azzal a jó érzéssel megy repülni, hogy egy új, jó ejtőernyőt vásárolt. Megnyugtatja magát és családját: — Ha valami probléma lenne, van egy új ejtőernyőm...

Ha tehát szerencséje is van — és a statisztika ezt mutatja — nem búsul később az elvesztett egészsége után, a dolgot csak a pénztárcája bánja. Ezt is akkor, amikor a tokon lévő címre elküldi a felszerelést karbantartásra.

Ott aztán az átvizsgáláskor kiderül, hogy egy idegen, előregedett kupola van benne és gyakran egy ugyancsak öreg, nem eléggé erős csatolótag, valamint a hajmeresztően barkácsolt kötés.

Nincs meg a kötelező, három darab főtartó heveder (egyenként 2,5 tonnás teherbírással) közvetlen csatlakozása, helyettük egy csavaros kötélsem van.

Ez a légiakalmassági előírás szerint megengedett, de csak feltételezhető, hogy egy ilyen kötélszem kibírja nyitáskor a 2,5 tonnás terhelést.

Tragikus módon itt is van probléma. Talán csak ostobaságnak tűnik, hogy a tartóhevedert megcsomózták, vagy csak kisméretű csatlakozóelemet használtak, ezek aztán a nyílási terhelést nem bírják ki.

Mi a teendő?

Feltételezhető, hogy az olvasónak kifogástalan mentőejtőernyője van. Mert szerencsére, nincs sok olyan kereskedő, aki ily módon csapja be a vevőit. De ennek ellenére, mindenki vegye a fáradságot és ellenőrizze mentőejtőernyő rendszerét: hasonlítsa össze token lévő légiakalmassági pecsétet a kupolán lévő számmal. Elméletileg mindkettőnek azonosnak kell lenni, a gyártási számnak és a gyártási évnek. Köztük egy év eltérés még megengedett. Azonban ha az ejtőernyőt például áprilisban készítették, de a légiakalmassági igazolás még előző évi dátumú, akkor a tulajdonos egy „csere” áldozata lett – legjobb, ha a problémájával közvetlenül a kereskedőhöz fordul.

A jövőben, ha valaki vásárol, ellenőrizze mindkét rendszeren az adatokat (ejtőernyőn és token) és idősebb ejtőernyő vásárlásakor kérje annak igazolását, hogy az egészet ellenőrizte a gyártó, vagy egy erre felhatalmazott vizsgáló állomás – nem ejtőernyő hajtogató! és ha szükséges volt, kicserélték-e a csatolótagot.

Ha pedig kétséges a dolog, akkor tartson vissza a vételárból 100 DM-et és küldje el az ejtőernyőt a gyártóhoz felülvizsgálatra.

Fontos! Ha a gyártási év 1985., vagy későbbi a kupolán, akkor bizonyosan megfelel a legújabb légiakalmassági követelményeknek.

Fordította: Mándoki B.

W.Neumark: GYORSULÁS FÖLDKÖZELBEN

(Skywalker 1987. január-február)

Minden, a repülő sportokban kezdő, akár függővitorlázó pilóta, vagy ejtőernyős elmondhatja, hogy leszálláskor milyen gyorsan kezd el rohanni felé a föld. És bizonyos idő után ez a hatás teljesen természetessé válik.

Ez azt jelenti, a levegőben úgy lebegünk szabadon, hogy nem vagyunk figyelemmel a magasságváltozásra egészen az utolsó pillanatig, amikor már látjuk jönni magunk felé a földet? Ennek ellentmond azonban az, hogy a jó megközelítést és leszállást végrehajtó pilóták nem azok, akik jó térlátással a magasságot és a távolságot együtt ítélik meg, hanem azok, akik más módon figyelik meg a körülményeket.

Calvert és Majendie 1947-ben nyilvánosságra hozták a vizuális megfigyeléssel kapcsolatos észrevételeiket, amit a leszállási megközelítéshez alkalmazott fényrendszerek és eszközök tanulmányozásakor tettek jó leszállást végrehajtó pilótáknál.

Ilyen komoly téma mögött – úgy gondolhatnánk – valami bonyolult elmélet rejtőzik, valójában azonban nagyon egyszerű dologról van szó, olyanról, amit az úton gépkocsiban, vagy motoron bárki tapasztalhat.

Képzeljük el, hogy egy teljesen egyenes úton vezetünk, melynek mindkét oldalán villanyoszlopok vannak végig. Előre nézve úgy látjuk, hogy minden egy pontban találkozik elől, a távolban, azaz a villanyoszlopok is egy ponttá válnak ott. Ezek az oszlopok ott a távolban mozdulatlanok tűnnek, de amikor közelítünk hozzájuk, akkor egyre gyorsabban mozognak, sőt, amikor mögénk kerülnek, úgy tűnik szerfölött gyorsan haladnak.

Ez a jelenség, a szemben alkotott kép és a tárgy relatív távolságának függvénye. Mint közismert, a fény a szemlencsén át jut el a retinára fókuszálva, itt észleljük a képet.

Ekkor egy távoli tárgy a széleivel együtt jelenik meg nekünk. Azonban ahogyan közeledünk a tárgyhöz, a kép egyre nagyobb lesz, a részei elkülönülnek, az a szög, amely a távoli, közeledő tárgy szemünkben alkotott képének a szélső pontjai között van eleinte kicsi, majd egyre nagyobb (sőt egészen közel már nagyon gyorsan nő ez a szög), ezt a szög-növekedést érezzük közeledésnek.

Kérdezhetjük, mi köze van a villanyoszlopnak az ejtőernyős földetéréshez? Képzeld el, hogy nem villanyoszlopokat látunk, hanem a föld felszínén található más tárgyakat, élőlényeket – ezek a referenciák a szemünk számára – például: bokor, emberek, virágok, fűcsomók, kijelölt cél, s mindössze az a különbség, hogy nem vízszintes, hanem függőleges irányban észleljük. Tehát éppen úgy, mint a villanyoszlopnál, a virág széleinek képe közötti szög is annál nagyobb lesz, minél közelebb érünk hozzá.

Hogy lehet tehát elkerülni a földközeli gyorsulást? Igazán nagyon egyszerűen! A legtöbben, akik már elég sok földetérési tapasztalattal rendelkeznek, ezt ösztönösen végre is hajtják. Az egésznek a trükkje az, hogy ugyanazon távolságban lévő tárgyat kell állandóan figyelni – ez a horizonton van. Ezáltal az ember érzékelni fogja, hogy süllyed, de nem „gyorsul” a földfelszín. Természetesen a kezdő a virágra tapasztja a szemét, míg a tapasztalt ejtőernyős, vagy függővitorlázó pilóta jól körülnéz, de természetesen tudomásul veszi közben az alatta lévő terepet is.

Igy aztán, ha egy kezdő azt panaszolja, hogy túl gyorsan közeledik hozzá a föld, akkor el kell neki magyarázni a fentieket – ezzel megkapja a választ a problémájára.

Fordította: Szirmák Sz.

W.Tacke: HATÁRTALAN KÖNNYELMŰSÉG

(*Drachenflieger 1987. No. 5.*)

Tisztán kíváncsiságból mentem el egy siklóejtőernyős tanfolyamra és ott – hogyan történhetett volna másként? – már az első sikeres huppanások után egy újfajta bacilussal fertőződtem meg. Ezzel a sportfajtaival szembeni kezdeti szkepticizmusom eltűnt. Minden olyan játékosan ment, s a siklóejtőernyővel álomszerű biztonságban érzetem magam. Az enyhe hátszélben történt start és pont a célban való földetérés egyenesen fantasztikus volt.

Azonban ez a gyors siker elbizakodottsághoz vezetett. Egyre vakmerőbbek lettek a manővereim és ezek hamarosan a siklóejtőernyő határait suolták. Néhány társammal ellentétben, ezt a „rámenős” időszakot gipszelés nélkül megúsztam. Ha belegondolok, mit csináltunk ekkor – ez kész csoda.

Ezen új sportfajtánál, erre a „rámenős” időszakra jellemző dolgokkal gyakran lehet találkozni. Egy szép repülési nap estéjén egy barátomnak – aki tapasztalt siklórepülő és helikopterpilóta – eszébe jutott egy groteszk ötlet: „ha szél van, a háztetőről is elindulhatunk!” – mondta és máris kimászott a tetőre. Két barátja még segített is neki az ejtőernyő kiterítéséhez. A ház előtt szenzációra éhes emberek gyűltek össze.

Habár közben elállt a szél, a „bátor” kibontotta a tarka ejtőernyőjét és már startra készen is állt. A segítőire jellemző, akik közül az egyik tapasztalt siklórepülő oktató, a másik gyakorlott pilóta, hogy mindezt teljesen normálisnak tartották.

Szerencsére meggyőződtem a felszállás – a tető szélén lévő hófogó rácsba elakadt a zsinór, megakadályozta a tetőről való lezuhanást!

Volt egy másik jelentős élményem is.

Újra csak az bizonyosodott be, hogy az első lépések, amelyek nagyon egyszerűek nagyon gyorsan veszélyessé válnak. Pontosan 7 m/s-os szélben akartunk egy dűnéről gyalogstartot megkísérelni. Gondoltuk, semmi probléma, mert a gyártó 10 m/s-os sebességet közölt az ejtőernyőről.

De ez koránt sincs így! Az ejtőernyő a felemelkedésekor a tanulót hátra rántotta – szerencsére csak a puha homokba esett, a dűne szélárnyékában. Az Alpokban ez a dolog nem lett volna ilyen veszélytelen!

Csak egy másikfajta startmódszerrel tudtunk urrá lenni itt a szélen: egy kötéllel addig lenn tartottuk a pilótát, amíg az ejtőernyő teljesen fel nem töltődött. Ekkor oldott le. (Ezt a módszert – végszükség esetén – a pilóta egymaga is alkalmazhatja!)

A kötélekben való repülés nagy élvezet. Azonban megfelelő függőleges- és oldaltávolságot kell tartani egymás közt, mert a siklóejtőernyő-pilóták szoros kötélekrepülése halálos csapda lehet. Az ejtőernyős ugrók számára a kupola-formaugrás, két, vagy több kupola összekapcsolása nem nagy kockázat, azonban csak ezért, mert ezt megfelelő, nagy, biztonságos magasságban hajtják végre. És ha két ugró ejtőernyője ilyenkor össze is akad, van lehetőségük (magasságuk) a főejtőernyőtől való biztonságos elválásra és a tartalékejtőernyő nyitására, sőt a képzettségük alapján stabilizálni is tudják magukat szabad-esés közben, a tartalékejtőernyő megfelelő nyitása céljából.

A siklóejtőernyő-pilótáknak azonban erre sem elegendő magasságuk, sem megfelelő tartalékejtőernyőjük nincs, ki sem képezik őket erre. Ezért tehát kerülni kell a kupolaformaugrást, megfelelő elkülönítéssel kell repülni. A távolság megtartása a bátorság igazi próbája. És szükség esetén a start elhalasztása is, ha valamiben bizonytalan az ember...

A siklóejtőernyős-repülés nagyon egyszerűnek tűnik, de ennek ellenére a legutóbbi DHV értekezleten némelyik ismert siklórepülő pilóta gipszet viselt a lábán – az a nagyon egyszerű siklóejtőernyős repülés is megszedi a sarcát...

Tehát, a siklóejtőernyős-repülés veszélyes. Nem azért, mert túl könnyű, hanem azért, mert az ember túl könnyen veszi.

Fordította: Mándoki B.

F.Kurz: HEGYMÁSZÁS SIKLÓEJTŐERNYŐVEL

(*Drachenflieger 1987. N^o 5.*)

„Ah, ha az ember a csúcsról csak úgy lelebeghetne a völgybe – elsősorban egy hús kertvendéglőbe...” Aki egy megerőltető csúcsot megmászott már, az ilyenekről álmodozik. Csak az a megerőltető leereszkedés ne lenne...

A Hohe Munde-n (2500 m) lévő összes hegymászó szája tátva maradt a csodálkozástól, amikor a két München-i a csúcs megmászása után elővettek a hátizsájukból egy köteg színes anyagot. Gondosan kiterítették egy meredek, kavicsos területén, elrendezték a zsinórzatot, magukra vették a hevederet. Egy erőteljes rántás a vállhevederen, a tarka vitorlázatot a szél felfújta és a fejük fölé emelkedett, ahol négyzetes kidudorodó alakot vett fel. Néhány gyors lépés a lejtő irányába – és mint a repülő szőnyeg hordozta a siklóejtőernyő a két hegymászt. 12 perc múlva szerencsésen szálltak le az Inn völgyében, kereken 2000 méterrel lejjebb.

Épp olyan gyorsan, mint ahogy kibontották, eltüntette a két hegymászó a négykilós siklóejtőernyőt a hátizsákban. A lejövetel gyalog a Hohe Munde-ról legalább három és fél óráig tartott volna.

Hiszen ez siklórepülés siklórepülőgép nélkül! mondta elragadtatva egy, a csúcson maradt néző. Ami őt legjobban meglepte: az összehajtogatott ejtőernyő lazán elfér minden turista hátizsákban. „Ez jobban tetszik nekem, mint a merev siklórepülők!”

Már a hetvenes években voltak hegymászók, akik könnyű, kicsire szétszedhető, speciális légi járművel másztak fel a csúcsokra, hogy fentről azzal ereszkedjenek le a völgybe. Az erre kifejlesztett „Bergfex” (12 kg) és a Supefex (16 kg) népszerűvé tette a hegymászó siklórepülés ötletét.

Csak hogy: együtt a szokásos hordzsákkal gyorsan összejött a 15–25 kg. Csak keveseknek volt kedvük és erejük a 2 méteres hordzsákok órák hosszat cipelni. Ehhez jött még esetleg az is, hogy kedvezőtlen idő esetén, lefelé is cipelni kellett.

Ez elriasztott sok érdeklődőt. A hegymászó siklórepülés egy szűk csoport sportja maradt. „Azonban ez egy kompakt, könnyű ejtőernyő – amit alig érez meg az ember a hátizsákban!” vélte a Hohe Munde-n lelkesedő ember.

Gyalog felfelé, ejtőernyővel ismét le – ez a világszerte terjedő új trendje az alpinizmusnak. Ha elegendő emelő- és ellenszél van, majdnem álló helyzetből lehet elemelkedni – mint egy hegyi csóka.

Az első „megmászás” helyett sorozatban csinálják az elsőnek „megrepültet.” A Mont Blanc-ot (4810 m) egy 30 fős francia-svájci csoport „szűztelenítette” egy verseny folyamán: kétnapos hegymászás után háromnegyedórás lebegés következett a gleccserek, hómezők, sziklavonulatok, erdők és végül a zöld rétek felett Chamonix határáig.

Jean-Marc Boivin, különleges hegymászó és siklórepülő Chamonix-ból, már többszáz alpinistát fellelekesített az új „leereszkedési segítség” számára. Nincs olyan csúcs számára, amit ne tudna starthelynek használni – ha megfelelők a szélviszonyok. Midőn nem régen a Matterhorn-ról (4503 m) startolt, a kicsi szirten nem is volt hely a ráfutásra. Azonban az erőteljes szél segített neki: azért, hogy a szél hátrafelé ne rántsa le a mélybe, egy erős zsinórral a sziklához kötötte magát. Midőn az ejtőernyő végre felfújódott, egyszerűen elvágta a zsinórt Boivin. Néhány másodperc múlva már 100 méterrel a csúcs fölött vitorlázott, olyan magasra vitte fel a szél. Speciális ejtőernyője, egy 2,5 kg-os „JMB Allage” (a Randonneuse Speed könnyített változata) különlegesen vékony nejlon-Spinakker anyagból készült. Ezt az ejtőernyőt tömegesen vásárolják azóta a hegymászók.

A Himalájában lévő Gasherbrum-t (8035 m) – Boivin 1985-ben repülte meg siklórepülőgéppel – siklóejtőernyővel pedig elsőként a francia Pierre Gevaux repülte meg. A kiinduló táborból ötnapos mászás után érte el, 5 fő a 15 tagú expedícióból 1986. július 11-én a csúcst. Ezután startolt Gevaux egy szabdalt szikláról. A ritka levegőben csak öt percre volt szüksége, a 2100 méterrel lejjebb lévő alsó táborba való leereszkedéshez. „Egy másik világból jövök. Nem is tudjátok ezeket a változatos élményeket elképzelni...” mondta társainak a szerencsés leszállás után. A csúcson maradók egyike nem is élte túl a többnapos mászást: a ritka levegőben a túlerőltetés miatt meghalt tüdőembóliában.

Persze – az ilyen extrém nagy magasságból a leereszkedés nem mindig garantált. Egy korábbi expedíció során Boivin-nak sem sikerült a Gasherbrum-ról leereszkedni. Hasonlóan járt a francia Rogg Fillon is: amikor elérte a Johann csúcst (7710 m) az üvöltő vihar miatt nem is gondolhatott startra. A „hegyrepülő” számításba veszik ezt a kockázatot: az alpinista élvezete nem csökken ennek következtében, de az elsőként megrepülés teljesítése annál nagyobbat.

Jean-Noel Roche a Dhaulagisi-Massiv-ot (8167 m) elsőre „csak” 5700 m-ről repülte meg sikerrel. Ezután egy 7000 méteres magasságban lévő starthelyre mászott fel. Amikor kipakolta az ejtőernyőjét és egy pillanatra nem figyelt rá, felkapta azt a szél és elvitte a hegyfokpon túlra – a soha viszont nem látásra. Művész-sors.

A francia Alain Esteve felfújódott siklóejtőernyőjével állt Dél-amerika legmagasabb hegyének, az Aconcagua csúcsán (6958 m). Az erős szél tépte az ernyőt, két társa tartotta meg őt. Midőn a szél rövid időre megengyhült, startolt Esteve. Azonban hirtelen, újra felélénkült a szél, jobban mint előtte volt! Tíz percig harcolt a francia az ellenszéllel, miközben egyhelyben lebegett a starthely fölötti 100 méteres magasságban. A csúcs mögötti szélárnyékos oldalon történő, „egészségtelen” földetérés fenyegette. Újra és újra teljes erőből húzta az elülső hevedereket az ejtőernyő sebességét növelendő. Végül sikerült oldalt kitérnie és a csúcstól eltávolodnia. Méterről-méterre dolgozta magát előre, míg végül a kétségbeesett erőlködése sikerrel járt: egy lélegzet elállítóan szép siklás az Aconcagua tömb vegetációs – és klimatikus zónája felett, a bázistáborban való leszállásig a társak között...

Az, hogy az alpinizmus és a siklóejtőernyős repülés szimbiózisa folyamatban van, az elsősorban a franciáknak, köztük Boivoinnak köszönhető. Az első ilyen alpinisták a Miessury (Savoyai) repülőiskola „Parapente” pilótái közül kerültek ki, akiket 1979 óta képeznek ki: hegymászókat, hegyi vezetőket, magashegyi sielőket. A nagy úttörőkhöz tartozik a német Günther Strasilla is: már a hetvenes években konstruált egy nagyteljesítményű, változtatható felületű ejtőernyőt, amelyet az ejtőernyős ugrók is használnak.

Strasilla sítalpon huzatta fel magát a széllal az óriási, 38 m²-es „Skywing“-jével a svájci gleccserekről. Fent egyszerűen megfordult és az ejtőernyőjével visszarepült a völgybe. Ugyan – a találékony Strasillát a sajtó kimerítően megcsodálta, de senki sem utánozta. Akkor még őt is leárnyékolta a feljövőben lévő siklórepülés. A siklóejtőernyő győzelmi menete valójában évekkel később Miessuy-ból indult, amikor az egyre jobban elterjedő siklórepülés az eredeti báját egyszerűen elveszítette.

Egyébként hibáztak a franciák abban, hogy a hegymászó szaküzletben a siklóejtőernyő vételét nem kötötték előképzéshez, egy pro-forma rövid határidejű igazoláshoz. Sokan startoltak fenntől minden előképzés nélkül, így számos baleset történt köztük öt halálos volt (3 Franciaországban, 2 Svájcban). A balesetek azért történtek, mert a pilóták vagy nem megfelelő starthelyről és/vagy hajmeresztő időjárási viszonyok között startoltak. Egy „tapasztalt” szenzációt hajszoló ejtőernyős ugró lezuhant egy sziklafalról a mélybe, anélkül, hogy az ejtőernyőjét a startnál megnézte volna, mert így visszakozhatott volna. Egyébként észre kellett volna vennie, hogy a kupola még nem áll feltöltődve.

A „hegy-repülők” a tapasztalat szerint, gyakran olyan szituáció előtt állnak, hogy a terep adottságaiból következően, nagyon kicsi, nehéz starthely áll rendelkezésükre. Gyakorlott pilóták ezért előnyben részesítik az olyan ejtőernyőket, amelyek gyorsan és biztonságosan nyílnak, tehát a „tanulóejtőernyőt csekély feszítással. A teljesítménye inkább másodlagos szempont – hiszen az ejtőernyő inkább leereszkedési segítség, mint vitorlázó-gép.

Némelyik hegymászó előnyben részesíti a lágy ejtőernyő-anyagból készültet. (pl. F111, pF2000). Ezek azzal az előnnyel rendelkeznek az új, merev Spinaker-Nejlón-ból készült siklóejtőernyőkkel szemben, hogy azonos tömeg esetén a hajtogatási térfogata csak a fele az utóbbinak. Az ugróejtőernyők eddigi hátránya – a nehezebb nyílás – az új konstrukciónál már ki van küszöbölve. Fritz Dolezalek már meghökkentően hatásos, kisméretű lécmerevítőket konstruált az ilyen lágy ejtőernyők számára, amit még ezután fognak tesztelni.

A siklóejtőernyő egy pompás kiegészítője a hegymászásnak. Rendkívül szokatlan élmény anyaga folytán többet jelent, mint leereszkedési segédletet. Ezért a siklóejtőernyőzés oktatásának ajánlása a közeljövőben az alpinista képzés olyan természetes tartozékává válik, mint a haladók számára a sziklamászó tanfolyam második fokozata.

Fordította: Mándoki B.

A.Scrase: UTAZÁS FRANCIAORSZÁGBA

(Skywalker 1987. január-február)

Azt az izgató lelkesedést tapasztalva, amit az ejtőernyőkupolával való repülés szerzett a brit hegyek között nekem, úgy éreztem, elérkezett az az idő, hogy az Alpokban is kipróbáljam a gyalog-ejtőernyőzést – a PARAPENTE-t. Az elmúlt évben ugyanis a Francia Alpokban nagymértékben megnőtt az érdeklődés az ilyen jellegű repülések iránt. Talán az volt nagyon vonzó, hogy az ember a világ legszebb hegyi tájai fölött lebeghet fenségesen, a szabad repülés olyan egyszerű módjával, amit sem a vitorlázógépek, sem a függővitorlázók nem biztosítanak.

Képzeld el, hogy az ember két lépést tesz csak és ezzel át is ugrik egy 900 méteres szikla „küszöbén”. Ez volt a helyzet, amivel Saint-Hilaire-du-Touvet-nél szembetalálkoztam.

Eredetileg Franciaországban rendezett sok verseny egyikén akartam résztvenni, ezt azonban nem tehettem, mert nem volt érvényes orvosi igazolásom, ami pedig követelmény a versenyt szervező Francia Függővitorlázó Szövetség részéről.

A szóbanforgó versenyen, engem leszámítva 102 versenyző volt jelen! Voltak közöttük nagy tapasztalatú függővitorlázó (siklórepülő) pilóták, megrögzött hegymászók, akiket valamilyen belső elszántság hajtott a repüléshez.

A verseny két részből állt: időtartam (levegőben töltött idő) és távolság értékeléséből. E két rész pontjai alapján az győzött, aki a legtöbb pontot szedte össze.

A távolság értékelésénél úgy jártak el, hogy meghatározott távolságonként jelzéseket helyeztek ki. A starthelyhez legközelebb lévő jelnél a 100 pontos, a következőnél 200 pontos, míg a harmadiknál 400 pontos volt a földetérés – amit még külön 50 ponttal jutalmaztak, ha a kijelölt leszállási hely 2 méteres sugarú körében ért földet.

A tényleges repülési időt egy képlet szerint pontokra számították át, így növelték a földetérési, illetve távolsági pontszámot.

Tekintettel arra, hogy a résztvevők száma szerfölött nagy volt, a versenyt szombat-vasárnap, munkaszüneti napon rendezték. Ezt követően hétfőn egy külön megbeszélést tartottak, amelyen a francia oktatók vettek részt és a téma a hegyi-repülés elmélete volt.

A hegyi-repülés világszerte igen elterjedt, így van ez Franciaországban is. A hegyeket lehetőleg úgy választják meg, hogy a pilótának ne kelljen állandóan felmászni a hegyre: a leszállás után odamegy a sílift alsó állomásához, amely felviszi újra a csúcsra, a starthelyhez.

A starthelyen – ami rendszerint enyhe lejtőjű, füves térség – az ember csak kiteríti színes kupoláját, belelép a hevederzetébe és máris rohan! Ez elméletileg igen egyszerűnek tűnik, azonban, amikor ott voltam, néhány résztvevő komolyan megsérült – horzsolt és zuzott sebet szedtek össze, ami a tapasztalat hiányának volt betudható.

A problémák – úgy tűnik – két kategóriába sorolhatók: a felszállás előttiekre és közvetlenül a felszállás utániakra. A bajt a kupola nem megfelelő feltöltődése okozhatja – ezáltal a start sikertelen, vagy a túl lassú nekifutás és a felszálláskor való rossz kormányzás – ez a start utáni hiba.

Mindennek ellenére, figyelembe véve a versenyen résztvevők nagy számát, úgy érzem, néhány baleset csaknem elkerülhetetlen volt.

A verseny színhelye egy saját ejtőernyőrepülő iskolával rendelkezik, amely ötnapos kiképzőtanfolyamokat szervez hétfőtől péntekig. A tanfolyam résztvevői két-három napot a kezdőpályán töltenek gyakorlással, majd ezután mennek a repülő-terepre. Ez az iskola most vásárolt egy 100 ágyas turista-szállót, amit szállodává alakítanak át – ebből akarnak egy teljes ellátást nyújtó repülő-központot kialakítani, minden résztvevőnek az igényéhez és pénztárcájához mért szolgáltatással.

Fordította: Szirmák Sz.

A. Wakelin: GONDOLATOK A PEAK DISTRICT KÖRNYÉKI LEJTŐKÖN VALÓ SZÁRNYALÁS KÖZBEN

(Skywalker 1987. január-február)

Csaknem egy tucat nap után, amit különböző hegygerinceken töltöttünk, végre, valóban repülésre alkalmas feltételekkel találkoztam február 22-én, vasárnap. A szél Lord Seat felől Peak District felé fúj, a Sheffield-i Függevitorlázó Klub felszállóhelyén. A bollingtoni-, a Venture Flights és a 39. Ezred siklóejtőernyős pilótái repültek W. Neumark figyelő szemei előtt.

A 26,7 m²-esek és egy TMC-2 figyelemreméltó 10 perces repüléseket végeztek és a lejtő közelében értek földet. A SORCERER S33 és S33 DASH 18, 34 (ez én voltam) és 41 perces repülést teljesített, aminél hosszabb ideig is a levegőben tudtunk volna maradni, azonban W. Neumark lehívott, hogy mások is repülhessenek.

Sokat írtak már a nekifutásos startról és a lejtőrepülésről azonban érdekes lehet néhány személyes gondolatom közzététele.

Amikor elstartoltunk, biztos voltam abban, hogy túlságosan fel fog erősödni a szél és a többiek összeszedik az ejtőernyőjüket.

Én magam még elég egyszerűen repültem ki. Előzőleg az ejtőernyőkupolát úgy állítottam be, hogy a széllal a lehető legkisebb állásszöget biztosítsa. Van egy kis tennivaló azzal a gyorsabb, emelő áramlattal a csúcok tetején, mert itt a légáramlat felgyorsul. Azonban, amint felemelkedett az ember, vagy előre kijut ebből a zónából, a szélsébség újra normális lesz. Úgy tűnik, hogy ez az emelő gyorsabb szélzóna – normális körülmények között – kisebb, mint a kupolánk zsinórzata, ezért az jól repül felette.

Ketten, akik nem a mi csoportunkhoz tartoztak, ugyaninnen indultak, megismételt futóstarttal. Végre az egyikük könnyedén emelkedett, de a lebegtetése nem sikerült. Kétségtelenül, fel lehet szállni még nagyobb szélben is (most a gyorsult zónában 7 m/s volt), azonban úgy tűnik, amíg egy újabb siklóajtóernyőtípus ki nem alakul, választani kell a startra kiváló és a startra nehézkes, de kiválóan repülő szerkezetek között.

Nem tudom eléggé dicsérni W. Neumarkot az általa bevezetett ülésért, mert amikor Új-Mexikóban a hagyományos hevederben repültem 19 percet, a lábaim úgy elzsibbadtak, hogy alig bírtam felállni a leszállás után. A falemezből készült ülésen viszont kényelmesen utaztam 34 percig a levegőben – tehát e nélkül ne induljunk el!

Sokszor kaptam magam azon, hogy túl sok időt töltök a lefele nézegetéssel és jóval kevesebbet azzal, hogy figyeljem a többiek forgalmát, vagy a kilátást élvezzem. Remélhetőleg, ez az arány a tapasztalattal javulni fog. Úgy gondolom, a lefelé tekintetés okai a következők:

- a dombtetőhöz viszonyítva a legjobb emelkedési lehetőség megfigyelése,
- ellenőrzöm, hogy ne hogy visszasodródjak,
- mások startját figyeltem.

Mély benyomást tett rám a többi, függővitorlázó pilóta barátságos viselkedése – többen odajöttek hozzánk és szívélyesen érdeklődtek, mit is csinálunk. Elképzelhető lett volna, hogy féltékenyek lesznek a hely miatt, amiért ők keményen megküzdöttek és lenéztek a mi gyenge kis erőfeszítéseinket kezdetleges légi járműveinket. Örömmel hallgattuk, amit mondtak a tapasztalataikról és másjellegű sportjukról.

Tudatában kell lenni annak a ténynek, hogy lassan repülünk, ezért figyelemmel kell lenni a startra váró függővitorlázókra, igyekeztem szabadabbá tenni a starthelyet, ha láttam, valaki startra készül. Az azonos sebességű légi járművek nem tudnak olyan könnyen kitérni, mint a különböző sebességűek.

Úgy gondoltam, unalmas lesz a repülés, de még 34 perc után is lekötött a legjobb emelés lehetőségének megkeresése és az ehhez szükséges finom irányítás végrehajtása. Nincs idő unatkozni! A gerinc-től mért 180 méteres távolság állandóan változott – igen jó szórakozás volt és meglepéssel töltött el, hogy ügyességemnek és eszemnek köszönhetően ilyen sokáig fenn tudtam maradni. Ehhez képest a termelők egy külön társaság – figyeljük csak meg őket a nyári napokon.

A dombtetőn való leszállás egy külön kihívás. A startnál úgy gondoltam, ha sikerül a felszállás, nem merek majd a tetőre leszállni. Amikor lehívtak, akkor mintegy 30 méter magasban voltam a gerinc felett és láttam, amint a többiek milyen ügyesen közelítenek a gerincen való leszálláshoz. Oldalra csúsztattam, vigyázva, ne hogy 30 méternél távolabb kerüljek a ponttól – és nem volt semmi probléma a leszállással.

Először szemrehányással illetem magam, hogy miért nem vittem variométert, de aztán rájöttem, igen egyszerű az emelésben maradás. Soha nem voltam 50 méternél magasabban a gerinc fölött, így jól tudtam az emelkedést vizuálisan megfigyelni – ez természetesen nem ilyen egyszerű már 600 méteren .

Fordította: Szirmák Sz.

A.Wakelin: A GYALOG–EJTŐERNYŐZÉS NEMZETKÖZI HELYZETE

(Skywalker 1987. január-február)

Az elmúlt években a gyalog-ejtőernyőzés nemzetközi helyzete nagy fejlődésen ment át és nagyhirtelen a függővitorlázók nagy és széles közösségében találtuk magunkat – mely közösséget nagyrészt a gyalog-startos pilóták képezik.

1986. elején az FAI Általános Sportbizottsága (CASI) elfogadta az angolok, franciák, hollandok által 1981-ben kidolgozott sportkódexet, amely a rekordokra és az FAI táv-, időtartam és magassági teljesítmény-jelvényekre vonatkozott. A bajnokságok még nem kerültek be a szabályozásba, azonban ez is folyamatban van.

Technikailag közvetlenül a CASI-hoz tartozunk, ami nem éppen jó helyzet, de ezt el kell fogadni, mert az FAI elnöke az újabb sportbizottságok létrehozásával szemben foglalt állást.

Az angol gyalog-ejtőernyősök nagy számban vettek részt a vontatásos felszállású termik-repülésekben Angliában, Spanyolországban, Új-Mexikóban, sőt még Afrikában is, sőt W.Neumark PARAPLANE-s vontatásos startot is megkísérelt már termikrepüléshez. Azonban előttünk még ismeretlen az a lejtőrepülés, ami az Alpokban honosodott meg.

A hegyről ejtőernyővel startoló légi járművezetők számában egy hatalmas növekedés következett be. Sok lelkes ember a függővitorlázó repülés világából átjött ide, de sokan jöttek olyanok is, akik még semmiféle légi járművel nem repültek. Tekintettel arra, hogy sok függővitorlázó vesz részt a gyalog-ejtőernyőzésben, a függővitorlázó starthelyeket használjuk, nagy a két sportág közötti hasonlóság, ezért ezt a tevékenységet a függővitorlázáson belül honosították meg.

Abból a felismerésből kiindulva, hogy ennek az új sportfajtának helye van az FAI-n belül, az FAI Tanács és a CASI azzal fordult a Függővitorlázó Bizottsághoz (CIVL), hogy albizottsági szinten fogadja be. A CIVL ezzel egyet is értett, létrehozta a gyalogejtőernyős albizottságot.

Az Angol Gyalogejtőernyős Szövetség (BAPC) egy kicsit aggódott ez miatt, de miután megbeszéltek a dolgot Ann Welch-csel az Angol Függővitorlázó Szövetség (BHGA) elnökével, a gyalogejtőernyőzés régi barátjával, elfogadták ezt a döntést, mivel jobb egy albizottsághoz tartozni, semmint érdekvédelmi szerven kívül állni.

Közben a gyalogstartos résztvevők száma olyan nagymértékben megnőtt az Alpokban, hogy számukhoz képest elenyészővé vált a vontatóstartosok száma.

Miután a CIVL elismerte a légcellás kupolák használatát, a függővitorlázók 3. osztályába sorolta ezeket. Az első osztály a „hagyományos” függővitorlázók, a második pedig a három tengely irányában kormányservekkel irányított könnyű vitorlázók.

A gyalogejtőernyős albizottság elismeri a vontatásos startot ugyanolyan egyenrangúnak, mint a gyalogstartot, azonban Európában a kontinensen nincs igény a vontatás iránt és ebből nekünk, Angliában is le kell vonnunk a tapasztalatot, tanulni kell másoktól.

A gyalogejtőernyőzés sportkódexét nem a CASI irányítása alatt fogják kidolgozni, hanem a CIVL-en belül. Ezért kétségtelen, hogy változások várhatók e téren. A munka az nagy, de legalább ugyanekkora az a lelkesedés, amely az elvégzésére irányul.

A rekordokat és teljesítmény okleveleket a gyalogejtőernyős sporton belül továbbra is a CIVL hitelesíti, adja ki, de ezen a területen is várhatók bizonyos változások.

Európa többi országában is általában a gyalogejtőernyőzést a függővitorlázáson belül szervezték meg. Franciaországban külön ejtőernyős-, külön függővitorlázó- és „független” gyalogejtőernyős szövetség van. Hollandiában a gyalogejtőernyőzés független a függővitorlázástól és közvetlenül a nemzeti aero-klub alá tartozik.

Még nem hallottunk arról, hogyan szabályozták ezt a sportot az Egyesült Államokban, vagy Ausztráliában, de azt tudjuk, hogy Japán a függővitorlázó sporton belül szervezi meg.

Angliában a BHGA-val megegyezés született, hogy tiszteletben tartjuk egymás szakterületét: a BHGA a merev-szárnyú és lábról startoló légi járművekért felel, a BAPC a nem merevített szárnyúakért.

A két szervezet a legmagasabb szinten tartja egymással a kapcsolatot és nagyon komoly az együttműködés olyan kérdésekben, mint a terepek elosztása. Természetesen, Anglia CIVL képviselőjét a BHGA jelöli ki, azonban ezt velünk egyeztetve teszi – mi pedig megfigyelőt küldünk a CIVL értekezletekre W. Neumark személyében – akinek a feladata a CIVL gyalogejtőernyős albizottságában való munka lesz.

Az a nemzetközi bizottság, amelyet Anglia, Hollandia és Franciaország hozott létre az FAI-hoz való csatlakozás kidolgozása céljából, először úgy szerepelt, mintha az FAI albizottságunk lett volna. Most már, hogy bejutottunk az FAI-hoz, ennek a bizottságnak át kell alakulni, az FAI strukturájának megfelelően kell dolgozni. Így minden FAI tag országnak joga van képviselőt küldeni bármely bizottságba – tehát most már a gyalogejtőernyősökön múlik, megkapják-e ezt a jogukat a saját szervezetükön belül, vagy a nemzeti Aeroklubtól.

Az FAI a nemzeti- és nemzetközi szintű sportolók részére szakszolgálati engedélyt (sportlicencet) ad ki. Ennek a szükségessége a gyalogejtőernyős versenyzőknél először az idén merült fel. A sportolók licencét minden országban a nemzeti Aero-klub adhatja ki. Angliában a Királyi Aero Klub nevében a különböző sportágak vezető testületei adják ki ezt az engedélyt. A BHGA-val való megegyezés alapján a függővitorlázó- és gyalogejtőernyős sportlicencet együtt adjuk ki, mindegyik szövetség a saját tagjai részére – ezt tehát a BAPC irodától kell kérni.

A FAI teljesítmény-jelvények követelményeit elfogadta a CASI, mint a sportkódex részét. Azonban a lejtőrepülés belépésével e követelményeket módosítani kell. Erre vonatkozó javaslatunkat megküldtük a CIVL-hez, Albizottsági megtárgyalásra. A következő teljesítménykritériumokat dolgoztuk ki – amit az FAI-nak még jóvá kell hagynia:

Jelvény fokozat	K Ö V E T E L M É N Y		
	Időtartam	Távolság	Nyertmagasság
Bronz	15 perc, vagy	5 km vagy	250 m
Ezüst	1 óra és	25 km, és	1000m
Arany	5 óra és	50 km, és	2000 m
Gyémánt	—	200 km	3000 m

Látható, hogy a bronz jelvényt akárki megszerezheti, aki a három feltétel akármelyikét teljesíti. Az ezüst- és arany fokozathoz már mindhárom feltétel együttes teljesítése szükséges (természetesen, nem egy repülés alatt). A gyémántot a jelvényhez az a sportoló kapja, aki az előírt teljesítményt (akár a távolságot, akár a magasságot) eléri.

Az elmúlt két év fejlődése dinamikusan hatott a sportunkra, most már kiléphetünk a nemzetközi porondra mind több rendezvénnyel és sportolóval. Pilótáink teljesítményét külföldi elismerések is igazolják – a repülésben a gyalogejtőernyőzés létjogosultságot nyert. Egyre fontosabb feladat az ejtőernyők tervezése és kivitelezése, szélesebb lett az információk áramlása.

Fordította: Szirmák Sz.

ANGOL LÉGÜGYI HATÓSÁGI ENGEDÉLY

(Skywalker 1987. január-február)

Azok a változások, amiket a Parlament az elmúlt hetekben tárgyalt a légiközlekedéssel kapcsolatban, azt jelentik, hogy a siklóejtőernyős repülés 60 méter felett törvényellenes, kivéve azt, ha:

- az üzemeltető (klub) a légügyi hatóság írásbeli engedélyével rendelkezik,
- olyan területről szállnak fel-, vagy le, amit a légügyi hatóság regisztrált.

Fordította: Szirmák Sz.

SIKLÓEJTŐERNYŐZÉS

(*Drachenflieger* 1987. No. 5.)

NSZK, München:

Aki siklóejtőernyőt kíván vásárolni, az átéli a választás kínjait, mégpedig kellemetlenül sokat, mert jelenleg az NSZK-ban bőséges a kínálat, hatalmas az érdeklődés -- de nincs légialkalmassági igazolással rendelkező siklóejtőernyő (1987. március 30.-i állapot!) Mit lehet tehát tenni?

A legbiztosabb megoldás az, ha némi türelmet tanusítunk, addig, amíg kaphatóvá nem válik az első minősített darab. Ez azonban még egy ideig eltart.

A másik lehetőség -- az ejtőernyő minősítése. Például az NSZK Aero-klubnál (DAeC). Ekkor van esély arra, hogy az ejtőernyő, amit használunk, kielégítően készült el. Ez a megállapítás természetesen áll azokra a minősített francia és amerikai ugróejtőernyőkre is, amiket siklórepüléshez használunk.

Harmadik lehetőségként adódik a gyártók részéről Svájcban való vizsgáztatás. Habár ezek nem SHV (Svájci siklórepülő szervezet) vizsgák, mint azt a hirdetésekben helytelenül írják, de mégis elfogadható minőséget és biztonságot adó eljárás.

A negyedik lehetőség -- feltehetőleg nem a legrosszabb -- a siklórepülő iskoláknál való tájékozódás. Melyik ejtőernyővel volt a legtöbb problémájuk a tanulóknak? Melyikkel lehet a legkönnyebben startolni? Melyikkel lehet a legkönnyebben repülni, földetérni? Melyik van jól elkészítve? Melyik ejtőernyővel nincs átesési probléma turbulenciában? Melyik gyártónak van a legnagyobb tapasztalata?

A legfontosabb azonban az, hogy semmi esetre sem szabad olyan típust vásárolni, amelyik még nem bizonyította teljesítményét. Jelenleg -- várhatóan -- a nagyobb teljesítmény érdekében a biztonság csökkenésével kell számolni a gyártók részéről.

Ausztria:

A 150 méteres legnagyobb repülési magasság siklóejtőernyővel csak azokra a pilótákra vonatkozik, akik nem rendelkeznek különleges pilótaigazolvánnyal. Az ilyen igazolvánnyal rendelkező siklórepülők, akik rendelkeznek még ezenkívül osztrák siklóejtőernyős tanfolyam elvégzéséről szóló igazolással is, magasságmegkötés nélkül repülhetnek, függetlenül attól, hogy légijárműüknek van-e „csontváza”, vagy nincs. Gyalogejtőernyősök is szerezhetnek különleges pilótaigazolványt, nem kell feltétlenül siklórepülővé válniuk.

Figyelmeztetés:

Az alpesi starthelyeken kérünk minden siklórepülőt, hogy figyelmeztessék a siklóejtőernyős pilótákat a várhatóan kemény termikekre. Mondják el nekik, hogy a télen megtanult problémamentes sima repüléseknek vége van. Túlságosan ne ijesztgessék őket, de világosítsák fel azért arról, hogy az ejtőernyők az erős turbulenciában összeroskadhatnak. És ez halálos végű lehet, ha alacsonyan történik!

Nagy óvatosság szükséges a szűk, örvényes szelű völgyekben való földetéréskor, ahol az ember a siklórepülő légijárművel is, amelynek merevítése van, nehéz helyzetbe kerül.

Fordította: Mándoki Béla

A Wakelin: FOLYÓIRATOK CSERÉJE

(Skywalker 1987. január-február)

A Skywalker című folyóiratot megküldik a Brit Fügővitorlázó Szövetség (BHGA) minden tagjának, ezért cserébe, a Brit Siklóejtőernyős Szövetség (BAPC) megkapja a BHGA folyóiratát, a WINGS-t.

Ennek a „cserének” az az oka, hogy törekedni kell e két sportág művelői közötti jobb megértésre és egyetértésre. Habár két szoros értelemben vett rokon-sportágról van szó, van egy elkülönülési tendencia is és sok tagnak fogalma sincs arról, mit is jelent a másik sportág.

Ez az információcsere két főbb okra vezethető vissza. Először is, a légügyi hatóság tilalma a csörlő-, illetve a vontatásos indítással kapcsolatban közelebb hozta ezt a két sportágot azzal a céllal, hogy mindkettőjüknek a lehető legjobb helyzetből legyen lehetőségük felülvizsgáltatni ezt a tilalmat. Másodszor, a siklóejtőernyőzés nemzetközi fejlődése ezt a sportágot az FAI Fügővitorlázó Sportbizottsága (CIVL) alá utalta.

De mindezeknél többről is van szó. Biztosítani kell minden pilótának és leendő pilótának azt a lehetőséget, hogy információja legyen a döntéshez, milyen légijárművel kíván repülni és a két szervezet együttműködése révén a biztonságos repülés-, a gyakorlás-, és műszaki feltételek-, repülési helyek-, légterek, versenyzési lehetőségek biztosítottak legyenek.

A BHGA széleskörű tapasztalatokkal rendelkezik a hagyományos vitorlázórepülésben, míg a BAPC hasonlóan nagy tapasztalatokkal bír a nem merev szárnyal történő repülés területén. Az elmúlt évek a fügővitorlázók és ejtőernyősök lejtőn való nekifutással való startja technikai-biztonsági javulását hozták – sokat kell tehát egymástól tanulni.

A BHGA tagja, a SKYWALKER ezen számát olvasva, képet kaphatnak az ejtőernyős-repülés jelenlegi helyzetéről, új ismereteket szerezhetnek. Ennek érdekében, most néhány szóban foglalkozunk e sportág rövid történetével, a BAPC jelenlegi szervezeti formájának ismertetésével.

Az ejtőernyős-repülés a francia Pierre Lemoigne 1960-ban kivitelezett többszörösen réselt ejtőernyőkupolájának feltalálása óta vált lehetővé. Ez az ejtőernyő vontatásnál, mint egy sárkány működött, habár a célja a feltalálónak az volt, hogy egy pilóta mentőejtőernyőt hozzon létre, amellyel jelentős távolságra elhaladhat a pilóta a repülőgép elhagyása után.

1962-ben W. Neumark felismerte ennek a találmányak a jelentőségét és kezdeményezte a sárkány-ejtőernyős sportot, bemutatva azt a lehetőséget, hogyan tudja a pilóta leoldani magáról a vontatókötelet, tananyagot készített és kidolgozta az oktató-minősítés feltételeit.

A sárkányejtőernyőzésnél alkalmazott start-eljárást ezután széles körben elfogadták, a hadsereg-nél, a felderítőknél, az ACF-nél, a CCF-nél, az iskoláknál, stb. Az elmúlt néhány év alatt pedig egyre nőtt a civil, sárkányejtőernyőzéssel és siklórepüléssel foglalkozó klubok száma is.

A hatvanas években ez a sportág a Brit Ejtőernyős Szövetségen (BPA) belül működött, s 1973-ban alakult meg a BAPC külön szervezatként.

E sportban eleinte a kerek alaprajzú ejtőernyőket használták, nevezetesen a Para-Commandert, a Lemoigne-féle szabadalom amerikai ejtőernyő-változatát.

1968-ban W. Neumark bemutatta az első felfújódó szárnyat (légcellás ejtőernyőkupolát) mielőtt azt az ejtőernyőzésben alkalmazták volna.

A vontatásos-csörléses sárkány-ejtőernyőzés természeténél fogva társas, klub-tevékenység, hiszen hat főből álló csapat szükséges egy pilóta startjához: vontatójármű vezető, figyelő, pilóta felszállást irányító és két kupola-tartó. Ez aztán a sportnak a klubok útján történő irányításához vezetett. A BAPC állandó kapcsolatot tart a klubokkal és a klubok vezető oktatóival, akiknek, mint a sport kulcsembereinek az a feladatuk, hogy a klubon belül a biztonsági- és oktatási előírásokat betartassák és kiképezzék a klub többi oktatóját.

A távrepülés lehetőségével már 20 évvel ezelőtt kezdtek el foglalkozni – de csak a „szárnyak” utóbbi években elért fejlesztésével vált álomból valósággá.

Termik-repüléseket, vontatásos starttal már több ízben végrehajtottak és 1985-ig a rekordok a következők voltak: 7,3 km távolság, 400 méteres nyert magasság, 19 perc 33 másodperces időtartam.

1986-ban, lejtőről, gyalogstarttal már 1 óra 3 perces rekordot értek el. Ezt a gyalogstartot csak a korszerű gyártmányokkal lehetett csak végrehajtani – ekkor, 1986-ban dolgozta ki tehát a BAPC a technikát, az eljárást és az oktatói követelményeket.

Hónapokon belül kiadja a BAPC azt a kiadványát, amelynek segítségével lehetővé válik a klubokhoz tartozó pilótáknak oktató felügyelete nélkül is a repülés. Ez szükségszerű, mert már a gyalogstart egyéni tevékenység, de ettől függetlenül még elővigyázatosabbnak kell lenni, hogy megmaradjanak az elért magas biztonsági szintek minden körülmény között.

Újabb feladat olyan oktatási tematika kidolgozása, amely a mai függővitorlázó pilótákat képezi át „gyalog-ejtőernyősökké” – ez nagyon fontos dolog és nem szabad, hogy az átképzés egy napnál tovább tartson. A „gyalog-ejtőernyősök” átképzéshez függővitorlázó pilótává már egy kicsit több idő kell.

Nem kétséges, hamarosan sok olyan oktató lesz, aki a függővitorlázásban és gyalog-ejtőernyőzésben egyaránt kellő képzettséggel rendelkezik és ezáltal a klubok mindkét fajta sportlehetőséget biztosítani tudják tagjaiknak.

A nemzeti bajnokságokat 1970-ben, világversenyeket pedig 1981-ben kezdték el szervezni. Ezek a versenyek kezdetben célmegközelítést, célraszállást jelentettek – a pilótát kb. 400 méter magasra vontatták fel, majd itt elengedve egy 5 cm átmérőjű célpontra kellett leérnie. 1985-ben időtartam repülés is a vetélkedés tárgya lett, ami a vitorlázás, a légijárműtervezés fontosságát hozta előtérbe.

1987-ben már a BAPC arra törekedett, hogy a lehető legtöbb pilótát mozgósítsa az Alpokban megrendezésre kerülő lejtő-repülő versenyekre, annak ellenére, hogy ennek a repülésfajtának a jövője Angliában bizonytalan, mivel nem olyan kedvezőek a domborzati- és szélviszonyok, mint a kontinensen.

1986 végén a BAPC-nek 76 klub és kb. 900 fős tagállománya volt. Ezek között 260 fő a kiképzett oktató, s közelítőleg 10 000 ember ismerkedett már meg ezzel a sportággal az elmúlt évben, mint ideiglenes tag.

A Szervezet sok, különböző típusú klubból áll. Vannak klubok, amelyek csak domboldalról végzett gyalogstarttal foglalkoznak, mások víz felett repülnek, megint mások egyéb helyeken. Némelyik klub légcellás kupolával, mások viszont csak kerek kupolával repülnek. Van közösen alapított klub, de van tulajdonossal rendelkező klub is, repülnek ezenkívül katonai- és iskolai kereteken belül, de van kereskedelmi jellegű üzemeltető is. Egyes klubok csak a tagjaik számára biztosítják a repülés lehetőségét, egyesek hétféle-, vagy napi tanfolyamot szerveznek, mások pedig minimális felkészítés után emberek ezreit emelik levegőbe, első repülésként.

A siklóejtőernyős repülést, illetve az azt szabályozó Sportkódexet az FAI részéről úgy a CASI, mint a CIVL elfogadta. Már csaknem egy tucat FAI bronz-jelvény került kiadásra, s néhányan az ezüstkoszorúhoz is közel állnak.

A BAPC tagjai között vannak a célrepülő világbajnokok és világrekorderek, mind a négy kategóriában (időtartam, magasságnyerés, repült távolság és célbaérés pontossága).

Meg kell azonban jegyezni, hogy a kontinensen elért eredmények – amelyek nem hivatalosak – felülmúlják a rekordokat. A gyalogstartos eredmények, az elmúlt két évben, az Alpokban nagy kihívást jelentenek a BAPC-nek, keményen kell küzdeni az olyan eredmények eléréséért a gyalogstarttal, mint amelyet vontatással értek el.

A BAPC-t egy választott Végrehajtó Bizottság irányítja, amely Biztonsági- és Oktatási Bizottság, Vizsgáztató Testület, Versenybizottság és egyéb munkabizottságok tisztségviselőiből áll.

A Bizottságnak három függetlenített alkalmazottja van: a biztonsági és fejlesztési megbízott és két részidős tisztségviselő.

Fordította: Szirmák Sz.

J.M. Johnsen: A STRESSZ KERESÉSE (*Skydiver Magazin 1984. N^o 3.*)

Néhány éve az ejtőernyős ugrók több tudományág kísérleti alanyai voltak, azaz pl. a szociológiának. Ez a cikk azokkal foglalkozik, amelyeket Keith Johnsgard, Bruce Ogilvie és Kenneth Merritt a San José-i állami egyetem (Kalifornia) USA kutatói céloztak meg. A téma a következő volt: A stressz keresése: az ejtőernyősök, kerékpárversenyzők és az amerikai futball játékosainak pszichológiai vizsgálata.

Ez a cikk elsősorban az ejtőernyős ugrókkal foglalkozik. 43 ejtőernyősre, 30 kerékpárversenyzőre és 50 futbalistára terjedt ki a vizsgálat. Kísérleti alanyként a sportágak legjobbjai lettek kiválasztva. A 43 ejtőernyős férfi az USPA 125 tagjai közül lett kiválasztva, önkéntességi alapon. Az átlagéletkoruk 27,9 év és mindegyiknek legalább 1000 ugrása volt. Közülük sokan már az USA nemzeti válogatottjának tagjaként részt vettek nemzetközi versenyeken, cél- és stílus ugrásban.

A teljesítménykövetelményekről nem kívánok itt szólni, azt mindenki tapasztalatból tudja, hogy a versenyeken az ugrók hagyományos fegyelmezettsége megkívánt.

A sport gyakorlásának körülményei

Az ejtőernyős precíz összetett manővereket hajt végre. Ezek olyan körülmények között történnek, amelyek ellentétben egy futbalistával vagy egy kerékpárversenyzővel viszonylag „nem komplikáltak.”

Kockázat

Egy aktív kerékpárversenyzőnél, amelyik már fél tucat éve indul versenyeken, a halálos baleset esélye közel 50 %-os. Eltérően a kerékpárversenyzőktől, az ejtőernyős sportolóknál a súlyos- vagy halálos baleset esélye a gyakorlottsággal egyre csökken. A halálos baleset kockázata a profi amerikai futbalistánál nagyon kicsi, de sérülés esélye rendkívül nagy. A szezon legtöbbször haláleset nélkül zajlik le a nemzeti ligában.

Általában a halál kockázata a profi kerékpárosoknál nagyon nagy, az ejtőernyősöknél és a futbalistáknál lényegesen kisebb; egyébként nagyon különbözik ez az előre látható kockázattól. Az előre látható, nagy kockázat erős stresszként jelentkezik – hasonlóan, mint az ejtőernyősök első ugrása előtt. Statisztikailag nézve a repülőgépből való ugrás nem veszélyesebb, mint az autózás a sztrádán, mégis a szabad légtérbe való ugrás tudomásul vétele egészen más dolog, mint a naponkénti munkába utazás.

Irodalom

Az ejtőernyős ugrókat az évek folyamán sok kutató vizsgálta szisztematikusan, de az érdeklődésük nem az egyes ugrókra terjedt ki. Elsősorban arra irányultak a vizsgálatok, hogy olyan elméleti fogalmakat határozzanak meg, mint a hajlam, félelem, konfliktus és stressz.

Erre szolgáltat egy példát Fenz és Brown egy tanulmánya, amelyikben elmondják, hogy az ejtőernyős ugrók előszeretettel kockáztatnak sokat. Egy személyiségvizsgálatból kiadódott, hogy ők gyakran lázadók és önfejűek, a szoros személyes kapcsolatokat kerülik és nagyon energikusak és szívósak. Továbbá gyakran elkülönülnek és nem konvencionálisak, a hagyományos fogalmakat visszautasítják és nagyon nagy a tettvágyuk. Az ejtőernyősök legtöbbször nem ismernek sem félelmet sem mániát, depressziót vagy súlyos betegséget. Nyíltszívűek, naivak és sebezhetőek, azonban meglehetősen merészek és egészséges önbizalmuk van. Keresik az élvezeteket, impulzívok, és elvárják kívánságaik azonnali teljesítését; az ejtőernyősök közösségi embernek látszanak, mégis kapcsolataik gyakran egészen másfajta, gyakran csak felületesek és sekélyesek. Az intelligencia szintjük magas.

A vizsgálat módszere

Vizsgálati módszerként három világszerte elismert személyiség-vizsgálati eljárást alkalmaztak: MMPI, EPPS és IAPT–16PF – ezeket speciálisan erre a területre fejlesztették ki. Az MMPI módszerben a fő szerepet a patológia játsza és az ismertetésben a súlypontot a másik módszerre helyezem.

Az EPPS–módszer

Ez a személyek szükségleteit kutatja a kiválasztás eszközével, aminél mind a három csoport hasonló ismérveket mutat – az ejtőernyősök és kerékpárosok között van a nagyobb hasonlóság. Mind a három csoport erős igényt mutat a jó teljesítmény után, meg kívánják teremteni a középpontba kerülés lehetőségét, és szeretik a változatosságot és a stresszt. Csekély hajlamot mutatnak a beilleszkedésre és a szabályok szerinti kötöttségekre. Mind a három csoport keresi az újdonságokat; ez leginkább kifejeződik ejtőernyősöknél.

A beilleszkedésre való csekély hajlam mindhárom csoportnál mutatja, hogy szívesen függetlenek, nem konvencionálisak, és csak ritkán fogadnak el vagy adnak tanácsokat. A kötöttségek csekély igényét igazolja a gondoskodás és rend minimális igénye, minden előre pontosan tervezett dolog elleni ellenszenvünk.

A középpontba kerülés vágya miatt minden vizsgálati személynél tapasztalható volt az exhibicionizmus egy meghatározott módja. Ezen szükségletek domináns volta mutatja az összes résztvevőre jellemző, tipikus vezetési tulajdonságokat; ezek a tulajdonságok természetesen visszavezethetők az ejtőernyős csapatokban urlakodó nagyobb feszültségi állapotra. Csak néhány formaugró csapat tudja megtartani eredeti csoportösszeállítását. Miközben a futbalistáknál a függetlenség igénye csak átlagos mértékben jelentkezik, más csoportoknál ez lényegesen jobban (75 % – az átlag 50 %!). Szintén a futbalisták alig értékelik a szomszédok segítségét (hajlamot, bizalmat stb.), ezért összehasonlítva a másik két csoporttal, amelyikeknél a vizsgálat eredménye 25 % alatt volt, náluk az eredmény, ami kb. 40 %, összehasonlíthatatlanul magasabb. Ez a beállítottság mindig problémát jelentett az ejtőernyős tanulók számára. Az ejtőernyős ugró ugyan nem kíván a másiktól gondoskodni, de súlyt fektet arra, hogy a másik törődjön vele! Az ejtőernyős sportolók tulajdonságainak vizsgálata során az alábbiakat tapasztalták: büntudat, megadás, depresszió érzete; senki sem akar sértődöttségéből félre vonulni, vagy valamit visszautasítani.

A futbalisták a bennük lévő agresszivitást a sportjuk űzése közben fizikailag levezetik. Az indulataikat nagymértékben levezetik beszéd által, ami az ejtőernyős ugróknál még sokkal erősebb.

A 16 PF – vizsgálat eredménye

Ez az egyéni teljesítő- és küzdőképesség meghatározásának vizsgálati módszere. A súlypont hasonlóan az első vizsgálathoz, itt is hasonló. Csak egy pontban, az elvont gondolkodás képességénél volt mindhárom csoport a 25–75 % tartományon belül. Mindhárom csoport tagjai rendkívül nagy szókinccsel rendelkeztek. A kerékpárversenyzők ennél a vizsgálatnál 95 %-os teljesítményükkel vezettek, 89 %-kal az ejtőernyős ugrók következtek, majd a futbalisták 77 %-kal.

Mindhárom csoport vizsgált személyeinél megállapítható volt a vidámságra, a lelkesedésre, a nyitottságra és a kifejezőképességre való hajlam, szoros összefüggésben egymással; a komolyság, pesszimizmus és a pontosság csekély jelentőséggel bírt számukra.

Ami a lelkiismeretességet illeti az összes vizsgálati személy messze lent végzett; ebből kiviláglott, hogy mindegyik eléggé kiszámítható és nehezen befolyásolható és alig befolyásolja őket a stressz. Magas eredményt hozott itt a konzervatív beállítottság, rugalmatlanság, a könnyen megállapítható jellem és a szigorú erkölcsi beállítottság vizsgálata. A nagy különbség, ami a futbalisták és az ejtőernyősök, illetve a kerékpárosok közt adódott, az az volt, hogy az elsők nyíltak, melegszívűek, hanyagok és érzel-

gősek voltak, az utolsók ezzel szemben zárkóztak, maguknak valók, kritikusak és hívősek voltak. Az önbizalomra vonatkozó részvizsgálat a következőket mutatta: az ejtőernyősök agresszívek, függetlenek, makacsok, öntudatosak és a hatóságoknak semmi respektjük nincs előttük. A lelki stabilitás tekintetében az ejtőernyősök messze hátul vannak, amit kifejeze nagyfokú én- stabilitásuk, realizmusuk, cinikus-ságuk és olykor keménységük és engedetlenségük.

Ezekon kívül megmutatkozott, hogy az ejtőernyősök általában nem konzervatívak, hanem sokkal radikálisabbak, liberálisabbak és szabadgondolkozók.

A megcélzott vizsgálatokból kiadódott, hogy az ejtőernyősök és kerékpárosok sokkal nagyobb súlyt helyeznek a függetlenségre, mint a futbalisták. A százalékos eredmények megmutatták még: az elsőknél a függetlenség igénye 71 ill. 78 % volt, az utolsók megelégedtek 36 %-kal. Ez megmutatta, hogy az első döntésüket saját maguk kívánják meghozni nagyon büszkék és mások segítségét, vagy egyetértését egyáltalán nem igénylik.

Összefoglalás

Egyetlen vizsgálati eredmény sem mutatta, hogy a kockázatos stresszel járó sportok üzői az idegesség, szétszórtság, önuralom hiánya vagy ostobaság valamilyen formáját mutatta volna. Összességében az eredmények azt mutatták, hogy ennek a három csoportnak a tagjai különleges tulajdonságokkal rendelkeznek. Egyébként nyilvánvaló, hogy az ejtőernyősök és kerékpárosok többen vannak együtt, mint a futbalisták, akiknél összehasonlítva a másik két sportággal, kevesebb fegyelem és pontosság szükséges. Az ejtőernyősök ennél a vizsgálatnál nagyon intelligensnek tünnek; erősen motiváltak, kitartók és energikusak, és közvetlenül és nyíltan kifejeződött jó vezetési tulajdonságaik, éles és realiztikus értelmük. Súlyt helyeznek arra, hogy a központok legyenek, kedvelik a változásokat és a szexualitást nagyon fontosnak tartják. Hajlamosak az utasításokkal való szembeállásra, alig engedékenyek és gyakran készek a vitára. Gyakran meg vannak elégedve magukkal nem hagyják befolyásolni magukat és szeretik az élménydús szabad életet. Alapjában véve az ejtőernyősök tartózkodó emberek, a szorosabb kapcsolatokra kicsi az igényük. Ugyan barátkozó természetűek, mégis gyakran hiányzik kapcsolataikban a mélység – kedvelik a függetlenséget és az autonómiát. Agresszivitásukat előszeretettel vezetik le bőszavú tirádák segítségével, fellépésük nagyon határozott (különösen a hatóságoknál) és időnként saját, külön szabályokat állítanak fel.

Kommentár

Ez a jelentés feltehetőleg jórészt azt tükrözi, amit tisztán intuitív úton megállapítottunk azokról, akik az ejtőernyőzést űzik. Egyes eredmények túlzásnak tűnhetnek, mások egymásból következőknek adódhatnak, de segítségükkel meghatározott, állandóan ismétlődő folyamatok áttekinthetőkké válnak.

Azonban ne felejtjük el, hogy a vizsgálati személyek (a vizsgálat 1971-ben történt) élsportolók voltak, és általában túl voltak az 1000. ugrásukon. Az eredmények már az idő alapján is, ami alatt a vizsgálat történt valamint a teljesítőképeség alapján, nem általánosítható. Mégis, alacsony önbizalom esetén számukra nagyon biztató – nemde?

Fordította: Mándoki B.

Szerk. megjegyzése: OGILVIE munkájáról szól az Ejtőernyős Tájékoztató 1985. évi 2. szám 11. oldal és az 1985. évi 6. szám 8. oldalán levő cikk.

T.Curtis: CSINÁLJUNK REKLÁMOT

(Skywalker 1987. január-február)

A hírközlőeszközök – az újságok, rádió, televízió – kitűnő reklámforrások lehetnek, ha megfelelően használjuk fel azokat.

Az egyik változat a hirdetés – ezt azonban csak milliomosok számára találták ki, akik nagy pénzeket tudnak erre költeni. Ezért nekünk a hírek felelnek meg.

Azonban a hírekkel kesztyűs kézzel kell bánni, mert ha nem pontos, nem továbbítják pontosan, akkor rombadönti az elképzelésünket is.

Hirt kétféle módon adhatunk. Az egyik mód az, hogy megbízzuk a szóban forgó hírközlő szervet, írjon a sportunkról, míg másik mód az, ha mi írunk róla.

Ha a hírközlő szerv írja, akkor az csodálatos fotókkal, interjúkkal tarkított egy-két oldalas közlemény lesz (Vigyük el a riportert magunkkal repülni!). Azonban a nagy probléma ilyenkor az, hogy ha az illető hírközlőeszköz már foglalkozott egyszer ezzel a repülésfajtaival, újra nem akarja megismételni.

Jó dolog az, ha egy-egy újságnak, rádióállomásnak, stb. minden idényben írunk és elküldünk egy-egy cikket – egészen addig, amíg a hírközlőeszközök sorát ki nem merítettük -- így legalább minden idényben megjelenik némi anyag, ami sokkal jobb, mintha egyszerre nagy anyag jelenne meg.

Öt idény után lehet a kört újra kezdeni.

Ha a fentemlített lehetőségekből egy klub kifogyott, akkor itt az ideje az újság-történeteknek. Az újság-történeteknek egyik alaptétele, hogy a történetnek legyen valamilyen apropója, ami feljegyzésre méltó, amiről írni lehet. Ez aztán az a pont, amely megmozgatja az ember képzeletét. Mi is tesz egy hírt történetté? Erre itt van egy sor javaslat: pilóták a nagyvilágban, valamilyen humanitárius történet, nagy versenyek győztesei, repül a főnök, egy ünneplés... és a lista végtelen lehet.

Nem tanácsolom senkinek, hogy ezt megtegye, de a klubomban az egyik női pilóta fára szállt, erről a tűzoltókat értesítettük. Közben kihívtam az újságunk fotóriporterét is, majd a történetet humoros módon írtuk meg, ami nem riasztotta el a jelentkezőket – de egyben biztosítok mindenkit, hogy a cikk pontos és felelősségteljes volt.

Amennyiben a klubnak van egy hasonló esete és a hírközlő szerv „megtartja”, nem közli le, vigyázni kell!

Figyelni kell az időzítésre is – jóval a kiadás előtt kerüljön a hírközlő szerv íróasztalára a hír, sőt külön gondot kell fordítani arra, hogy az időhöz kötött hír a megfelelő határidő előtt kézbe kerüljön. Minél hamarabb kerül egy hír a kiadóhoz, annál nagyobb a valószínűsége, hogy lesz belőle valami. Ismerni kell a közönség igényét az információadás előtt (különösen, ha az katonai ügyel kapcsolatos), s képletesen szólva, lábbal taposhatjuk a városismertetőt, ha az idegenek már eltévedtek.

És még egy tanács. Minden hírközlő szerv egy kicsit szereti az életszerűséget, az újságok a képeket, a rádiósok a sok hangot, a TV a sok cselekményt – tehát fel kell készülni e kívánságok teljesítésére, vagy legalább is felszerelést kell hozzá biztosítani.

Furcsa, de elgondolkodtató. Ha valaki, mint a klubja sajtóreklám felelőse jó kapcsolatban van a riporterral, a szerkesztővel, akkor több a lehetőség a hírek megjelentetésére. Ha bebizonyosul, hogy a kapcsolattartó megbízható, az újságíró tiszteli. Ha jó kapcsolat alakult ki az újságíróval, más történetet is szívesen vesz majd – és ha az újságíró hálás a történetért, akkor jobb a lehetősége a viszonzásnak is.

Ugyanakkor semmit sem szabad elhamarkodni, fejjel rohanni a falnak! (Nem ajánlatos tüzet okozni, hogy utána értesíteni lehessen a TV-t!)

Íme, tíz szempont a hiranyag elkészítéséhez:

1. Gépelje le, vagy sornyomtatóval írassa ki az anyagot.
2. Használjon kettős sorközt és nagy margót.
3. Tervezze meg előre, mit kell mondani és csak a tényeket közölje. Nem kell sokat magyarázni, hagyjuk meg ezt a riporternak -- de ugyanakkor a hangunk soha ne legyen monoton.

4. Meg kell adni a teljes nevet, kort, foglalkozást.
5. Legyen a történetnek dátuma.
6. Ne feledkezzünk meg a kiindulásról: ki, hol, hogyan, miért?
7. Ne használjunk negatív publicitást.
8. Mellékeljünk kapcsolat-neveket (névjegyet) címmel, utolérhető telefonszámmal, időponttal a további információk megszerzése érdekében.
9. Ha tudunk, ajánljunk fel képeket.
10. Az újságírónak csak az igazságot mondjuk, nem szabad kitérni a kérdések elől és nem szabad olyat mondani, ami nyomtatásban vagy az éterben rosszul hangzik.

Fordította: Szirmák Sz.

EJTŐERNYŐS FOLYÓIRATOK

AILES MAGAZINE
50. Rue de Chabrol
75010 PARIS
France

BLUE SKIES DOWNUNDER
3rd Floor Druids House
302 Pitt street
SYDNEY 2000
Australia

CAN PARA MAGAZINE
CSPA 333 River Road
OTTAWA, Ontario K1L 8B9
Canada

FALLSCHIRMSPORT MAGAZIN
C.V. Hotzendorfstr.
GRAZ A-8010
Austria

FFP INFO
35 St. Georges
F-75009 PARIS
France

FOLGORE MAGAZINE
National Parachute Club
of Italy
Via Sforza 5
00184 ROME
Italy

FREEFALL KIWI
RD 1
CLEVEDON
New Zealand

FRITT-FALL
Fougstadtgt. 51
0173 OSLO 1
Norway

INFORMAZIONEMAG
Stadium
Piazza Attias 3
157100 LIVORNO
Italy

LASKUVARJOURHEILU
Mechelinikatu 6A11
Pekka Palotie
HELSINKI 00100
Finland

LES HOMMES VOLANTS
28 rue de Navarin
75009 PARIS
France

PARACADUTISMO SPORTIVO
POB 107
46100 MONTOVA
Italy

PARACHUTIST MAGAZINE
1440 Duke Street
ALEXANDRIA VA 22 14
USA

PRAIRIE PARACHUTISTS
3834 First St. SE
CALGARY, Alberta T2G 2K9
Canada

SKYDIVER
P/A Schomstraat 22
2600 ANTWERPEN
Holland

SKYDIVER MAGAZINE
Brunnerstrasse 35
D-8959 RIEDEN AM FORGGENSEE
BRD

SKYDIVING MAGAZINE
POB 1520
DELAND, FL 32721
USA

SPORT PARACHUTIST
Kon.Ned. Vereniging
Voor luchtvaart Josef Israelsple
S. GRAVENHAGE AS 2596
Netherland

SPORT PARACHUTIST
BPA
Kimberley House 47 Vaughan Way
LEICESTER LE1 3SG
England

SVENSK FALLSKARMSPORT
BOX 3093
LINKOPING 580 03
Sweden

Kiadja: a KM LRI Repüléstudományi és Tájékoztató Központ
F.k.: Domokos Ádám
F.szerk.: Kastély Sándor

KM LRI Sokszorosító 87105 Budapest-Ferihegy
F.v.: Török Alajos
ISSN 0236–9680